

Name der Gesellschaft
Magdeburg=Wittenbergesche Eisenbahn=Gesellschaft

会社名
マクデブルグ=ヴィッテンベルグ鉄道会社

会計年度
1855

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1855MWEG_A.pdf

Geschäfts-Bericht

des Directorii

der

Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft

für die

General-Versammlung am 10. Juni 1856.

über

das Kalender-Jahr 1855.



Magdeburg.

Schnellpressendruck von E. Baensch jun.

I. Kassen- und Rechnungswesen.

Die Gesamt-Einnahme des Jahres 1855 betrug: . . .	352,931 Thlr. 7 Sgr. 7 Pf.
Die Gesamt-Ausgabe des Jahres 1855 mit Einschluß der Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Obligationen . . .	281,891 " 1 " 5 "
mithin blieben Ueberschuß	71,040 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf.

Die gesammte Einnahme des Jahres 1855 bestand aber aus folgenden Hauptposten:

100,057 Thlr. — Sgr. 9 Pf. für den Personenverkehr und die Nebenerträge desselben,	
239,425 " 17 " 9 " für den Güter-, Vieh- u. c. Verkehr,	
13,448 " 19 " 1 " an verschiedenen anderen Einnahmen.	

Dies ergibt in Summa:

352931 Thlr. 7 Sgr. 7 Pf. (also 5,5% des Anlage-Kapitals von 6,264,836 Thlr.)	
Die Ausgabe an Betriebskosten excl. Zinsen und Amortisation und der aus dem Reservefonds bestrittenen Kosten beläuft sich auf:	
182,087 " 1 " 5 " (oder 56,5% der Brutto-Einnahme.)	

ergibt eine Netto-Einnahme von

170,844 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf. oder 2,7% des Anlage-Kapitals (gegen 2,5% im Jahre 1854.)	
--	--

Wenn hiervon:

87,804 Thlr. — Sgr. — Pf. Zinsen und	}	der Prioritäts- Obligationen.
12,000 " — " — " Amortisation		

99,804 " — " — " vorweg abgezogen werden, so verbleiben

71,040 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf. für den Reserve-Fond und für die Stamm-Aktien-Besitzer.	
---	--

Der Gesellschafts-Ausschuß hat nach §§. 5 und 19 des Gesellschafts-Statuts von dieser letztern Summe dem Reserve-Fonds überwiesen	33,306 Thlr. 26 Sgr. 2 Pf.
in Folge dessen von dem verbleibenden Reinertrage an die Actien-Anhaber 1% als Dividende, mithin die Summe von	36,790 " — " — "
vertheilt werden konnte, während zur Entrichtung der Staatssteuer nach dem Gesetz vom 30. Mai 1853 die Summe von	943 " 10 " — "
zu entrichten war	<u>71,040 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf.</u>

Eine Zusammenstellung der bisherigen Einnahmen, wie Ausgaben unserer Bahn giebt folgende Resultate:

Einnahmen:		Ausgaben:	
1849: (6. Juli bis ult. December)	86,837 Thlr.		74,569 Thlr.
1850:	170,909 "		141,180 "
1851:	225,132 "		153,228 "
1852:	269,125 "		263,734 "
1853:	256,485 "		255,468 "
1854:	309,691 "		266,468 "
1855:	352,931 "		281,891 "

(NB. Bis 1851 incl. wurden Verzinsung, Amortisation der Prioritäts-Obligationen und die Gehalte des Directoriums aus dem Baufond bestritten.)

Der Baufond unserer Bahn ergiebt sich nach dem Abschluß der Haupt-Rechnung pro 1855, aus nachstehender Berechnung:

Cassa-Bestand ca.	58,028 Thlr. — Sgr. — Pf.
2 Hauptbuch-Debitoren	2,940 " — " — "
für noch vorhandene gekaufte Prioritäts-Obligationen und Staats-schuldcheine	44,050 " — " — "
	<u>105,018 Thlr. — Sgr. — Pf.</u>

Davon sind zu decken:

3 Hauptbuch-Creditoren	4,680 Thlr.
ausgeleeste Prioritäten	700 "
Dividende	37,524 "
Prioritäts-Zinsen	2,435 "
Staatssteuer	943 "
Grundentwädigung an Warjedow	3,300 "
" " Wejenrade	940 "

ca. 50,522 " — " — "

bleiben ca. 54,496 Thlr. — Sgr. — Pf.

davon gehören dem Reserve-Fond ca.	52,013 " — " — "
bleibt ult. 1855 Baufond ca.	2,483 Thlr. — Sgr. — Pf.
mithin weniger wie ult. 1854.	13,257 " — " — "

welche Summe zur Beschaffung von Güterwagen verwandt werden ist.

Der Reservefond betrug Ende 1854	39,703 Thlr.	7 Sgr.	10 Pf.
Daraus sind im Laufe des vorigen Jahres entnommen:			
zu wenig ausgeworfene Staatssteuer			
pro 1854.	5 Thlr.	22 Sgr.	5 Pf.
Kaufgelder für das Haus alte Fischereyer			
Nr. 19.	3,224	9	9
Herrichtungskosten einer 3. Stadt-			
maschine	4,169	1	1
Herstellungskosten der Bahn in Folge			
der Ueberschwemmung	9,926	5	4
für angeschaffte 200 Stück Schienen	3,671	—	11
	20,996	9	6
	bleiben 18,706 Thlr. 28 Sgr. 4 Pf.		
dazu Ueberweisung pro 1855	33,306	26	2
	mit hin ult. 1855 Bestand des Reservefonds 52,013 Thlr. 24 Sgr. 6 Pf.		

An Stamm-Actien besitzt unsere Gesellschaft noch immer die Summe von 821,000 Thlr.

Das Convertirungs-Geschäft ist bis auf die Einlösung von 12 Stück nicht rechtzeitig convertirter, zur Auszahlung jedoch noch nicht präsentirter und bis auf den Wiederverkauf von 43,100 Thlr. unserer Prioritäts-Obligationen beendet.

Der Königl. Seehandlung ist auch der Rest des Darlehens mit 35,000 Thlr. zurückgezahlt worden.

Unsere Pensions- und Unterstützungs-kasse zählte am Ende vorigen Jahres 219 Teilnehmer und hatte einen Bestand von 22,100 Thlr. in Prioritäts-Obligationen unserer Bahn und 27 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf. baar. Hiervon gehören 1399 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf. dem Unterstützungs-fond.

Der Bestand der Beamten-Sterbe-Kasse war bei 356 Mitgliedern 2048 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf., wovon 2000 Thlr. in unseren Prioritäts-Obligationen, 47 Thlr. bei hiesiger Sparkasse belegt und 1 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf. baar vorhanden sind. — Im Laufe des Jahres 1855 hatte die Sterbekasse für 5 Sterbefälle 250 Thlr. Zahlung zu leisten.

Die Einnahme für die Passage unserer Elbbrücke bei Wittenberge betrug im Ganzen am Ende vorigen Jahres: 1931 Thlr. 11 Sgr. 4 Pf. (gegen 1854: 2196 Thlr. 13 Sgr. 7 Pf., also 1855 weniger: 265 Thlr. 2 Sgr. 3 Pf.)

Die Wittenberge'sche Deichkasse, welche ihre Einnahmen aus den Pächten für Grasnutzung auf den Deichanlagen zc. erhält, hatte ult. 1855 einen Bestand von 779 Thlr. 21 Sgr. 3 Pf.

II. Bau- und technischer Betrieb.

A. Bau-Ausführungen auf der Bahn und den Bahnhöfen.

Bau- fende Nr.	Ort	Beschreibung der B a u - A u s f ü h r u n g e n .
1.	Verbindungsbahn in Magdeburg.	In den starken Curven der Verbindungsbahn vom neuen Packhof bis zur Wasserfunststraße wurden anstatt der sogenannten Wegeübergangsschienen auf Langschwelen, Hochschienen gelegt, welche auf den Mittelschwelen durch Schienenstühle unterstützt, auf den Stoßschwelen durch Winkellaschen verbunden sind. Zur Erhaltung der Spurrinnen wurde eine Wegeübergangs-Construction in Anwendung gebracht. Die so umgebaute Gleisstrecke beträgt 46 Ruthen.
2.	Stat.-Nr. 0,9 bis 0,10.	Die Eisenbahn-Gesellschaft hat die Verpflichtung, für das Artillerie-Depot in Magdeburg eine Pulverausladestelle zu beschaffen. Zu diesem Zwecke wurde ein rampenartiger Einbau in die Elbe am Fuße des Eisenbahndammes ausgeführt.
3.	Bahnhof Neustadt.	Der Bahnhof wurde mit einer Einfriedigung, bestehend aus einem Lattenstaket, versehen.
4.	Bahnhof Wolmirstedt.	Der Güterschuppen wurde durch einen Anbau von 75 Fuß Länge vergrößert.
5.	Stat.-Nr. 3,90 bis 4,15.	Das in Folge einer Bahnüberfluthung auf 500 Ruthen Länge zerstörte Bahnplanum wurde wieder hergestellt.
6.	Stat.-Nr. 4,99 bis 5,00.	Die in Folge der Bahnüberfluthung zerstörte Tangerbrücke wurde im Mauerwerk vollständig neu erbauet, die früheren eisernen Gitterträger dagegen als Oberbau der neuen Brücke benutzt.
7.	Stat.-Nr. 5,22 bis 5,23.	Der auf Veranlassung des Königl. Kreislandrathes bewirkte Bahndurchstich von ca. 60 Fuß Länge wurde wieder zugeschüttet und das Bahnplanum wieder hergestellt.
8.	Stat.-Nr. 5,99 bis 6,00.	Die in Folge der Bahnüberfluthung zerstörte Tangerbrücke wurde in zwei Pfeilern neu erbauet, der dritte Pfeiler war unverfehrt geblieben; die eisernen Gitterträger wurden auch bei dieser Brücke zur Herstellung des neuen Bauwerkes benutzt.
9.	Stat.-Nr. 6,07 bis 6,08.	Der in Folge der Bahnüberfluthung zerstörte Durchlaß wurde von Grund aus neu gebauet, jedoch die früheren eisernen Tragschienen zur Herstellung des neuen Bauwerkes benutzt.

Laufende Nr.	Ort	Beschreibung
		der Bau- Ausführungen.
10.	Anhaltestelle Demter.	Das Stationsgebäude wurde durch den Anbau eines 30 Fuß langen Güterschuppens nebst Expeditionszimmer und einer Küche vergrößert, und wurde auf der Station eine Retirade erbauet.
11.	Linksseitiger Elbdeich bei Wittenberge.	Zur Befestigung der Deichböschung in der Nähe des Losenrader Schulhauses wurde ein 54 Fuß langes Packwerk erbauet.
12.	Rechtsseitiger Elbdeich bei Wittenberge.	Der auf Veranlassung der Königl. Regierung in Potsdam bewirkte Abbruch des Deiches von 18 Ruthen Länge wurde wieder zugehüttet und der Deich wieder hergestellt.
13.	Stat.-Nr. 13,89 bis 13,90, Drehbrücke.	Der Rollenfranz der Drehbrücke auf der Wittenberger Elbbrücke wurde durch Abdrehen der Rollen einer größeren Reparatur unterworfen.
14.	Bahnhof Wittenberge.	Der Güterschuppen wurde durch einen 35 Fuß langen Anbau vergrößert.
15.	Bahnhof Altstadt-Wittenberge.	Der Lagerplatz für Kohlen wurde um 27 Quadratruthen erweitert und diese Fläche gepflastert.
16.	Bahnhof Altstadt-Wittenberge.	Die für das gegenwärtige Bedürfnis zu große und deshalb nicht mehr zweckmäßige Tränkanstalt wurde unter Benutzung alter Bestandtheile derselben umgebauet.

B. Vermehrung der Betriebsmittel.

Laufende Nr.	Angabe neu beschaffter Betriebsmittel.
1.	Zur Vergrößerung des Wagenparks wurden 12 vierrädrige Lastwagen (Lowries) und 14 Stück vierrädrige bedeckte Güterwagen beschafft und im verflossenen Jahre in Betrieb genommen.
2.	Der Dienst auf der Verbindungsbahn in Magdeburg machte die Beschaffung einer dritten Maschine nothwendig; zu diesem Zwecke wurde die Maschine Nr. 1 umgebauet und mit den erforderlichen und durch das Bahnpolizei-Reglement vorgeschriebenen Einrichtungen versehen.

Im Uebrigen beschränkten sich die Arbeiten auf die laufenden Unterhaltungsarbeiten.

Der linksseitige Etzdeich, wegen dessen Abnahme die Verhandlungen bei Erstattung des vorjährigen Geschäftsberichtes noch schwebten, ist nunmehr endlich, jedoch nur zur Hälfte den Interessenten zur alleinigen Unterhaltung wieder übergeben worden.

Die alljährlich in Gegenwart des technischen Mitgliedes des Königl. Eisenbahn-Commissariats stattfindende Prüfung der Wittenberge'r Etbbrücke wurde am 24. November v. J. vorgenommen und lieferte vollständig zufriedenstellende Resultate.

Zur Vergrößerung und Arrendirung unseres Besitzthums in der Stadt Magdeburg haben wir das Haus Alte Fischerufer Nr. 19 angekauft.

An Schienen wurden 400 Stück beschafft und solche theils zur Erweiterung der Bahnbesegleise, theils zu Reparaturen des Bahngestänges verwendet.

Die zur Bahnunterhaltung erforderlichen Schwellen wurden aus den alten Beständen entnehmen.

III. Personen- und Güter-Verkehr.

A. Personen-Verkehr.

Befördert sind:

a) im Local-Verkehr:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Summa	mit Einnahme von		
1855:	356.	15,335.	96,192.	111,883 Personen	=	68,432 Thlr.	11 Sgr. 9 Pf.
gegen 1854:	305.	14,640.	94,629.	109,574	"	= 67,093	" 5 " 9 "
mithin 1855 mehr:	51.	695.	1,563.	2,309 Personen	=	1,339 Thlr.	6 Sgr.— Pf.

b) im direkten Verkehr: (zwischen Hamburg, Lübeck und einigen Mecklenburgischen Stationen einerseits und Magdeburg, Halle und Leipzig andererseits).

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Summa	mit Einnahme von		
1855:	308.	6,663.	9,951.	16,922 Personen	=	28,877 Thlr.	13 Sgr. 6 Pf.
gegen 1854:	277.	7,198.	17,639.	25,114	"	= 37,795	" 19 " 7 "
mithin 1855	mehr:	31.	—	—	Personen	—	Thlr.— Sgr.— Pf.
	weniger:	—	535.	7,688.	8,192	"	8,918 " 6 " 1 "

c. überhaupt:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Summa	mit Einnahme von
1855:	664.	21,998.	106,143.	128,805 Personen =	97,309 Thlr. 25 Sgr. 3 Pf.
gegen 1854:	582.	21,838.	112,268.	134,688 " =	104,888 " 25 " 4 "

mithin 1855 {	mehr:	82.	160.	—	—	Personen =	—	Thlr. —	Sgr. —	Pf.
	weniger:	—	—	6,125.	5,883	" =	7,579	" —	" 1	"

Wie aus den vorstehenden Zahlen erhellt, rührt der im Personenverkehr vorgekommene Ausfall lediglich aus dem direkten Verkehr her. Der Grund hiervon ist zum Theil darin zu suchen, daß fast während des ganzen vergangenen Sommers der Umbau des hiesigen Magdeburg-Leipziger, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Bahnhofes stattfand, so daß die von Leipzig zc. kommenden, nach Hamburg reisenden Passagiere, wenn sie unsere Bahn zur Weiterreise benutzen wollten, mindestens eine halbe Stunde mittelst Droschke oder Omnibus zurückzulegen genöthigt waren. Um dies zu vermeiden, mögen viele Reisende es vorgezogen haben, bei ihrer Ankunft mit der Magdeburg-Leipziger Bahn hier selbst, die unmittelbar sich anschließende Magdeburg-Halberstädter Bahn zur Weiterreise über Harburg nach Hamburg zu benutzen.

Der Haupt-Ausfall im direkten Personen-Verkehr rührt aber daher, daß die Auswanderung nach Amerika im vorigen Jahre, — theils in Folge der dort damals herrschenden schlechten Nahrungs-Verhältnisse, theils wegen der stärker hervorgetretenen Unduldsamkeit gegen Einwanderer —, so schwach war, als seit längeren Jahren nicht der Fall gewesen. Auf unserer Bahn wurden mit direkten Billets nach Hamburg befördert:

	von Magdeburg.	von Halle.	von Leipzig.	zusammen.	mit Einnahme von:
1855:	108.	496.	733.	1,337	= 1,137 Thlr. 23 Sgr. 10 Pf.
gegen 1854:	148.	2,290.	4,554.	6,992	= 6,224 " — " 3 "
also 1855 weniger:	40.	1,794.	3,821.	5,655	= 5,086 Thlr. 6 Sgr. 5 Pf.

Von den 1855 überhaupt beförderten 128,805 Passagieren sind:

a)	102,057 mit einfachen Billets auf	zusf. 692,939 Meilen	also durchschn. jeder	6,78 Meil.
b)	24,537 " Tages- (Hin- u. Rückfahrt) Billets	151,226 " " " "	"	6,16 "
c)	2,211 " Billets zu Vergnügungsfahrten	7,848 " " " "	"	3,60 "

gefahren, und es haben benutzt:

664 Prj. od.	0,52 % die I. Wagnl. auf	7,611 Prj.-M.,	also im Durchschn. ein jeder	11,81 M.
21,998 " "	17,08 % " II.	201,358 " " " "	"	9,15 "
106,143 " "	82,40 % " III.	643,044 " " " "	"	6,05 "

zusf.: 128,805 " " 852,013 " " " " " " 6,61 "

Auf jede Meile Bahnlänge kommen hiernach durchschnittlich 59,581 Personen.

Eingenommen sind:

97,309 Thlr. 25 Sgr. 3 Pf.	für Personen-Beförderung			
2,747 " 5 " 6 "	" Gepäck-	"	"	"
zusammen 100,057 Thlr. — Sgr. 9 Pf., was auf jede Person durchschnittlich . . . 23,30 Sgr.				
" " " "	" pro Meile	"	"	3,52 "
und " " " "	(excl. Gepäck-Einnahme)	"	"	22,66 "
	resp.	"	"	3,42 "

auf jede Meile der Bahn aber 6,805 Thlr. ergiebt.

An Reisegepäck wurden befördert:

		im directen Verkehr:			im Local-Verkehr:			Zusammen:		
		Ctr.	Zblr.	Egr. Pf.	Ctr.	Zblr.	Egr. Pf.	Ctr.	Zblr.	Egr. Pf.
1855:		5,536,1	=	1,662. 1. —	12,343,4	=	1,085. 4. 6	20,879,5	=	2,747. 5. 6.
gegen 1854:		14,427,7	=	2,447. 21. 6	11,825,7	=	1,012. 12. 9	26,253,4	=	3,460. 4. 3.
also 1855		mehr — — — —			517,7 = 72. 21. 9			— — — —		
		weniger 5,891,6 = 785. 20. 6			— — — —			5,373,9 = 712. 28. 9.		

B. Güter-, Vieh- etc. Verkehr.

Es sind transportirt:

a. Frachtgut.

		im directen Verkehr:			im Local-Verkehr:			in Summa:		
		Einnahme.			Einnahme.			Einnahme.		
		Ctr.	Zblr.	Egr. Pf.	Ctr.	Zblr.	Egr. Pf.	Ctr.	Zblr.	Egr. Pf.
1855:		945,084,0	=	114,689. 7. 6	1,184,082,9	=	101,187. 9. 11	2,129,166,9	=	215,876. 17. 5
geg. 1854:		723,763,8	=	91,646. 14. 7	1,036,179,7	=	77,200. 11. 8	1,759,943,5	=	168,846. 26. 3
also		1855 mehr 221,320,2 = 23,042. 22. 11			147,903,2 = 23,986. 28. 3			369,223,4 = 47,029. 21. 2		
		Die gesammten						2,129,166,9 Ctr. Frachtgut		
		sind befördert auf						24,483,972 Centnermeilen		
		also durchschnittlich jeder Centner						11,49 Meilen		
		ergiebt für jede Meile der Bahn						1,712,165 Centner		
		Eingenommen sind für jeden Centner durchschnittlich						3,04 Egr.		
		und pro Centner und Meile						3,17 Pf.		

b. Eilgut.

		im directen Verkehr:			im Local-Verkehr:			in Summa:		
		Einnahme.			Einnahme.			Einnahme.		
		Ctr.	Zblr.	Egr. Pf.	Ctr.	Zblr.	Egr. Pf.	Ctr.	Zblr.	Egr. Pf.
1855:		31,895,7	=	12,302. 7. 10	24,457,0	=	4,653. 14. 3	56,352,7	=	16,655. 22. 1.
gegen 1854:		26,877,2	=	9,868. 10. —	20,667,3	=	5,669. 24. 1	47,544,5	=	15,538. 4. 1.
also		1855 mehr 5,018,5 = 2,433. 27. 10			3,789,7 — — —			8,808,2 = 1,417. 18. —		
		weniger — — — —			— 1,016. 9. 10.			— — — —		
		Die gesammten 1855 transportirten						56,352,7 Centner Eilgut		
		sind befördert auf						634,899 Centnermeilen		
		also jeder Centner durchschnittlich auf						11,26 Meilen		
		dies ergiebt für jede Bahnmeile im Durchschnitt						44,398 Centner		

Eingenommen sind für jeden Centner	9,02 Sgr.
und pro Centner und Meile	9,61 Pf.
Fracht- und Eilgüter pro 1855 von zusammen	2,185,519,6 Centnern
sind befördert auf	25,118,871 Centnermeilen
also jeder Centner durchschnittlich	11,49 Meilen
dies ergiebt auf jede Bahnmeile	1,756,564 Centner
Eingenommen sind pro Centner im Durchschnitt . .	3,19 Sgr.
pro Centner und Meile im Durchschnitt	3,33 Pf.

c. Equipagen und Hunde.

Einnahme.

1855: 29 Stck. Equipagen, 764 Stck. Hunde = 405 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf.
gegen 1854: 30 " " 818 " " = 481 " 22 Sgr. 3 "

also 1855 weniger: 1 Stck. Equipage, 54 Stck. Hunde = 75 Thlr. 27 Sgr. 6 Pf.

d. Vieh.

	Pferde.	Rindvieh.	Schweine.	Schafe.	Verch. Vieh.	Summa.
1855:	983 Stck.	2,313 Stck.	14,492 Stck.	3,171 St.	— Stck.	20,959 Stck.
gegen 1854:	1,004 " "	2,312 " "	9,558 " "	1,071 " "	— " "	13,945 " "

also 1855	{	mehr	— Stck.	1 Stck.	4,934 Stck.	2,100 St.	— Stck.	7,014 Stck.
		weniger	21 " "	— " "	— " "	— " "	— " "	" "

Die Einnahme betrug 1855: 6,187 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf.

gegen 1854: 5,644 " 5 " 4 "

also 1855 mehr: 543 Thlr. 8 Sgr. 2 Pf.

jedes Stück Vieh hat hiernach durchschnittlich eingebracht 1855: 2,85 Sgr.

gegen 1854: 12,15 "

Rekapitulirt man die Resultate des Verkehrs seit Eröffnung des Betriebes, so ergiebt sich Folgendes:

An Fracht- und Eilgütern

sind transportirt:

Dafür eingenommen

(incl. für Vieh, Equipagen &c.):

im Jahre 1849 (vom 7. Juli ab)	228,600,0 Ctr.	36,755 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf.
" 1850	596,751,5 "	84,571 " 18 " 4 "
" 1851	890,923,5 "	114,675 " 2 " 5 "
" 1852	1,224,591,8 "	137,693 " 20 " 6 "
" 1853	1,294,218,0 "	136,387 " 15 " 10 "
" 1854	1,807,488,0 "	190,510 " 27 " 11 "
" 1855	2,185,519,6 "	239,425 " 17 " 9 "

Die vorstehend angegebene bedeutende Zunahme des Güter-Verkehrs beruht zunächst in dem, während der ersten Hälfte des Jahres angehaltenen, und nur durch die im März stattgehabte

14tägige Betriebsstörung unterbrochen gewesen, bedeutenden Getreide-Verfaulst aus Mecklenburg, der Pricgnitz und der Altmark nach Magdeburg, Halle, Leipzig etc., zu dessen Bewältigung während der Monate April und Mai tägliche Extrazüge von Mecklenburg nach Leipzig expedirt werden mußten.

Den übrigen directen Verkehr mit Kaufmanns-Waaren betreffend, haben wir, obgleich dabei ebenfalls eine Zunahme bemerkbar gewesen ist, zunächst zu bedauern, daß durch die im Laufe des Jahres 1855 erfolgte Aufhebung der Ausfuhr-Bonification für Spiritus die bedeutenden Versendungen in diesem Artikel von hier nach Hamburg gänzlich aufgehört haben, sodann müssen wir aber die Ausführungen unserer früheren Jahresberichte, besonders des pro 1854, wiederholen, daß die noch fortbauenden ungünstigen Zoll-Verhältnisse sehr lähmend auf den Eisenbahn-Verkehr einwirken. Eine der härtesten Belastungen bildet in dieser Beziehung der Lauenburger, an die Dänische Regierung zu entrichtende Transitzoll, welcher mit 4, Sgr. pro Zoll-Centner (außer 1, Sgr. Mecklenburger Transitzoll) von dem von Lübeck kommenden oder dahin gehenden Gut zu entrichten ist. Da bei Gelegenheit der Verhandlungen über Aufhebung des Sundzolls vielfach Stimmen laut geworden sind, welche die Aufhebung jenes Transitzolles fordern, so haben auch wir uns in neuester Zeit an das Königl. Preussische Handels-Ministerium mit der Bitte gewandt, dahin zu wirken, daß Seitens unserer Regierung geeigneten Orts energische Schritte geschehen möchten, um die Dänische Regierung zur Aufhebung jenes Zolls zu bewegen.

Im Local-Güter-Verkehr ist unter Zustimmung unseres Gesellschafts-Ausschusses und der Staatsbehörde eine Abänderung unseres Tarifs mit dem 15. Juni 1855 dahin eingetreten, daß für Versendung von Produkten in Wagenladungen zwischen den einander zunächst gelegenen Stationen, statt der bisherigen Berechnungen des Wagenladungs-Satzes nach der durchfahrenen Bahnlänge, der Minimal-Frachtfuß von 1 Sgr. pro Zoll-Centner festgesetzt ist. — Schließlich erwähnen wir, daß es uns gelungen ist, mit dem Königl. Preussischen Postfiskus auf Grund des Festgesetzes vom 5. Juni 1852 einen neuen Vertrag dahin abzuschließen, daß uns auch für Pakete im Gewichte von mehr als 20 Zollpfund der Eilgutfrachtfuß gezahlt wird.

IV. Prozesse, Beante, Unglücksfälle, Allgemeines.

Von Prozessen, welche wir im verflossenen Jahre zu führen hatten, sind zwei erwähnenswerth und zwar der Rechtsstreit eines ehemaligen Abtheilungs-Ingenieurs unserer Bahn wider unsere Gesellschaft wegen Entschädigung für angebliche Mehrleistungen in seinem Dienste, und ferner der Prozeß in Sachen verschiedener Grundeigenthümer in Garfedorf wider unsere Gesellschaft über Abtretung von Ländereien zu unserem Deichbau auf dem rechtsseitigen Elbufer bei

Wittenberge. In der ersten Streitfache haben wir auch in der dritten Instanz ein obfiegliches Erkenntniß erstritten; in dem anderen Prozesse sind die fämmlichen Kläger, mit Ausnahme von 3 Ehefrauen, welchen wegen fehlender Legitimation bei Abfchluß des betreffenden Vertrages der außerordentliche Werth ihrer zu unserm Deichbau verwendeten Grundstücke zugesprochen worden, unter Auflegung der Kosten, bis auf $\frac{1}{4}$ %, welchen geringen Antheil wir zu tragen, gleichfalls in letzter Instanz mit ihren unbegründeten Ansprüchen zurückgewiesen worden. —

Bemerkenswerth erscheint noch ein Erkenntniß des Königl. Kammer-Gerichts in Berlin vom 20. October v. J., welches in einem Prozesse der Stadtgemeinde zu Wittenberge gegen den Fiskus ergangen ist und wodurch der Antrag der Stadtgemeinde Wittenberge, den Fiskus zu verurtheilen: „ihr die tarifmäßigen Einnahmen desjenigen Verkehrs zu ersetzen, der ihrer Fährgerichtigkeit durch die Eisenbahnbrücke bei Wittenberge entzogen werde“ auch in der Appellations-Instanz abgewiesen worden ist. Unserer Gesellschaft war in dieser Sache Seitens des Fiskus, doch erst in der Appellations-Instanz, der Streit verüudet worden, und wenn wir auch den vom Königl. Fiskus behaupteten Regreß nicht anzuerkennen vermochten, so hatten wir Ersterem doch in dieser Sache Beistand geleistet. Die Stadtgemeinde Wittenberge dürfte sich bei den klaren Gründen, welche die Abweisung der erhobenen Ansprüche in zwei Erkenntnissen rechtfertigen, wohl beruhigen. —

Die Führung unserer Beamten war im Allgemeinen zufriedenstellend und verdient namentlich die Ausdauer und angestrenzte Thätigkeit der betreffenden Beamten bei Wiederherstellung der durch das Hochwasser an mehreren Stellen zerstörten Bahn alle Anerkennung. — Wir unterlassen nicht, hier zu erwähnen, daß Se. Majestät der König Allergnädigst geruht haben, in Folge unsers Antrages bei dem Königl. Eisenbahn-Commissariat unserm in Wolmirstedt stationirten Bahnmeister Gericke das Allgemeine Ehrenzeichen zu verleihen. Dieselbe Allerhöchste Auszeichnung haben die beiden Oberschaffner Günther und Biermann erfahren, welchen bei der Feier des diesjährigen Krönungs- und Ordensfestes gleichfalls das Allgemeine Ehrenzeichen verliehen wurde. — Veränderungen in dem Personal unserer Beamten sind nur unerheblicher Natur gewesen, indeß ist schon in diesem Geschäftsbericht zu bemerken, daß sowohl unser Maschinenmeister Beß, wie unser Abtheilungs-Ingenieur Mohr — beide zu Wittenberge — ihren Dienst gekündigt haben, um in den Dienst der Dessauer Continental-Gas-Gesellschaft zu treten. Wir haben bereits einen neuen Maschinenmeister engagirt und stehen im Begriff, wegen Verwaltung der Ingenieurstelle in Wittenberge das Nöthige anzunehmen.

Von Unglücksfällen berichten wir Folgende:

Ein harter Unglücksfall hat unsere Bahn in der Zeit vom 8. bis 22. März v. J. betroffen. Der Elbstrom war in der Nähe des sogenannten Treubels in Folge einer Eisstopfung über den schlecht unterhaltenen Deich von Ungern und Zibberick ausgetreten, und hatte unsere Bahn auf eine Länge von circa $\frac{1}{2}$ Meile überfluthet und mehrere Mal durchbrochen. Demnächst war das entfesselte Elbwasser in das Tanger-Thal gedrungen, und hat die beiden massiven Tangerbrücken bei Baethen und Demfer, sowie zwei größere Durchlässe unweit des letzten Dorfes mehr oder weniger ganz zerstört. Unterhalb Baethen hat der Kreislandrath zum Schutze dieses Ortes unsere Bahn auf eine Länge von circa 60 Fuß durchstechen lassen. Dieser Durchstich ist aber von den höhern Behörden für nicht zweckmäßig und wirkungslos erklärt worden, und wir haben des-

halb seit längerer Zeit die Kosten der Wiederherstellung qu. Durchstichs (circa 226 Thlr.) von der Königl. Staatsregierung erstattet verlangt, sind aber bis zum heutigen Tage ohne endgültigen Bescheid geblieben, event. müssen wir im Wege des Prozeßes jene Kosten wieder zu erlangen suchen. Einen entgangenen Gewinn während der Betriebsstörung können wir jedoch nicht einklagen, da oberhalb und unterhalb des Durchstichs die zwei eingestürzten und mit dem Durchstich zugleich wieder hergestellten Brücken über den Tangerfluß den Betrieb ebenfalls unterbrochen hatten. — Beim Andringen des Hochwassers und Eintreten des Eisganges in der Strom-Elbe bei Wittenberge ist auf Befehl der Königl. Regierung in Potsdam unser rechtsseitiger Deich auf eine Länge von 18 Ruthen zur Vorbereitung eines event. Durchstichs angebrochen worden. Die Wiederherstellungskosten dieses Abbruches sind uns zum Theil erstattet worden. —

Betriebsstörungen oder Unfälle von erheblicher Art auf der Bahn, welche einen Zug während der Fahrt betroffen hätten, sind nicht vorgekommen; mit Schneeverwehungen der Bahn hatten wir nicht zu kämpfen und hat sich die Lage des Gleises als gut bewährt, eine Folge der fleißigen Kiestopfungen und der tieferen Aushebung der Seitengräben. — Es entgleisete aber, — ohne daß Jemandem eine Schuld beizumessen war —, unsere Stadtmaschine Nr. 4 am 2. August v. J. auf der hiesigen Verbindungsbahn in der Nähe der städtischen Wasserkunst und wurde in Folge dessen ein Haus beschädigt; wir haben uns sofort mit dem Hausbesitzer geeinigt und ihm die beschädigten Wände wieder hergestellt; die daraus erwachsenden Kosten betragen in Summa 290 Thlr. In Folge dieses Unfalles haben wir uns veranlaßt gesehen, das Gleis der Verbindungsbahn, — welches von vorn herein nicht richtig construirt gewesen sein mag —, umzubauen, und sind die hierzu erforderlichen Arbeiten gegenwärtig noch im Gange. — Achsbrüche sind nur am 2. März v. J. an einem Mecklenburger Wagen auf unserem Bahnhof in Wittenberge und am 4. Juli v. J. auf unserem Neustädter Bahnhofe an einem Berlin-Hamburger Wagen vorgekommen, ohne daß weitere Beschädigungen dadurch veranlaßt worden wären. — Drei Arbeiter wurden beschädigt, und zwar der eine dadurch, daß er beim Umladen eines Güterwagens durch eine schwere Kiste eine Quetschung erlitt, der andere dadurch, daß er beim Kiestahren die Schienen mit seinen Händen reinigen wollte, durch einen von den andern Arbeitern geschobenen Wagen aber dabei an den Fingern einer Hand, jedoch nur unbedeutend verletzt wurde; der dritte dadurch, daß ihm beim Zusammenkuppeln von Wagen durch die Kette zwei Fingern abgeschnitten wurden. Sämmtliche Arbeiter haben ihre Verletzung eigener Unvorsichtigkeit zuzuschreiben; dieselben sind jedoch bald wieder hergestellt.

Als Anlagen der vorstehend behandelten vier Abschnitte dieses Geschäftsberichtes haben wir am Schlusse desselben folgende Schriftstücke beigelegt:

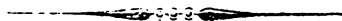
- I. Bilanz der Haupt-Rechnung.
- II. Abschluß der Betriebs-Rechnung.
- III. Tabellarische Uebersicht von dem Bau-Capitale, den Transportmitteln, dem Verkehre und den Einnahmen und Ausgaben.
- IV. Zusammenstellung der Betriebs-Resultate.
- V. Monatweise Zusammenstellung der Einnahmen.
- VI. Allgemeine Beschreibung der Bahn.
- VII. Nachweisung von den Neigungs-Verhältnissen der Bahn.

VIII. Nachweisung von den geraden Strecken und Curven der Bahn.

IX. Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1855 vorhandenen Locomotiven und Tender, nebst Angabe der Haupt=Constructionstheile und der Kosten der Beschaffung, sowie Nachweisung der Leistungen, des Brenn= und Schmiermaterial=Verbrauchs und der Reparaturkosten.

X. Nachtragstabelle über den Zustand und die Betriebs=Verhältnisse der Bahn.

XI. Uebersicht der angestellten Beamten.



V. Die Zweigbahn von Seehausen nach Uelzen.

In unserm vorjährigen Geschäftsberichte hatten wir Seite 16 und 17 die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 26. März v. J., sowie das Rescript Sr. Excellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, von der Seydt, vom 29. April v. J. mitgetheilt, durch welche unserer Gesellschaft die Concession zur Anlage der Zweigbahn von Seehausen bis zur Hanoverschen Landesgrenze in der Richtung auf Uelzen zum Anschlusse an die Hanoversche Eisenbahn von Lehrte nach Harburg ertheilt worden war.

Nach Anordnung des vorerwähnten Rescriptes mußten wir das Ergebnis der Seitens unseres Königl. Handels-Ministeriums mit der Königl. Hanoverschen Regierung anzuknüpfenden Verhandlungen über die Weiterführung der Bahn auf Königl. Hanoverschem Staatsgebiete bis nach Uelzen abwarten. —

Wir haben nunmehr die weiteren Fortschritte in dieser Sache mitzutheilen.

Im Sommer vorigen Jahres machten wir verschiedene vergebliche Versuche, um in Erfahrung zu bringen, wie weit jene Unterhandlungen mit Hannover geblieben seien; nachdem uns endlich im November v. J. höheren Orts außeramtlich der Bescheid geworden, daß noch immer unterhandelt werde, stellten wir bei dem Königl. Eisenbahn-Commissariat in Berlin unterm 20. November v. J. den Antrag: höheren Orts die Anlage der Zweigbahn von Neuem in Anregung zu bringen und uns darüber mit Bescheid zu versehen, was event. unserer Seits zur Weiterbeförderung der Sache veranlaßt werden solle? Hierauf erhielten wir nachfolgenden Bescheid:

„Dem Directorio erwiebern wir auf das Schreiben vom 20. d. Mts., No. 4347., daß eine weitere Entscheidung hinsichtlich der projectirten Anlage einer Eisenbahn von Seehausen nach Uelzen noch nicht ergangen ist, und wir Anstand nehmen müssen, dieselbe höheren Orts in Anregung zu bringen, da wir nicht annehmen können, daß die Sache bei dem diesseitigen königlichen Ministerium eine Verzögerung erleidet, zumal noch weitere Anträge wegen einer Anschlußbahn in Uelzen vorliegen.

Berlin, den 27. November 1855.

Das Königl. Eisenbahn-Commissariat

(gez.) v. **Maassen.**

Durch diese Verfügung erhielten wir die erste officiële Kenntniß davon, daß noch andere Anträge wegen einer Bahn nach Uelzen und zwar, wie wir außeramtlich in Erfahrung gebracht, Seitens der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft gestellt waren. Hierdurch sahen wir uns veranlaßt, unterm 10. December v. J. bei dem Königl. Eisenbahn-Commissariat zu beantragen, uns nunmehr auf Grund der Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 26. März 1855 die höhere Genehmigung Behufs Veranstaltung einer vorläufigen Actienzeichnung für unsere Zweigbahn auswirken zu wollen. Denn wir waren der Ansicht, daß es jetzt nicht weiter darauf ankäme, das Resultat der Unterhandlungen der beiden Regierungen abzuwarten, daß es vielmehr an der Zeit sei, die Concession unserer Gesellschaft energisch zu wahren und, unbe-

kümmert um das andere Concurrenz-Projekt den Bau unserer Zweigbahn schnelligt in Angriff zu nehmen. Inzwischen erhielten wir folgende weitere Verfügung des königlichen Eisenbahn-Commissariats:

„Seitens des Directorii der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft wird die Herstellung einer Eisenbahn von Genthin mit einem Elbübergange in der Gegend von Tangermünde auf Stendal und Salzwedel nach Uelzen beabsichtigt. Die Interessen des Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Unternehmens scheinen auch durch eine von Uelzen auf Stendal, statt auf Seehausen, gerichtete Bahn, genügend gewahrt zu sein; jedenfalls würden die finanziellen Verhältnisse desselben auch durch die von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigte Bahnanlage wesentlich verbessert werden, ohne daß die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn-Gesellschaft selbst das Risiko der neuen Anlage und die Beschaffung der dazu nöthigen Geldmittel zu übernehmen hat. Das Directorium ersuchen wir indeß, zunächst Sich über das vorgedachte Project zu äußern, und namentlich, ob die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn-Gesellschaft bei Ausführung desselben von der Bahnanlage von Seehausen nach Uelzen Abstand nimmt.

Hierbei können wir nicht unbemerkt lassen, daß die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn-Gesellschaft ein Recht auf Ertheilung der Concession zur Ausführung der von ihr projectirten Eisenbahn-Verbindung zwischen Seehausen und Uelzen nicht hat, indem ihr eine solche Concession nicht zugesichert ist, die bisherigen Verhandlungen sich vielmehr lediglich auf die Zulässigkeit und Gemeinnützigkeit der Anlage im Allgemeinen bezogen haben.

Berlin, den 9. December 1855.

Das königliche Eisenbahn-Commissariat.

(gez.) v. Maassien.

Auf diese Verfügung erwiederten wir unterm 12. December v. J. dem königl. Eisenbahn-Commissariat, daß das uns mitgetheilte Concurrenz-Projekt den Interessen unseres alten Unternehmens vollständig zuwider laufe, daß unsere Gesellschaft von der Bahnanlage von Seehausen nach Uelzen durchaus nicht Abstand nehmen werde und daß die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 26. März 1855 allerdings eine Concession für unsere Gesellschaft enthalte, deren Besitz wir uns nicht würden streitig machen lassen. Gleichzeitig stellten wir den Antrag: daß die von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigte Anlage einer Eisenbahn von Genthin über Stendal und Salzwedel nach Uelzen zurückgewiesen und nicht concessionirt werde, daß vielmehr unserer Gesellschaft nach Maßgabe der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 26. März v. J. nunmehr die Erlaubniß ertheilt werde: mit einer vorläufigen Actienzeichnung zur Erbauung der Zweigbahn Seehausen-Uelzen sofort beginnen und auch selbstständig mit der königl. Hannoverischen Regierung wegen des Weiterbaues der Bahn von der Landesgrenze nach Uelzen in Verbindung treten zu dürfen.

Gleichzeitig erstatteten wir dem Königl. Oberpräsidenten der Provinz Sachsen, Herrn v. Witzleben, über die projectirte Concurrenzbahn Genthin-Uelzen ausführlichen Bericht und baten den Herrn Oberpräsidenten unter Darlegung der obwaltenden Verhältnisse, das qu. Bahnproject der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft als unmotivirt und durch kein Verdrüß hervorgerufen, bezeichnen, unserem bereits concessionirten Unternehmen aber das bisherige Wohlwollen schenken zu wollen. Der Herr Oberpräsident hat sich hierauf, wie uns außeramtlich mitgetheilt worden, in Uebereinstimmung mit der hiesigen Königl. Provinzial-Regierung entschieden gegen das Project der Zweigbahn Genthin-Uelzen ausgesprochen. — Unterm 3. Januar d. J. hielt demnächst in Folge unseres Antrages unser Gesellschafts-Ausschuß eine außerordentliche Sitzung, worüber das betreffende Protokoll folgenden Passus enthält:

„Aus den, das Unternehmen einer Zweigbahn von Seehausen nach Uelzen, betreffenden Mittheilungen des Directorii vom 3. und 18. December pr., sowie aus dem vom Herrn vorsitzenden Director über diese Angelegenheit und über das inzwischen aufgetauchte Project einer Bahn von Genthin über Stendal nach Uelzen in der heutigen Sitzung gehaltenen mündlichen Vertrage entnahm der Ausschuß mit Befriedigung, daß Seitens des Directorii in dieser für die Gesellschaft so hochwichtigen Sache Alles geschehen ist, was unter den obwaltenden Umständen hat geschehen können. Auf den Wunsch des Herrn vorsitzenden Directors beschließt der Ausschuß, eine Commission zu erwählen, welche dem Directorio bei den weiteren, in dieser Angelegenheit zu unternehmenden Schritten beratend zur Seite zu stehen haben wird, und deputirt zu Mitgliedern dieser Commission seinen Vorsitzenden Herrn Carl Deneke, sowie die Herren Stadtrath Max, Albert Fabricius und Zuckschwerdt. Das Directorium soll ersucht werden, diese Commission zu den Berathungen in dieser Sache zuzuziehen.“

Bereits unterm 7. Januar d. J. erhielten wir aber folgendes Rescript Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers:

„In Erwiderung des Berichts vom 15. December v. J. muß ich dabei verbleiben, daß ein rechtlicher Anspruch auf Ertheilung der Concession zur Herstellung einer Eisenbahn von Seehausen bis zur Landesgrenze auf Uelzen der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht zusteht. Ich kann daher die Reklamation des Directoriums derselben gegen Concessionirung der von dem Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft angeregten Linie Uelzen-Stendal-Genthin nicht als begründet anerkennen und dem Antrage auf Verwerfung der letzteren um so weniger entsprechen, als die größere Gemeinnützigkeit derselben aus den eigenen Ausführungen der Reklamanten erhellt.“

Gleichwohl will ich unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn-Gesellschaft hieraus ein Vorrecht auf Concessionirung der Uelzen-Seehausener, resp. ein Widerspruchsrecht gegen Concessionirung der Uelzen-Genthiner Linie nicht herleiten darf, und mit dem Bemerken, daß die Königlich Hannoverische Regierung wegen der Zulässigkeit der Uelzen-Seehausener Bahn noch keine

Erklärung abgegeben hat, der Entgegennahme von Actienzeichnungen auf das Uelzen-Seehausener Project nicht entgegen sein, erwarte jedoch zuvörderst die Vorlegung eines Entwurfs zu dem Prospectus, auf dessen Grund die Einladung zur Zeichnung erfolgen soll.

Hiernach hat das königliche Eisenbahn-Commissariat das Directorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft zu bescheiden.

Berlin, den 7. Januar 1856.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(gez.) von der Seydt.

Auf Grund dieses ministeriellen Rescriptes wurde von uns der vorgeschriebene Prospectus zur Entgegennahme von Zeichnungen auf s. g. Prioritäts-Stammactien entworfen, nachdem derselbe mit der Ausschuß-Commission berathen und festgestellt war. Unterm 12. Februar 1856 überreichten wir fraglichen Prospectus dem Königl. Eisenbahn-Commissariat und baten, die nach §. 1 u. f. des Ges. vom 24. Mai 1844 erforderliche höhere Genehmigung zur Annahme von Actienzeichnungen uns nunmehr auswirken zu wollen. In derselben Vorstellung wurde noch hervor gehoben, wie uns die höheren Orts wiederholt bemerklich gemachte Ansicht, daß unserer Gesellschaft ungeachtet der Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 26. März 1855 ein Recht auf Concessionirung unserer Zweigbahn nicht zustehet, auf das Schmerzlichste berührt habe, da wir nach allen Vorgängen in dieser Sache doch zu dem festen Glauben hätten gelangen müssen, daß unsere hohe Staatsregierung das große Interesse, welches Dieselbe von Anfang an unserem Project gewidmet habe, nicht würde fallen lassen, am allerwenigsten zu Gunsten eines Projectes, dem man es seiner ganzen Beschaffenheit nach ansehen dürfte, daß dasselbe nur aufgestellt worden sei, um unser von des Königs Majestät auf Antrag des Königl. Staats-Ministeriums bereits genehmigtes Bauproject zu zerstören. Gleichzeitig sprachen wir es wiederholt aus, wie wir durchaus nicht gesonnen wären, von unserm Project Seehausen-Uelzen Abstand zu nehmen, daß wir vielmehr Willens wären, im Interesse der von uns vertretenen Gesellschaft Alles aufzubieten, um unser Unternehmen durch Anlage jener Zweigbahn zu erweitern und dasselbe dadurch einer bessern Zukunft entgegen zu führen.

Inzwischen hatten wir auch in Hannover, freilich auf nicht officiellm Wege, von competenten Stelle in Erfahrung gebracht, daß die Königl. Hannoversche Regierung nicht abgeneigt sei, einen neuen directen internationalen Schienenweg ins Leben zu rufen, daß die Königl. Hannoverschen Behörden jedoch sich mit unserm Directorio über den Bau qu. Bahn unmittelbar nicht einlassen könnten, daß dergleichen Unterhandlungen vielmehr ausschließlich von unserm Handelsministerium geführt werden müßten.

Demnächst erhielten wir auf unsern obigen Antrag vom 12. Februar d. J. folgenden Erlaß des Herrn Handelsministers vom 3. März d. J.:

„Der mittelst Berichts vom 23. v. M. vorgelegte von dem Directorium der Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn-Gesellschaft aufgestellte Prospectus zur Actienzeichnung für den Bau der Zweigbahn von Seehausen in der Altmark über Arendsee, Salzwedel bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Uelzen zum Anschlusse an die Hannover'sche Eisenbahn von Lehrte nach Harburg hat einige Aenderungen erfahren müssen.

Das Königl. Eisenbahn-Commissariat empfängt den Prospectus mit den vorgenommenen Abänderungen und Zusätzen hierneben mit der Ermächtigung, auf Grund desselben dem genannten Directorium die Entgegennahme von vorläufigen Actienzeichnungen auf das in Rede stehende Project zu gestatten, demselben aber ausdrücklich dabei zu eröffnen, daß hierdurch der Entschliebung über das später von anderer Seite eingereichte Concessionsgesuch in Betreff einer Eisenbahn von Genthin nach Uelzen nicht vorgegriffen werden soll.

Berlin, den 3. März 1856.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(gez.) von der Heydt.

Die in diesem Rescript erwähnten Abänderungen betrafen hauptsächlich den §. 1 des Prospectus, zu welchem folgender Zusatz gemacht worden war:

„Die Magdeburg-Wittenberge'sche Eisenbahn-Gesellschaft nimmt, für den Fall, daß von Seiten der Staats-Regierung die Concession zur Ausführung der Bahn definitiv ertheilt werden sollte, die zc. Eisenbahn zc. als integrierenden Theil ihres Eisenbahn-Unternehmens auf zc.“

Im Uebrigen war es genehmigt worden, daß die 1,500,000 Thlr. durch Prioritäts-Stammactien aufgebracht werden sollten, welche aus dem Reinertrage beider Bahnen (der alten wie der „Zweigbahn) mit 4 Procent jährlich verzinst werden und deren Inhaber überdies, jedoch unter Anrechnung der garantirten Zinsen von 4 Procent pro Jahr mit den Stammactionairen der alten Eisenbahn gemeinschaftlich, ein jeder Actionair nach Verhältniß seines Actien-Capitals-Antheils, an dem als Dividende jährlich zu vertheilenden Reinertrage beider Bahnen Theil nehmen sollten.

Wir beschließen darauf unter Beistimmung der Commission unseres Gesellschafts-Ausschusses, mit den Actienzeichnungen nach dem qu. Prospectus vorzugehen, weil wir eine sofortige, unsern bereits erlangten Rechten entsprechende Abänderung jenes Prospectus bei dem Königl.

Handelsministerium zu erlangen nicht erwarten konnten. Wir fügten uns demnach vorläufig den factischen Verhältnissen, zeigten dies dem Königl. Eisenbahn-Commissariat in dem Berichte vom 11. März d. J. an und indem wir dabei mit Bezug auf die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 26. März 1855 der von uns vertretenen Gesellschaft alle ihr durch dieselbe zugesicherten Rechte reservirten, legten wir dagegen Protest ein, daß in dem §. 1 des abgeänderten Prospectus obiger Passus aufgenommen sei, also auch dagegen, daß dem Wortlaute nach die uns bereits Allerhöchst ertheilte Concession Seitens des Königl. Handelsministeriums wiederum in Frage gestellt wäre. Wir baten das Königl. Eisenbahn-Commissariat, diesen unsern Protest Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister einreichen zu wollen. Hieranf erging folgendes Rescript vom 4. April d. J.:

„Der mittelst Berichts vom 18. v. Mts. eingereichte Protest des Directoriums der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 11. v. Mts. wird dem Königl. Eisenbahn-Commissariat hieneben mit dem Auftrage zurückgegeben, dem Directorium unter Verweisung auf die früheren Bescheide wiederholt bemerklich zu machen, daß durch den Allerhöchsten Erlaß vom 26. März v. J. nur die Anlage einer Eisenbahn von Seehausen bis zur Hannoverschen Landesgrenze im Allgemeinen, und zwar aus Anlaß des Beschlusses der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft, eine solche Bahn herzustellen, genehmigt, keinesweges aber eine Concessions-Ertheilung an die genannte Gesellschaft resp. eine Zusicherung derselben darin enthalten sei.

Berlin, den 4. April 1856.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(gez.) von der Heydt.

Wir mußten uns einstweilen hierbei beruhigen, obwohl wir bestimmt voraus sahen, daß die Actienzeichnungen auf Grund jenes Prospectus von keinem Erfolg sein würden, da kein Capitalist sich auf unbestimmte Zeit und unter jener erschwerenden, die größte Ungewißheit in sich schließenden Bedingung dazu verstanden haben würde, eine bestimmte Summe zu zeichnen und der Disposition über dieselbe sich so lange zu begeben, bis die von der Staatsregierung vorenthaltene definitive Concession ertheilt wäre. Aus diesem Grunde erließen wir auch keine öffentliche Aufforderung, sondern traten mit verschiedenen namhaften Geld-Instituten und mit einzelnen renomirten Banquierhäusern in Verbindung, um das Bau-Kapital für die Zweigbahn zu beschaffen. Die von jenem Prospectus gehegte Erwartung traf ein und während fast sämmtliche Geld-Institute und Banquierhäuser sich zur Uebernahme reiner Prioritäts-Obligatien für die definitiv concessionierte Zweigbahn bereit erklärten, ließen alle mehr oder weniger ihre Bedenken darüber vernehmen, daß ein vierprocentiges Papier für eine nicht einmal definitiv concessionierte Bahn auf dem Geldmarkte schwerlich Anklang finden würde.

In Uebereinstimmung mit unserer Ausschuß-Commission wandten wir uns von Neuem an Se. Excellenz den Hrn. Handelsminister mit der Bitte: daß die Emission von 1,500,000 Thlr. 5procentiger Prioritäts-Obligationen zum Bau unserer Zweigbahn Seehausen-Netzen genehmigt werde.

Auf diesen unseren neuesten Antrag ist bis zum heutigen Tage ein Bescheid nicht ergangen, wir erwarten solchen aber täglich, und werden demnächst in dieser Angelegenheit weiter vorgehen, wie es das Interesse unserer Gesellschaft erheischt.

Magdeburg, den 16. Mai 1856.

Directorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft

Metzke.

Maquet.

Sarte.



XI Anlagen

zum

Geschäftsbericht für das Rechnungs-Jahr 1855.

Bilance

1.

der Hauptrechnung der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn Ende 1855.

Titel:	Debitoren		Creditoren.	
	R.	Sgr. c.	R.	Sgr. c.
I. Stamm-Actien-Capital-Cento	—	—	4,500,000	—
II. Prioritäts-Obligatiencen-Cento	—	—	1,945,200	—
III. Amortisations-Fonds	—	—	54,800	—
IV. Amortisations-Cento	—	—	700	—
V. Stamm-Actien-Dividenden-Cento	—	—	37,524	—
VI. Prioritäts-Obligatiencen-Zinsen-Cento	—	—	2,435	15
VII. Reserve-Fonds	—	—	52,013	24 6
VIII. Gewinn- und Verlust-Cento (Ueberschuß beim Verkauf präcludirter Stamm-Actien, ver- jährete Compens etc.)	—	—	597,959	17 6
IX. Effecten-Cento (Für noch vorhandene 821,000 Thlr. unserer Stamm-Actien 43,100 Thlr. unserer Prioritäts-Obligatiencen und 950 Thlr. Staatschuldsscheine.)	865,050	—	—	—
X. Die Bahn	2,677,002	6 11	—	—
XI. Bahnhöfe und Gebäude	439,393	19 4	—	—
XII. Etbriücke bei Wittenberge	1,582,199	23 10	—	—
XIII. Betriebs-Mittel	619,139	25 7	—	—
XIV. Allgemeine Unkosten	951,558	13 9	—	—
2 Hauptbuch Debitores	2,940	—	—	—
3 " Creditores	—	—	4,680	—
Cassa-Cento, Bestand (theils baar, theils in vorhandenen, dem Jahre 1856 zur Last geschriebenen Vorräthen an Kohlen, Werkstatts-Mate- rialien etc.)	58,028	27 7	—	—
	7,195,312	27 —	7,195,312	27 —

Magdeburg, den 6. Mai 1856.

J. Schmidt,
Rendant.

Die Uebereinstimmung der vorstehenden **Bilance** mit den Büchern der Hauptkasse bescheinigt

Dittmar,
Ausschuß-Reviseur.

Abschluss

der Betriebs-Rechnung der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn für das Jahr 1855.

	M.	Jyr.	Q.	M.	Jyr.	Q.	M.	Jyr.	Q.
Einnahme.									
Personenbeförderung und Nebenträge derselben.									
Personenbeförderung im eigenen Verkehr	—	—	—	66,299	29	—			
" " " ohne Billets (Militairs etc.)	—	—	—	2,132	12	9			
" " " im directen Verkehr mit andern Bahnen	—	—	—	28,877	13	6			
Gepäck-Heberfracht	—	—	—	2,747	5	6			
Equipagen und Hunde	—	—	—	405	24	9	100,462	25	6
Güter-Verkehr.									
Frachtgüter	—	—	—	215,876	17	5			
Eilgüter	—	—	—	16,955	22	1			
Vieh-Transport	—	—	—	6,187	13	6	239,019	23	—
Diverse:									
Miethc, Pächte und Zinsen	—	—	—	2,583	17	8			
Brückgclb	—	—	—	1,931	11	4			
Extraordinair	—	—	—	6,401	26	7			
Avanz bei gekündigten Prioritäts-Obligatiouen	—	—	—	2,531	23	6	13,448	19	1
Summa aller Einnahmen:							352,931	7	7
Ausgabe.									
Allgemeine Verwaltung.									
Gehalte, Entschädigungen und Reisekosten der Directoren, Ausschussmitglieder und der ebercn Betriebs-, Bureau-, Cassen- und Controlbeamten	—	—	—	11,151	24	9			
Bureaubedürfnisse, Porto, Stempel, Gerichts-, Druck- und Insertionskosten, Copialien, Anschaffung und Ergänzung von Inventariensücken, Büchern und Karten, Heizung, Erluchtung und Reinigung der Bureau-locale etc.	—	—	—	2,728	15	2			
Insgemein	—	—	—	215	12	—	14,125	21	11
Bahn-Verwaltung.									
Bahnhofs-Verwaltung.									
Gehalte der Bahnhofs-Inspectoren und deren Assistenten	2,519	1	8						
Gehalte und Löhne der Portiers, Nachtwächter und Wagenzieher	7,017	18	6						
Bekleidung der Bahnhofsbeamten	390	—	6						
Unterhaltung der Bahnhofsanlagen und Einfriedigungen	2,628	23	7						
Unterhaltung der Gebäude und Inventariensücken sämtlicher Bahnhöfe und Anhaltepunkte	2,239	2	7						
Heizung, Erluchtung und Reinigung der Bahnhöfe, Dienstlocale und Dienstwohnungen	4,556	3	2	19,350	20	—			
Latus	—	—	—	19,350	20	—	14,125	21	11

	<i>Ab.</i>	<i>Gr.</i>	<i>Ö.</i>	<i>Ab.</i>	<i>Gr.</i>	<i>Ö.</i>	<i>Ab.</i>	<i>Gr.</i>	<i>Ö.</i>
Transport	—	—	—	19,350	20	—	14,125	21	11
Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.									
Unterhaltung der Elbbrücke bei Wittenberge	1,543	6	3						
„ „ Brücken und Durchlässe	950	24	3	2,494	—	6			
Bahnbewachung und Unterhaltung des Bahnkörpers.									
Gehalte der Ingenieure, deren Assistenten, der Bauzeichner	1,450	—	—						
Gehalte und Löhne der Bahn- und Brückenmeister, .									
der Bahn- und Brückenwärter und der Weichensteller	20,586	18	8						
Löhne der Hilfswärter und Bahnarbeiter	8,624	10	9						
Bekleidung der Bahnaufsichtsbeamten	2,575	6	3						
Materialien zur Erhaltung des Bahnkörpers:									
Kies	1,624	15	2						
Schwellen	167	7	5						
Schienen	89	13	3						
Chairs, Keile, Schrauben und Nägel	1,964	6	1						
Unterhaltung der Wegeübergänge, Barrieren und War-									
nungstafeln	157	13	5						
„ der Telegraphen	968	24	9						
„ der Wärterbuden	283	6	4						
Heizung der Wärterbuden	948	5	6						
Kosten der Lichtsignale und Erleuchtung der Wärterbuden	1,116	4	6						
Inventariestücke zur Bahnunterhaltung	652	7	9						
Insgesamt	2,542	8	5	43,749	28	3	65,594	18	9
Transport-Verwaltung.									
Maschinenwesen.									
Gehalte des Maschinenmeisters, Werkführers etc.	1,200	—	—						
„ der Locomotivführer und Lehrlinge	5,989	14	10						
Löhne der Maschinenpuffer	1,863	28	—						
„ der Wasserpumper	975	13	—						
Bekleidung der Maschinisten	156	13	6						
Reinigungsmaterial	731	11	10						
Schmieröle der Maschinen und Tender	1,644	2	10						
Unterhaltung der Vorwärmer, Wasserkrähne etc.	129	4	2						
Maschinen-Reparaturen	10,875	22	8						
Befeuerung der Locomotiven	27,731	6	6						
Erleuchtung „	267	1	9						
Inventariestücke zum Gebrauch bei den Locomotiven	243	28	9	51,807	27	10			
Transport-Mittel.									
Unterhaltung der Personenwagen	2,662	22	8						
„ der Güter-, Gepäc- und Viehwagen	10,972	11	6						
Erleuchtung der Wagen	375	15	—						
Reinigung „	921	22	2						
Schmieröle „ „ und Gehalte der Zugbegleiter	3,382	4	11						
Inventariestücke zum Gebrauch bei den Zügen	386	24	2						
Latus	18,701	10	5	51,807	27	10	79,720	10	8

	<i>Fl.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>o.</i>	<i>Fl.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>o.</i>	<i>Fl.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>o.</i>
Transport	18,701	10	5	51,807	27	10	79,720	10	8
Gehalte der Oberschaffner, Packmeister und Schaffner	3,875	—	—						
Bekleidung der Wagenbegleiter	267	6	9						
Anshülfskosten	317	16	7						
				23,161	3	9			
Billet-, Güter- und Gepäcswesen.									
Gehalte der Einnehmer	1,542	2	6						
Bekleidung der Einnehmer	80	23	6						
Druck der Billets, Stempelfkosten und Ersatz der Inventaristenstücke	16	—	5						
Gehalte und Löhne in den Güter- und Gepäc-Expeditionen	7,915	14	4						
Bekleidung der Güter- und Gepäc-Beamten	100	12	10						
Kosten der An- und Abfuhr der Güter und des Transports von Bahnhof zu Bahnhof	7,466	2	10						
Entschädigungen	518	8	3						
Inventaristenstücke für die Expeditionen	476	5	1						
Insgemein	1,803	8	10						
				19,918	18	7	94,887	20	2
Sonstige Ausgaben.									
Verzinsung der Prioritäts-Obligatienen	—	—	—	87,804	—	—			
Amortisation „	—	—	—	12,000	—	—			
Abgaben, Lasten und Renten „	—	—	—	2,476	18	5			
Feuer-Versicherungen	—	—	—	1,782	7	5			
Beitrag zur Pensionskasse der Beamten	—	—	—	400	—	—			
Gratificationen	—	—	—	1,000	—	—			
Wagenmiethen	—	—	—	1,820	4	9			
							107,283	—	7
Summa aller Ausgaben							281,891	1	5

Recapitulation.

Einnahme	352,931	R.	7	Sgr.	7	o.
Ausgabe	281,891	"	1	"	5	"
Mithin pro 1855 Ueberschuß	71,040	R.	6	Sgr.	2	o.

Die zur Hauptrechnung übertragen sind:

zu Gunsten der Actionaire sub Tit. V. mit	36,790	R.	—	Sgr.	—	o.
zum Reserve-Fonds sub Tit. VII. mit	33,306	"	26	"	2	"
und als zu entrichtende Staatssteuer sub Tit. XIV. mit	943	"	10	"	—	"
	71,040	R.	6	Sgr.	2	o.

Magdeburg, den 27. März 1856.

J. Schmidt,
Rendant.

Die Uebereinstimmung des vorstehenden Abschlusses mit den Büchern der Hauptkasse bescheinigt

Dittmar,
Ausschuß-Revisor.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Laufende Nr.	Bezeichnung der Bahn.	Länge derselben. Meilen	Anlage = Capital							An Transportmitteln sind vorhanden			
			im Ganzen. <i>fl.</i>	darvon in Stamm-Actien. <i>fl.</i>	davon kommen auf die Transportmittel. <i>fl.</i>	pro Meile Bahnlänge <i>fl.</i>	Betrag der jährlichen Amortisation der Prioritäts-Actien. <i>fl.</i>	Gesamt-betrag der bis zum Schlusse des J. 1855 bewirkten Amortisation. <i>fl.</i>	Betrag der schwebenden Schulden am Schlusse des Jahres. <i>fl.</i>	Locomotiven	Fender	Pferde-wagen	Güter- und Vieh-Wagen.
1	Magdeburg-Wittenbergesche	14,3 (bei der Fracht-berechnung abgerundet auf 15.)	6,264,836	4,264,836	606,534	441,185	10,000	54,800	—	17	14	32	182

25	26	27	28	29	30	31	32
----	----	----	----	----	----	----	----

Die Einnahmen haben betragen:				Die Ausgaben haben betragen:																			
aus dem Personen-Verkehr einschließlich der Gepäck-Neberfracht.		aus dem Güterverkehr, Vieh- u. Equipagen-Transport.		an sonstigen Einnahmen.		zusammen.		Tit. A. für die Bahn-Verwaltung.		Tit. B. für die Transportver-waltung.		Tit. C. für die allgemeine Verwaltung.		zusammen.									
<i>fl.</i>	<i>Sgr. S.</i>	<i>fl.</i>	<i>Sgr. S.</i>	<i>fl.</i>	<i>Sgr. S.</i>	<i>fl.</i>	<i>Sgr. S.</i>	<i>fl.</i>	<i>Sgr. S.</i>	<i>fl.</i>	<i>Sgr. S.</i>	<i>fl.</i>	<i>Sgr. S.</i>	<i>fl.</i>	<i>Sgr. S.</i>								
100,057	—	9	239,425	17	9	13,448	19	1	352,931	7	7	82,886	28	5	102,440	18	5	14,525	21	11	199,853	8	9

Einnahme.

Lau- fende Nr.	Anzahl.	Gegenstände.	Beträge:			
			einzeln		zusammen	
			fl.	Sgr. d.	fl.	Sgr. d.
Für den Transport von:						
I.	128,805	Personen	97,309	25 3	} 100,462 25 6	—
II.	20,879,5	Einr. Gepäck	2,747	5 6		
III.	29 764	Equipagen { Hunde }	405	24 9		
— es sind hierbei von jeder Person pro Meile 3,42 Sgr. einkommen —						
IV.	2,185,519,6	Einr. Fracht und Eilgüter	232,832	9 6	} 239,019 23 6	—
V.	20,959	Stück Vieh	6,187	13 6		
VI.		an sonstigen Einnahmen	—	—	13,448	19 1
Summa der Einnahme pro 1855			—	—	352,931	7 7

Stellung

auf das Jahr 1855.

Ausgabe.

Lau- fende Nr.	Gegenstände.	Die Ausgaben betragen:					Von den Gesamtausgaben kommen:												
		aus dem Betriebs-Fond.		aus dem Reserve-Fond.		aus beiden Fonds zusammen.	in Summa für den Titel		für die Bahn u. die allgemeine Verwaltung Tit. A. u. C. pro Mille der Bahn.		für die Transport-Verwaltung Tit. B. auf jede von den Locomotiven durchgeführte Meile.		Procente der sämtlichen Ausgaben. der Brutto- Einnahme.						
		Rh.	Sgr.	Rh.	Sgr.	Rh.	Sgr.	Rh.	Sgr.	Rh.	Sgr.	Rh.	Sgr.	Rh.	Sgr.				
Tit. A. Bahn-Verwaltung.																			
I.	Befeldung der Beamten, einschließlich Dienstkleidung	38,251	5	7	—	—	38,251	5	7	—	—	2,674,	—	—	19,14	10,			
II.	Arbeiten und Materialien zur Unterhaltung des Bahnkörpers, des Oberbaues und der Pflanzungen, incl. der dazu gehörigen Utensilien	12,388	4	—	13,597	6	3	25,985	10	3	—	1,817,1	—	—	13,00	7,1			
III.	Unterhaltung der Telegraphen u. Signale	1,734	29	3	—	—	1,734	29	3	—	—	121,3	—	—	0,07	0,1			
IV.	Unterhaltung der Bauwerke in und über dem Bahnkörper, Brücken, Wegübergänge zc.	2,651	13	11	—	—	2,651	13	11	—	—	185,4	—	—	1,33	0,1			
V.	Unterhaltung der Gebäude, incl. Wärterbuden und Inventarium der Bahnhöfe	2,522	8	11	—	—	2,522	8	11	—	—	176,3	—	—	1,26	0,1			
VI.	Insgemein, namentlich Heizung der Wärter- und Bahnhoflocale, Grundsteuer, Feuerversicherungen, Gratificationen	11,741	20	6	—	—	11,741	20	6	—	—	821,1	—	—	5,07	3,1			
Summa Tit. A. Bahn-Verwaltung		69,289	22	2	13,597	6	3	82,886	28	5	82,886	28	5	5,796,0	41,47	23,3			
Tit. B. Transport-Verwaltung.																			
I.	Befeldung der Betriebs-Beamten, incl. Dienstkleidung	21,444	14	10	—	—	21,444	14	10	—	—	—	—	—	17	11	10,73	6,1	
II.	Unterhaltung u. Ausstattung der Werkstätten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
III.	Transportkräfte, als: Brennmaterial für die Locomotiven, Arbeit und Material zum Schmieren und Putzen aller Fuhrwerke, Güter-Verladung und Ab- und Anfuhr	44,845	6	3	—	—	44,845	6	3	—	—	—	—	—	1	7	7	22,44	12,1
IV.	Unterhaltung und Ergänzung der Locomotiven und Wagen	25,141	19	9	4,169	1	1	29,310	20	10	—	—	—	—	24	7	14,67	8,2	
V.	Beleuchtung der Bahnzüge	642	16	9	—	—	642	16	9	—	—	—	—	—	—	6	0,32	0,1	
VI.	Insgemein, namentlich Feuerversicherung, Gratificationen, Druckkosten, Schreibmaterial zc.	6,197	19	9	—	—	6,197	19	9	—	—	—	—	—	5	2	3,10	1,1	
Summa Tit. B. Transport-Verwaltung		93,271	17	4	4,169	1	1	102,440	18	5	102,440	18	5	2	25	9	51,26	29,1	
Tit. C. Allgemeine Verwaltung.																			
I.	Befeldung der Direction, der Kassen- und Bureaubeamten	11,181	24	9	—	—	11,181	24	9	—	—	791,0	—	—	—	—	5,60	3,1	
II.	Insgemein, namentlich Gerichtsosten, Stempel, Porte, Druckfachen, Schreibmaterial, Reisekosten zc.	3,343	27	2	—	—	3,343	27	2	—	—	233,0	—	—	—	—	1,67	0,1	
Summa Tit. C. Allgemeine Verwaltung		14,525	21	11	—	—	14,525	21	11	14,525	21	11	1015,7	7,27	4,1	7,27	4,1		
Summa der Ausgabe pro 1855		—	—	—	—	—	—	199,853	8	9	199,853	8	9	—	—	—	100	56,1	

Monatweise

der Einnahmen des

Monat.	Für Personen zu den gewöhnlichen Tariffäßen									Für Militaire Personen			Für Auswanderer			Für Eil-Güter								
	Im Total-Verkehr			Im direkten Verkehr			Zölr.		Gr.		Gr.		Zölr.		Gr.		Im Total-Verkehr		Im direkten Verkehr		Zölr.		Gr.	
	I	II	III	I	II	III	Zölr.	Gr.	II	III	Zölr.	Gr.	III	Zölr.	Gr.	Zölr.	Gr.	I	II	III	Zölr.	Gr.	Zölr.	Gr.
Januar	18	1,035	5,620	6	266	346	5,078	6 2	318	130	6 8	—	—	—	1,688	4	1,058	1	1,025	12	9			
Februar	12	800	4,371	10	208	258	3,988	22	121	43	23 4	4	3	16 11	1,661	3	1,293	—	762	8	11			
März	22	711	4,556	5	159	269	3,691	9 10	90	26	25 10	52	40	4 6	1,680	8	1,290	4	735	10	1			
April	41	1,299	8,127	16	764	998	9,037	21 10	583	479	3 9	10	3	26 11	2,290	1	5,115	7	2,404	16	9			
Mai	32	1,618	9,391	37	555	855	9,020	3 11	537	210	— 5	94	83	14 6	2,109	7	3,250	5	1,561	24	9			
Juni	30	1,326	8,099	39	766	877	9,044	11 11	644	256	5 —	576	507	12 2	1,641	7	1,769	6	970	23	11			
Juli	48	1,843	10,496	69	1,107	1,006	11,893	10 10	232	95	— —	326	244	28 8	1,550	1	1,569	3	838	7	6			
August	22	1,422	8,119	51	805	1,049	9,710	18 2	200	83	25 —	102	89	1 10	1,591	2	1,761	4	900	23	6			
September	40	1,831	9,882	24	963	1,238	11,133	6 9	491	191	27 11	90	75	16 8	2,153	1	3,819	7	1,856	13	7			
October	58	1,375	8,740	32	493	725	8,342	11 3	827	345	7 6	67	57	13 7	1,988	6	3,491	1	1,698	—	5			
November	21	1,183	7,108	13	257	593	6,013	12 9	199	80	14 1	—	—	—	1,791	7	3,723	—	1,686	17	8			
December	9	1,390	7,146	6	347	487	6,768	28 3	464	187	23 3	57	49	13 1	1,828	8	2,853	9	1,592	23	6			
Summa	356	15,333	91,145	308	6,663	8,614	94,022	13 8	2 4,706	2,132	12 9	1,378	1,154	28 10	21,964	5	31,895	7	15,933	3 4				

107,134

15,585

4,708

zusammen: 128,805 Personen 97,309 Zölr. 25 Gr. 3 Pf.

Ulammenstellung

Verkehrs-Jahres 1855.

Für Post-Güter			Für Passagier-Gepäck			Für Equipagen und Hunde			Für Vieh			Für Frachtgüter						Summa.				
												Im Local-Verkehr.		Im direkten Verkehr.		Zhl. gr pf.			Zhl. gr pf.		Zhl. gr pf.	
Zhl.	gr	pf.	Gr.	Fl.	Zhl.	gr	pf.	Equipag. Zhl.	Hunde Zhl.	Zhl.	gr	pf.	Zhl.	gr	pf.			Gr.				
6	—	17 29 9	1,109	4	137 12 2	—	30	4 7 3	735	587 16 5	143,919	1	53,531	7	19,520	23 11	26,561 25					
2	4	13 10 3	814	8	101 22 11	1	23	11 25 9	476	618 15 2	145,343	—	48,108	1	19,366	15 —	24,910 10					
0	5	17 15 6	1,114	—	133 12 —	—	17	3 12 6	472	495 17 4	121,546	9	55,438	2	16,657	3 1	21,800 20					
0	3	26 6 9	1,048	5	260 6 9	2	41	24 17 —	1,075	566 2 8	126,007	8	122,800	3	25,971	6 9	38,773 19					
7	2	74 12 3	1,860	—	226 14 9	2	60	26 20 3	928	409 20 5	120,638	7	137,897	—	25,782	3 —	37,394 24					
3	3	58 — 9	2,485	—	341 26 —	5	43	68 10 —	1,206	649 20 4	83,531	7	81,556	5	16,175	14 6	28,074 4					
11	5	55 16 6	2,730	9	386 16 5	2	98	28 4 6	1,412	356 — 4	68,004	—	66,160	4	13,987	26 8	27,885 21					
7	8	63 29 9	2,271	—	297 18 7	1	96	39 20 3	1,514	327 22 10	60,094	2	82,687	2	15,213	16 6	26,726 20					
6	5	82 6 3	2,247	3	307 1 5	4	178	67 22 —	4,577	933 24 9	55,621	9	71,500	4	13,529	— 3	28,476 29					
4	5	85 — —	1,831	8	258 13 4	5	89	75 6 —	3,770	566 17 2	82,189	4	72,139	5	16,423	14 8	27,761 23					
0	3	105 15 9	1,200	3	155 24 3	4	59	31 22 9	2,833	383 4 5	83,228	1	80,671	6	16,060	28 8	25,417 20					
4	2	422 25 3	1,266	5	140 16 11	3	30	24 6 6	1,661	293 1 8	93,958	1	72,592	8	16,258	20 5	25,758 5					
12	5	1,022 18 9	20,879	5	2,747 5 6	29	764	405 24 9	20,959	6,187 13 6	1,184,082	9	945,084	—	215,876	17 5	339,482 18					