

**Jahres-Bericht der Direction an die Actionaire, zur Erstattung in der ... (... ordentlichen)
Generalversammlung : zu Schwerin am ...**

**6.1851 : Jahres-Bericht der Direction an die Actionaire, erstattet zu Schwerin in
der ... ordentlichen Generalversammlung am ...**

Schwerin: Schnellpressendruck von Ferdinand Hartig, 1851

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765855659>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang



OCR-Volltext

Mecklenburgische Eisenbahn.

Fahres - Bericht

der

Direction an die Actionaire,

erstattet

in **Schwerin**

in der

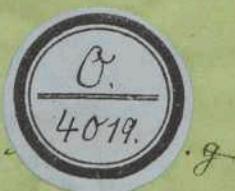
sechsten ordentlichen Generalversammlung

am 26. Mai 1851.



Schwerin, 1851.

Schnellpressendruck von Ferdinand Hartig.



ପାତାରୁ କରିବାକାରୀ



ପାତାରୁ କରିବାକାରୀ

ପାତାରୁ କରିବାକାରୀ

ପାତାରୁ କରିବାକାରୀ

ପାତାରୁ କରିବାକାରୀ

Jahres-Bericht

Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn - Gesellschaft

Generalversammlung der Actionaire

am 26. Mai 1851.



Heute zum erstenmale, nachdem die Bahn ein volles Jahr in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe eröffnet gewesen ist, erscheinen wir vor Ihnen, um Rechenschaft zu geben über unsere bisherige Thätigkeit und um Ihnen das Resultat des Betriebes vor Augen zu legen. Erlauben Sie uns einige allgemeine Bemerkungen vorweg zu nehmen, um das Speziellere im Verlauf unseres Berichtes den einzelnen betreffenden Materien anzuknüpfen.

Wir baten Sie am Schlusse unseres Berichtes vom 25. Mai v. J., zu Ihrem Werke Vertrauen zu haben, und sprachen die Hoffnung aus, daß solches trotz aller Ungunst der Zeiten zu einem gedeihlichen Ende geführt werden würde. Wir haben die Genugthuung, Ihnen in dem gegenwärtigen Resumé ein Resultat vorzulegen, welches, wenn es auch hinter unsern Wünschen zurückbleibt, dennoch billigen Erwartungen entspricht und uns zu der Hoffnung berechtigt, daß unsere Bahn selbstständig bestehen, ihrer Aufgabe gewachsen, ihre eingegangenen Verpflichtungen erfüllen kann. Wenn die Arterien des Verkehrs, wenn selbst Bahnen, wie die Berlin-Hamburger, in den ersten Jahren ihres Bestehens ihren Actionairen keine oder nur eine geringe Dividende bieten konnten, Bahnen, die von den durch sie berührten Staaten die größten Subsidenzien erhielten, so glauben wir von unserm Werke sagen zu können, es ist ein gesundes, wenn es Lehnsliches leistet. Das hat es gethan und wir sind zu der Hoffnung berechtigt, daß es sich, vielleicht weniger rasch, als unser mächtiges Nachbar-Institut, doch gedeihlich entwickeln werde.

Schon entstehen an der Bahn Unternehmungen, welche fördernd einhelfen, und der innere Verkehr wird dem äußeren die Hand bieten, eine gesunde, naturwüchsige Industrie, welche vorzugsweise auf große Massen berechnet ist, ins Leben zu rufen. Ein Land, dessen Agricultur-Erzeugnisse die Consumption bedeutend übersteigen, dessen Produktionskraft kaum zur Hälfte ausgebunten ist, bedarf nur guter und wohlfeiler Transportwege, um die Masse seiner Bodenerzeugnisse noch bedeutend zu steigern. Wohl wissen wir, daß dies nicht das Ergebniß von kurzen Zeiträften ist, aber wir sehen auch schon jetzt den Erfolg des Anfangs, der uns berechtigt, uns so gegen Sie auszusprechen, wie wir es gethan. Rechnen wir hiezu noch unsere große Rhederei, deren Interesse mit dem der Eisenbahn identisch sein dürfte, so sind hier zwei Factoren gegeben, die bei richtiger Benutzung unserem jungen Institute Gedeihen versprechen.

Rechnungs-
Vorlagen. Wenden wir uns jetzt zum mehr Speziellen, so nehmen wir zuerst Bezug auf die
Rechnungsvorlagen

sub No. I. bis IV.

Die Aufstellung mußte pro ultimo December 1850 zum erstenmale auf eine andere, als die bisherige Weise geschehen. Nachdem mit dem 1. Juli 1850 die Rechnung über den Betrieb von derjenigen über den Bau abgesondert geführt wird, vernothwendigt es sich, die verschiedenen Resultate getrennt vorzulegen, obgleich in dem sub I ausliegenden Hauptrechnungsabschluß beide Geschäftszweige, sowie auch sämmtliche Rechnungsverhältnisse nach Außen hin ihren Platz finden.

Über die Baurechnung haben wir zu bemerken, daß in derselben außer dem Actien-Capital die Prioritäts-Obligationen Litt. A. zum vollen Betrage mit 900,000 Thlrn., die Prioritäts-Obligationen Litt. B., so weit sie verwendet sind, nämlich mit 371,000 Thlrn. in Einnahme stehen. Daß die Prioritäts-Obligationen Litt. B. zu dem vollen obigen Betrage noch nicht ausgegeben sind, hat seinen Grund darin, daß von der aus mehreren Jahres-Berichten bekannten Anleihe unter Staatsgarantie noch ein Betrag von 106,600 Thlrn. in ausgestellten Obligationen im Umlauf ist, gegen welche im bevorstehenden Johannisternine eine gleiche Summe von Prioritäts-Obligationen Litt. B. umgetauscht werden wird.

So wie es in der vorliegenden Rechnung für die Prioritäts-Obligationen Litt. A. bereits geschehen, werden fortan bei allen Prioritäts-Obligationen in jedem Jahresabschluß die amortisierten und noch im Umlauf befindlichen Obligationen gesondert aufzuführen sein, so lange bis die gänzlich vollführte Tilgung derselben dem Vermögensstande der Gesellschaft eine neue Gestalt geben wird.

Dasselbe Verhältniß wird bei eintretender Einlösung mit den Schuldverschreibungen für die ausgelaufenen Zinsen der Stamm-Aktien statt finden. Diese Obligationen, zum Betrage von 348,000 Thlrn. figuriren in der Baurechnung als Einnahme und erscheinen in gleicher Summe auf dem Interessen-Conto in Ausgabe.

Die Betriebsrechnung für das zweite Semester 1850 war nach dem S. 14 des Statuts mit dem Kalenderjahr abzuschließen. Der geringe Überschuß wird nach der darüber getroffenen Verfügung Ihres Ausschusses auf die Betriebsrechnung des Jahres 1851 vorgebracht.

Im Hauptrechnungs-Abschluß sind als Passiva zunächst die Überschüsse der vorgedachten beiden Rechnungen aufgeführt. Weitere Passiva sind die zu bestimmten Zwecken ausgesetzten und daher andern Orts bereits als verwendet aufgeführten Gelder, wie das Bekleidungs-Conto; dann diejenigen vereinahmten Gelder, worüber erst später verfügt wird, z. B. die Strafen für verspätete Actien-Einzahlungen und das Assecuranz-Conto; endlich (mit Ausnahme der in der Baurechnung in Einnahme aufgeführten unkündbaren Schulden) die Verpflichtungen der Gesellschaft an dritte Personen.

An Aktivis, aus welchen die Mittel zur Deckung dieser Passiva nachzuweisen sind, enthält der Hauptrechnungs-Abschluß außer den disponiblen Beständen und den Forderungen der Gesellschaft an dritte Personen auch die Vorräte des Materialien- und Werkstätten-Conto. Es erscheinen diese Beträge sachgemäß als Bestände, weil sie als Vorräthe zu betrachten sind, welche erst bei ihrer Verwendung im Betriebe oder für den Bau als Ausgabe in die eine oder die andere Rechnung übergehen werden. Hinsichtlich des Materialien-Conto bemerken wir, daß der diesjährige Vorrat von 53,757 Thlrn. 43 Schill. 8 Pf. auf einer wirklich vorgenommenen Bestand-Aufnahme und Abschätzung zu höchst mäßigen Preisen begründet ist, so daß man annehmen darf, daß diese Summe als wirklicher Verbrauchswert vollständig und reichlich vorhanden ist.

Mit Ausnahmen von 380 Tons Schienen, deren Lieferung auf unbestimmte Zeit aufgestellt ist, sind alle grösseren Contracte aus dem Bau erfüllt. Einige Differenzen, die noch obwalten und die zu processualischen Weiterungen geführt haben, finden in der Hauptrechnung unter der Rubrik „Verschiedene Creditorien“ ebenfalls ihre Berücksichtigung.

Was nun die Betriebsrechnung anbetrifft, so wird eine nähere Prüfung derselben Zeugniß ablegen für die sparsame Wirthschaft, und nehmen wir Bezug auf die Anlage sub IV.

In Ansehung des Zeitraums zwischen der Berichterstattung zur vorsährigen Generalversammlung bis Ende des ersten Semesters bleibt im Allgemeinen zu bemerken, daß sich hier nichts zutrug, was zu einem besonderen Vortrage geeignet erscheint, und beschränken wir uns daher um so mehr auf die Zeit vom 1. Juli bis ultimo December des vorigen Jahres, als von dem erstenen Termin ab an die Betriebsrechnung von der Baurechnung getrennt geführt ist.

In Erwartung, daß die Verkehrs-Verhältnisse sich anfänglich nicht von grossem Umfange darstellen würden, hatten die Gesellschafts-Vorstände beschlossen, bis zur weiteren Entwicklung des Verkehrs, namentlich des Güterverkehrs, in jeder Richtung des Haupt-Bahnhuges Rostock-Hagenow und Hagenow-Rostock nur 2 combinirte Güter- und Personenzüge coursiren zu lassen, wodurch bedingt wurde, daß auf den beiden Abzweigungen der Bahn resp. nach Wismar und Güstrow in jeder Richtung täglich 3 Züge eingelegt werden mußten. Bei dem Umstände, daß die diesseitige Bahn einerseits als Zweigbahn der Berlin-Hamburger Bahn zu betrachten ist, andererseits aber vermöge ihrer Ausdehnung für den überwiegenden inneren Verkehr entschiedenermaßen eine Berücksichtigung der inneren Verkehrsverhältnisse in Anspruch nimmt, war es höchst schwierig, eine solche Vermittelung eintreten zu lassen, welche beiden Bedingungen vollständig Genüge zu leisten vermochte. Wollte man einer Forderung zunächst Rechnung tragen, so blieb im Bezug auf die andere viel zu wünschen übrig. Das Interesse des Instituts mußte natürlich bei Lösung dieser Aufgabe entscheiden. Das Verhältniß des inneren Verkehrs hatte sich nach den gemachten Erfahrungen dem des auf die Nachbarbahn übergehenden gegenüber so bedeutend dargestellt, daß ersteres unmöglich dem letzteren hinzugesetzt werden konnte.

Hierdurch entstand aber für den durchgehenden Verkehr der grosse Uebelstand, daß der Mittagszug, grade der Hauptzug im Anschluß an die Berlin-Hamburger Bahn, nicht gleich durchpediert werden kann, sondern in Schwerin einen namhaften Aufenthalt erleiden muß; ferner folgte daraus für den Verkehr von Hamburg landeinwärts die grosse Unannehmlichkeit, daß die Passagiere im Bahnhof Hagenow mehrere Stunden auf den Abgang des auf hier coursirenden Zuges warten müssen. Die Verwaltungs-Vorstände, so viel als möglich bemüht, diese Inconvenienzen für das reisende Publicum zu beseitigen, hatten sich entschlossen, zur Abstellung des langen Aufenthalts im Hagenower Bahnhofe der von Hamburg kommenden Passagiere einen vierten Zug zwischen Schwerin und Hagenow einzulegen. Man hatte gehofft, durch Darbietung dieser Bequemlichkeit auf die Vergrößerung der Frequenz zu wirken, allein es stellte sich heraus, daß der Verkehr, welchen dieser vierte Zug vermittelte, die laufenden Betriebskosten bei Weitem nicht deckte und überdies auch keinen bemerkbaren Zuwachs erhielt. Die Verwaltung sah sich daher genöthigt, diesen vierten Zug wieder einzuziehen.

Die geringe Masse des Güterverkehrs hatte es bis dahin nicht möglich gemacht, besondere Güterzüge in dem Hauptbahnhofe coursiren zu lassen, sondern es hatte die Personenbeförderung mit der Güterförderung in combinirten Zügen stattfinden müssen, wodurch erstere namentlich in der raschen Expedition eine wesentliche Beeinträchtigung erleidet mußte. Bei einiger Vermehrung des Güterverkehrs und namentlich bei der in Aussicht

Fahrplan.

stehenden Zunahme der Rohproducten - Versendung über die Bahn, konnte die Verwaltung nicht umhin, auf eine Verbesserung in der Beförderungsweise Bedacht zu nehmen, indem beschlossen wurde, vom 10. Mai an vorläufig an drei Tagen wöchentlich, am Dienstag, Mittwoch und Freitag, einen Güterzug Morgens von Schwerin nach Rostock und Abends nach Schwerin zurück einzulegen. Man darf hoffen, daß durch dies Arrangement eine promptere und mehr geregelte Expedition eintreten wird, als es bisher bei den combinirten Zügen zu ermöglichen war.

Mit der Eröffnung der Bahnstrecke nach Rostock und resp. Güstrow fiel der bis dahin im Verkehr zwischen Hagenow und Wismar bestandene Mittagszug aus, mit welchem man von Hagenow direct nach Wismar gelangen konnte. Dieser Zug hätte den Anschluß des Eisenbahn-Verkehrs mit dem zwischen Wismar und Kopenhagen bestehenden Dampfschiffahrt-Verkehr vermittelt. Nach Einziehung dieses Zuges sah sich die Verwaltung in die Nothwendigkeit versezt, an den Tagen, an welchen das Dampfschiff von Wismar nach Kopenhagen abging, einen Extrazug zwischen Schwerin und Wismar einzulegen, und hat nun auch für das folgende Betriebsjahr zu diesem Auskunftsmitte gegriffen werden müssen. Die nach Maßgabe des Fahrplans eingelegten Züge haben in dem letzten Halbjahr 1850 18084 Meilen zurückgelegt.

Betriebs-Verhältnisse. Die Personenbeförderung stellte sich der Zahl nach im verflossenen Halbjahre als eine nicht ganz unbedeutende heraus; der Umstand aber, daß die Hauptmasse nur dem inneren Verkehr zu Theil wurde, bewirkte, daß die Fahrtouren der einzelnen Personen gewöhnlich unter 3 Stationen geblieben sind, woraus dann folgt, daß die durchschnittliche Auskunft an Fahrgeld pro Person nur gering zu nennen ist. Bei der Güterbeförderung findet ein ähnliches Verhältniß statt. Wenn auch die Waaren- und Producten-Beförderung über unsere Bahn im Zunehmen ist, so wird die Producten-Beförderung im inneren Verkehr, d. h. nicht auf die Nachbarbahn übergehend, allem Anschein nach für längere Zeit das Uebergewicht behalten. Hieraus resultirt dann aber wieder die Thatsache, daß die Gütersendungen auf unserer Bahn, im Durchschnitt genommen, kaum über $\frac{1}{2}$ der Länge unserer Bahn hinausreichen, also auch das dafür erlöste Frachtgeld, im Durchschnitt genommen, pro Centner kaum den dritten Theil des Tariffzages für die ganze Bahnlänge beträgt. Bei dem Mangel an eigentlichen Güterzügen ist das aufgegebene ordinaire Gut eben so wie das Eilgut behandelt worden, indem dasselbe stets mit den Personenzügen expedirt werden mußte. Der Güterverkehr hat auf der diesseitigen Bahn, wenn Güterversendungen nicht in ganzen Wagenladungen stattfinden, seine großen Schwierigkeiten, welche darin bestehen, wie es bei dem geringen Förderungs-Quantum sehr häufig vorkommt, daß 5 oder noch weniger Centner Gewicht nach einer Zwischenstation zu liefern sind, wo dann nicht selten, um die Beförderung nicht aufzuhalten, ein ganzer Wagen mit einer so geringen Belastung in den Zug gestellt werden muß. Ferner müssen die Colli, welche in den einzelnen Stationen eingehen und für einen der Endpunkte Wismar oder Güstrow bestimmt sind, bei nicht ganzen Wagenladungen in den Kreuzungs-Bahnhöfen Kleinen und Bülow in den andern Zug übergeladen werden, was bei der Kürze der Aufenthaltszeit in diesen Bahnhöfen bei großen Collis mancherlei Schwierigkeiten verursacht.

Rücksichtlich der Einnahmen aus dem Betriebe beziehen wir uns auf die anliegenden Verkehrs-Nachweisungen sub Litt. A. bis E., woraus sich die Bewegung jeder einzelnen Station für jede Verkehrs-Branche vollständig übersehen läßt.

Zu einer speziellen Vergleichung mit voraufgehenden Jahren kann das vorliegende Betriebs-Resultat nicht dienen, weil die Eröffnung der ganzen Bahn mitten im Jahre statt fand. Im Allgemeinen stellt sich aber so viel heraus, daß die Eröffnung der Bahn sogleich einen günstigen Einfluß auf den Personen-Berkehr ausübt. Der Ertrag der Personengelder würde sich unzweifelhaft bedeutend erhöht haben, wenn nicht die im Späthummer herrschende Cholera städtisch und andauernd lähmend auf die Frequenz eingewirkt hätte. — Der Fracht-Berkehr begann überaus flau und unbedeutend und blieb selbst hinter billigen Erwartungen zurück. Indes konnte das Publicum die ihm gehörenden Vortheile nicht lange verfeinern und mehr und mehr fing man an, die Bahn zum Transport, besonders von Landesproducten, zu benutzen, welche von den sogenannten Landzöllen, wenn sie für Rechnung der Produzenten versandt werden, befreit sind. Auch hat das Gouvernement, in richtiger Würdigung dieser Mißstände, den Landzoll auf unserer Bahn einigermaßen ermäßigt, doch weder in dem Grade, wie wir es sowohl im Interesse der Bahn, als des ganzen handeltreibenden Publicums wünschen müssen. Es ist hier nicht der Ort, sich über das Vermüntwidrige unserer indirecten Steuern auszulassen; es wird aber außerhalb Mecklenburg kaum geglaubt werden, daß weder die Wissenschaft noch die Erfahrung der letzten hundert Jahre auf die mecklenb. steuerlichen Einrichtungen irgend welchen Einfluß gehabt haben. Es ist weder ein Mercantil-, noch ein Freihandelsystem; es ist eigentlich gar kein System, höchstens eins, das erfunden war, den Handel zu erdrücken, den Nichtkaufleuten aber keinen Vortheil zu gewähren. Erträglich ist es nur durch Toleranz von Mißbräuchen und durch die geringe Höhe der einzelnen Positionen. — Einige, und wir hoffen bedeutende, Erleichterungen sind uns in der neuesten Zeit zu Theil geworden, indem das hohe Gouvernement sich veranlaßt gesehen hat, den Transito über die Seestädte gänzlich frei zu geben, und anstatt des Landzolles nur eine geringe Abgabe erhebt, die man füglich nur als Controllgebühr bezeichnen kann. Wir versprechen uns von dieser heilsamen Maßregel nicht unbedeutenden Erfolg, der sich um so mehr steigern dürfte, je mehr die regelmäßigen Verbindungen durch Dampfschiffe mit den großen Handelsplätzen der Ostsee cultivirt werden. Wismar hat bereits eine Dampfschiffahrts-Linie auf Kopenhagen, und Rostock wird binnen Kurzem ein Boot auf Kopenhagen und zwei Schraubenschiffe auf St. Petersburg in Fahrt setzen. Der Wahrscheinlichkeit nach haben wir ein lebhafteres Geschäft zu erwarten, wenn diese verschiedenen Einrichtungen erst vollendet dastehen.

Der Transport von Bieh ist ein solcher, der sich nicht allein an das Transportmittel der Eisenbahn erst gewöhnen muß; es wird vielmehr hier das Transport-Object erst nach und nach grade durch das neu dargebotene Transportmittel in größerer Masse entstehen. Es dürfte dieses besonders auf die Bieh-Erzeugung in Mecklenburg anwendlich sein, und danach berechtigt die Bewegung von Bieh auf unsrer Bahn seit Eröffnung der ganzen Strecke zu großen Erwartungen für die Zukunft.

Die Frachtklassen der geförderten Güter betreffend, so hat sich seit Eröffnung der ganzen Strecke eine überwiegend starke Bewegung in den niedrigsten Frachtklassen gezeigt, wozu namentlich die starken Getreide-Transporte im Inlande beigetragen haben. Von den überhaupt für beide Rubriken der Klasse I. (3 Silberpf. und 4 Silberpf. pro Centner und Meile) statt gehabten Transporten fällt der bei weitem größere Theil dem inneren Verkehre zu, denn es wurden davon im Jahre 1850 überhaupt gefördert:

Im inneren Verkehr 212278,1 Etr.,

Im directen Verkehr mit der Berlin-Hamburger Bahn 87884,8 "

zusammen 300162,9 Etr.

Beim Normalfahre II (5 Silberpf. pro Centner und Meile) stellt sich das Verhältnis anders, indem hiervon:

Im inneren Verkehr 28749,2 Etr.,

Im Verkehr mit der Berlin-Hamburger Bahn 140263,1 „

zusammen 169014,3 Etr.

gefördert wurden. Zu bemerken ist hier, daß im voraufgegangenen Jahre 1849 der Transport zur ermäßigen Frachtklasse I nicht so überwiegend dem inneren Verkehr zugewandt war, indem damals ungefähr die Hälfte der ganzen Förderung dem directen Verkehr mit der Berlin-Hamburger Bahn zugesunken ist. Für die Frachtklasse II jedoch war der directe Verkehr mit der Berlin-Hamburger Bahn im Jahre 1849 eben so groß im Verhältnisse zu dem inneren Verkehr wie im verflossenen Jahre 1850.

Da mit dem 12. Mai das erste volle Betriebsjahr nach Eröffnung der ganzen Bahn verflossen ist, so haben wir die Einnahme vom 1. Januar bis zu diesem Zeitpunkt annähernd ermittelt und daraus die volle Betriebs-Einnahme für dies erste Jahr folgendermaßen zusammengestellt.

Vom 13. Mai bis ult. December 1850	Anzahl der geförderten			Einnahme für											
	Personen	Centner Güter.	Personen incl. Militair- transporte &c.	Gepäck, Equi- pagen, Vieh &c.			Fracht.			Total.					
				Φ	β	δ	Φ	β	δ	Φ	β	δ	Φ	β	δ
Januar 1851	15545	59379,	9838	47	6	840	28	4	4294	9	10	14973	37	8	
Februar do	13057	52957,	8292	34	8	927	16	5	4541	14	10	13761	17	11	
März do	16054	75749,	10033	12	—	1366	41	—	5853	20	2	17253	25	2	
April do. ea.	21604	70343,	13632	25	8	1651	31	3	5422	11	7	20706	20	6	
1—12 Mai do. ca.	7599	20526,	5110	8	4	839	33	4	1880	41	8	7830	35	4	
Summa	233714	679166,	153482	8	2	15966	18	—	59408	37	8	228837	15	10	
Überschuß der Meilengelder für die Leistungen diesseitiger Wagen auf der Berlin-Hamburger Bahn vom 13. Mai 1850 bis 13. Mai 1851												3624	32	2	
												23482	—	—	

Der directe Verkehr mit der Berlin-Hamburger Bahn hat folgende Berechnung ergeben:

Von dieseitigen Stationen direct nach:

Berlin	3709 Personen, 18567,9 Etr. Güter,
Wittenberge	1909 " 18729,7 "
Grabow	350 " 436,6 "
Ludwigslust	6116 " 2582,4 "
Boizenburg	1774 " 1297,4 "
Hamburg	11080 " 75099,9 "
	24938 Personen, 116713,9 Etr. Güter.

Nach diesseitigen Stationen direct von:		aus der Zeitung	aus der Zeitung	aus der Zeitung	aus der Zeitung
aus Berlin		3622	Personen	16268	Cr. Güter
aus Wittenberge		1385		44802	
aus Grabow		370	Leg. Poste	330	
aus Ludwigslust		6203		2064	
aus Boizenburg		1837		4803	
aus Hamburg		10406		82276	
				23823	Personen, 120544, Cr. Güter

Der directe Verkehr mit Grabow hat im Jahre 1850 nur während der ersten vier Monate, vom Januar bis April, statt gefunden.

Wir mussten darauf Bedacht nehmen, mit den Nachbarbahnen, außer der Berlin-Hamburger, uns dahn zu versändigen, daß eine Durchpedierung von unsern Hauptstationen nach den Hauptstationen oder Endpunkten jener Nachbarbahnen statt finden könnte. Zu dem Ende haben wir mit den Magdeburg-Wittenberger und Magdeburg-Leipziger Bahnverwaltungen Verträge abgeschlossen, um sowohl für Personen als auch für Waaren den oben angegebenen Zweck zu erreichen, wovon dem Publicum wesentliche Annehmlichkeit und auch Vortheil erwachsen dürfte.

Die Beobachtung des bisherigen Frachtverkehrs überhaupt hat uns zu der Überzeugung geführt, daß von den zum Normalsäze geförderten Kaufmannsgütern bisher nicht Alles den Weg über unsere Bahn gefunden hat, was ihr den natürlichen Verkehrsverhältnissen nach hätte zufallen müssen. Es schien uns daher nothwendig, durch eine Ermäßigung des Normalsäzes zur Gewinnung eines größeren Transportes beizutragen, womit wir bis dahin nur gezögert hatten, weil die Höhe unseres Frachtäzes nicht das alleinige unserem Gedeihen entgegenstehende Hemmnish ist, sondern auch noch andere störende Einwirkungen bestehen, unter anderen die schon vorerwähnten Zollverhältnisse, deren theilweise Beseitigung jetzt erfolgt ist.

Tarif.

Als aber die Berlin-Hamburger Gesellschaft am 1. März d. J. ihren Tarif änderte und auf einfachere Grundsäze zurückführte, mussten wir zur nummehr dringend gebotenen Herstellung der Uebereinstimmung mit diesen Grundsäzen und um mit unseren Normalgütern im directen Verkehr mit den Haupt-Stationen der Berlin-Hamburger Bahn nicht in noch höhere als die bisherigen Säze zu verfallen, diesen Zeitpunkt ergreifen, um unserseits durch eine Tarifreform dem Verkehr den Weg auf unserer Bahn zu erleichtern. Wir wurden zu dieser Abänderung gewissermaßen gezwungen, indem nur unter dieser Bedingung es zu erreichen war, daß auf der Berlin-Hamburger Bahn für den durchlaufenden Verkehr die alten Säze bei Bestand erhalten würden. Der Tarif für kurze Strecken ist nämlich auf der Berlin-Hamburger Bahn bedeutend erhöht, für Produkte ermäßigt. Die Anwendung der dort leitenden Prinzipien auf unsere Bahn würde aber eine entschieden falsche Maßregel und die consequente Durchführung derselben für den meistens durchlaufenden Trafft auf der Nachbarbahn für unsern Eisenbahn-Verkehr tödlich gewesen sein. Was auf der Berlin-Hamburger Bahn als Hauptbahn ohne eigne Zweig- und Flügelbahnen durchaus als richtig anerkannt werden muß, kann unter veränderten Umständen falsch sein, und bei uns sind die gegebenen Verhältnisse der Art, daß neue Grundsäze, hier angewandt, nur zum Ruin des ganzen Geschäfts führen könnten.

Es ist daher vom 1. März d. J. an unser Güter-Tarif, abgesehen vom Eilgute auf zwei Klassen, den Normalsäze II (à 4 Silberpf. pro Cr. und Meile) und den ermäßigten

Satz I (à 3 Silberpf. pro Ettr. und Meile) zurückgeführt, wodurch die eigentlichen Kaufmanns-Güter, welche uns bisher noch am meisten entgangen sind, sämmtlich niedriger und einige durch die Verschmelzung der Klassen sogar beträchtlich niedriger tarifirt sind, als früher. Der günstige Einfluss dieser Maßregel hat sich schon gezeigt, so weit sich für die kurze Zeit seit Einführung derselben darüber urtheilen lässt.

Hinsichtlich der Tarifirung des Viehes, wobei nach der Stückweisen Berechnung eine große Willkür in der Classificirung unvermeidlich war, haben wir uns ebenfalls dem neu eingeführten Modus der Berlin-Hamburger Gesellschaft angeschlossen, nach welchem die Fracht für größere Sendungen durchweg nach dem Gewichte berechnet wird.

Die Zweckmäßigkeit einer Veränderung im Personen-Tarife ist in einem entgegengesetzten Sinne in Betracht zu ziehen. Es ist in neueren Zeiten mehrfach die Frage hingestellt, ob nicht überhaupt die Personen-Tarife allgemein auf den Eisenbahnen zu niedrig gestellt sind, ausgenommen in Ländern, wo bei einer dichten Bevölkerung durch niedrige Tarife die Heranziehung einer sehr großen Bewegung auf der Bahn in Aussicht steht. Mehrere Verwaltungen deutscher Eisenbahnen haben sich veranlaßt gesehen, aus dem angegebenen Grunde ihren Personen-Tarif zu erhöhen, und da sich ein günstiger Erfolg dieser Maßregel verschiedentlich gezeigt hat, so haben wir es ebenfalls in Erwägung nehmen müssen, ob auf unserer Bahn nicht ähnlich zu procediren sein möchte, um so mehr, als auch von mehreren Actionairen die Sache bei uns angeregt ist. Wir haben aber doch zu dem Resultate gelangen müssen, für jetzt noch von einer Erhöhung des Personengeldes abzusehen, weil die auf der Berlin-Hamburger und anderen in Berlin einmündenden Bahnen neuerlich eingeführten Erhöhungen die Sache dort erst auf den Stand geführt haben, daß sie mit unseren bestehenden Sätzen nahezu übereinstimmen. Wir lassen die Sache jedoch nicht aus den Augen und werden nicht unterlassen, eine Erhöhung des Tarifes zu beantragen, sobald wir nur mit einiger Sicherheit absehen können, daß die Maßregel nicht etwa unnütz oder gar schädlich sein könnte, was für den Augenblick zu beurtheilen wir uns nicht getrauen. Schon ehe und bevor unsere Nachbarbahnen ihren Personen-Tarif veränderten, sahen wir uns veranlaßt, die Sätze der III. Klasse von 4 auf 5 Schillinge pro Meile zu erhöhen, wobei es denn auch bis jetzt geblieben ist. Ohne eine vierte Klasse einzuführen, wovon wir jedoch durchaus abrathen müssen, würde eine fernere Erhöhung der Fahrpreise der III. Klasse uns eine große Masse von Passagieren entziehen, und wollten wir die I. und II. Klasse höher setzen, so würde dies nur zur Folge haben, die höheren Klassen mehr zur Benutzung der III. zu veranlassen. Wir halten es nicht an der Zeit, augenblicklich Experimente zu machen, deren Tragweite wir unmöglich vorher ermessen können und werden gewiß selbst die Initiative in dieser hochwichtigen Angelegenheit ergreifen, so wie wir sehen, daß unser Unternehmen mehr consolidirt ist und die Verhältnisse eine solche Maßregel mehr zur Reise gebracht haben. Es sei uns noch erlaubt, die Bemerkung zu machen, daß in Mecklenburg, wo der Grundsatz, daß Zeit Geld sei, zu seiner vollen Anwendung noch nicht gekommen ist, eine Erhöhung der Tariffsätze bei der Bahn der mecklenb. Eisenbahn, welche die verschiedenen Städte nicht auf dem kürzesten Wege verbindet, eine sehr nachtheilige Concurrenz, die der Omnibusse, hervorrufen würde. — Güstrow ist z. B. von Rostock auf geradem Wege $4\frac{1}{4}$ Meilen entfernt, die Eisenbahn über Büzow zählt nahe an 6 Meilen Entfernung. — Wismar ist von Rostock pr. Chaussee $7\frac{1}{2}$ Meilen, pr. Eisenbahn über Kleinen 11 Meilen entfernt, was schon eine Ermäßigung nöthig gemacht hat.

Die vorhandenen Personenwagen reichen für die gewöhnlichen Verhältnisse aus; bei Betriebsmittel außerordentlichen Gelegenheiten wird es jedoch erforderlich, mehrere vergleichsweise von der Nachbarbahn anzuleihen.

Die vorhandenen Personenwagen enthalten:

Size I. Klasse	48
Size II. Klasse	448
Size III. Klasse	800

Pro Bahnmeile sind 1,5 Personenwagen vorhanden.

Die bedeckten Güterwagen, welche hauptsächlich für den durchgehenden Verkehr bestimmt sind, haben bis jetzt ausgereicht, obgleich unser auf die Nachbarbahn übergehende und von dort hieher zu vermittelnde Verkehr größtentheils mit unsren Wagen beschafft wird.

An offenen Gütertransportwagen für den inneren Productenverkehr hat sich indes schon öfter großer Mangel dargestellt, und ist zu wünschen, daß diesem durch eine Anschaffung baldigst begegnet werden könnte.

Die Güterwagen in ihrer Gesamtheit haben eine Ladungsfähigkeit von 17710 Eren; pro Bahnmeile sind 8,9 Güter- und Viehwagen vorhanden.

Die Zahl der Locomotiven war für die Förderungen, wie solche im verflossenen Semester bestanden, ausreichend, da die Verwaltung jedoch schon vor Ablauf des Semesters auf die Anordnung besonderer Güterzüge Bedacht nehmen mußte, für welche die vorhandene Anzahl der Locomotiven nicht ausreichend befunden wurde, so mußte die Anschaffung zweier neuer Gütermaschinen schon im vorigen Semester beschlossen werden. Diese Maschinen sind vom Herrn A. Borsig in Berlin geliefert worden und sind dieselben aus den Fonds, welche zur betriebsfähigen Herstellung der Bahn disponibel waren, bezahlt worden, excl. der beiden Gütermaschinen, welche erst in der nächsten Jahresrechnung inventarisiert werden, hat die Bahn à Bahnmeile 0,78 Locomotive.

Bei der Beaufsichtigung der Bahn hat sich eine namhafte Ersparung gegen den Etat Unterhaltung durch Beschränkung des Bahnwärter-Personals erzielen lassen, welches sich noch weiter ausdehnen lassen wird, wenn der electro-magnetische Telegraph weiter fortgeführt und mit den Läute-Signalen an den Buden versehen sein wird. Die Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn an Gehalten, Löhnen, Bekleidung ic. kostete pro Meile und Jahr 890 Thlr. 5 Schill.

Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossirungen, Oberbau sind, wie gewöhnlich beim ersten Befahren einer Strecke mit so hohen Dammshüttungen, so bedeutenden Dossirungen der tiefen Einschnitte und bei so vieler Durchschneidung sumpfiger Terrains ziemlich beträchtlich gewesen.

Der Etatansatz in diesen beiden Positionen ist jedoch nicht erreicht, vielmehr noch eine Ersparung von 91 Thlrn. 18 Schill. erzielt worden.

Die Unterhaltungskosten für Planum, Brücken, Dossirung und Oberbau betragen pro Jahr und laufende Meile 2078 Thlr. 12 Schill. oder pro Nutzmeile 1 Thlr. 5 Schill. 3 Pf.

Für das folgende Betriebsjahr wird schon auf eine beträchtliche Abminderung dieser Ausgabe zu rechnen sein, weil sich das Planum durch längeres Befahren immer mehr und mehr consolidirt.

Die Gesamtkosten der Bahn-Verwaltung betragen pro Meile und Jahr 4232 Thlr. 28 Schill. 3 Pf.

Die Bedienung beim Fahrdienste kostete incl. Gehalte, Löhne, Bekleidung, Meilengelder, Nachtgelder und für verschiedene Bedürfnisse à Nutzmeile 8 Schill. 5 Pf.

Die Bedienung der Maschinen kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung und Meilen-geldern à Nutzmeile 12 Schill. 5 Pf.

Die Heizung der Locomotiven im Dienste, der Reservemaschinen, der Vorwärmer &c. kostete pro Nutzmeile 21 Schill. 5 Pf.

Die Maschinen, welche die Züge bewegten, verbrauchten im Durchschnitt à Nutzmeile 83,13 Pfund Cokes. Die mittlere Zahl der in den Zügen, die Züge der Zweigbahnen mit eingerechnet, bewegten Achsen betrug exclusive Maschine und Tender für jeden Zug 25,89.

An Schmier- und Fett-Material für die Maschinen wurden verausgabt à Nutzmeile 4 Schill. 1 Pf.

Der Verbrauch an Del und Talg zur Maschinenschmierung betrug 0,49 Pfund pro Locomotivmeile.

Dieser Verbrauch ist allerdings ziemlich hoch, was jedoch darin seinen Grund hat, daß bei den theilsweise neuen Maschinen an und für sich mehr Schmier-Material erforderlich wurde, und daß die noch unerfahrenen, im Maschinendienst neu angestellten Leute bei der Delung noch nicht die nöthige Umsicht beobachtet haben. Nachdem nun die neuen Maschinen eingelaufen sind, hat die Verwaltung auf Einführung einer Delprämie Bedacht genommen, wodurch eine wesentliche Ersparnis erzielt werden wird.

Die Unterhaltungskosten der Maschinen haben im vergessenen Semester pro Nutzmeile nur 2 Schill. 9 Pf. betragen. Dieser so sehr niedrige Satz resultiert daraus, daß ein Theil der in den Betrieb eingestellten Maschinen ganz neu war, daß ferner sämtliche Maschinen höchst solide und dauerhaft gebaut sind, daher an und für sich nicht bedeutende Reparaturkosten erforderlich, und endlich, daß die am Schlüsse des Semesters noch nicht vollendeten Reparaturen auf das Betriebsjahr 1851 übertragen werden mußten.

Die Zugkraft hat mit allem Zubehör pro Nutzmeile 40 Schill. 11 Pf. gefestet.

An Schmier- und Fett-Material für die Personen-, Güter- und Viehwagen wurde verausgabt pro Nutzmeile 2 Schill. 11 Pf. Pro 100 Achsmeilen sind verbraucht worden 1,88 Pfund Schmiere.

Die Kosten für Schmier-Materiel pro 100 Achsmeilen berechnen sich auf 41 Schill. 1 Pf.

Die Unterhaltungskosten der Personen-, Güter- und Viehwagen betragen pro Nutzmeile nur 3 Schill. 8 Pf.

Die Personen-, Güter- und Viehwagen haben auf der eigenen Bahn durchlaufen 441372 Achsmeilen, ferner haben die Güter- und Viehwagen auf der Nachbarbahn 109737 Achsmeilen, zurückgelegt, so daß der Gesamtbetrag der von unsren Wagen durchlaufenden Achsmeilen sich auf 551109 Achsmeilen herausstellt. Hieraus ergiebt sich, daß die Unterhaltungskosten der Wagen im Durchschnitt pro Achsmeile nur 1,44 Pf. betragen.

In Ansehung der sehr niedrigen Kosten für Unterhaltung der Wagen ist eben dasselbe zu bemerken, was zur Motivirung der Unterhaltungskosten der Maschinen angeführt worden ist.

Die Gesamtkosten für die Transportmittel betragen pro Nutzmeile 8 Schill. 10 Pf. und pro Achsmeile der bewegten Wagen 3 $\frac{1}{12}$ Pf.

Die Gesamtkosten der Transport-Berwaltung betragen pro Nutzmeile 1 Thlr. 33 Sch. 1 Pf.

Die gesamme Betriebs-Ausgabe pro zweites Semester 1850 beläuft sich auf 79896 Thlr. 11 Schill. 7 Pf., daher stellen sich die Betriebskosten pro Jahr und Meile auf 8279 Thlr. 19 Schill. 6 Pf. heraus.

Der Ausgabe-Etat war exkl. der Gehalte für die Direction pro Semester auf
 berechnet; die Ausgaben betragen exkl. der gedachten Gehalte 75471 " 11 " 7 "
 mithin ist pro zweites Semester 1850 bei den Betriebs-Ausgaben
 gegen den Betriebsausgabe-Etat gespart worden die Summe von 15723 φ 37 β 5 Δ

Nachdem bis zur Eröffnung der Bahn im vorigen Jahre die Bauten in der Hauptsache Bau der Bahn vollendet waren, wurde im Laufe des verflossenen Jahres die weitere A�tirung der Planungs-Dossirungen, die Ajustirung des Bahngleises, sowie der Ausbau der Hochbauten bewirkt. In den Bau-Anschlägen war nur auf die betriebsfähige Herstellung der Bahn, d. h. auf die Beschaffung des Notyürftigsten, Rücksicht genommen. Ebenso war die Betriebs-Einrichtung in dem Anschlage nur in sehr beschränktem Maße berücksichtigt worden.

Durch namhafte Ersparungen fast an allen Gegenständen der Bauausführung sah sich die Verwaltung jedoch in den Stand gesetzt, die Bahn auf das Vollständigste aufführen und die Betriebs-Einrichtungen völlig ausreichend beschaffen zu lassen. Es ist hierdurch Vieles geleistet worden, was dem Anschlage zur definitiven Vollendung der Bahn vorbehalten geblieben war.

Was die Expropriations-Angelegenheiten betrifft, so ist mit Ausnahme verhältnismäßig weniger, noch in Unterhandlung schwiebender, Gegenstände Alles geordnet und wir sind froh, daß wir ein Ende dieser Widerwärtigkeiten sehen. Wir müssen leider bekennen, daß wir in vielen Fällen nicht den guten Willen und das Entgegenkommen gefunden haben, die man einem so nützlichen Unternehmen gegenüber wohl hätte erwarten dürfen, doch soll diese Klage sich auch anderwärts wiederholen, so daß man vielleicht am besten thut, nicht weiter darauf zurückzukommen.

Die s. g. Fortifications-Pläze bei Wismar, die theils zur Anlage des Bahnhofes benutzt sind, haben wir an die hohe Kammer bezahlen müssen, nachdem wir eine Remission oder zinsenlose Stundung vergebens zu erlangen uns bemühten.

Seit unserm letzten Bericht sind folgende Grundstücke zu den beigesetzten Preisen verkauft:

Die Hufe zu Kleinen 15000 ♂ —

Eine Hausplatz-Parcele zu Schwerin 42 " 12 "

Zwei Grundstücke am Bahnhofe zu Rostock 1012 " — "

Der westliche Theil des Platten Kamps zu Wismar 3100 --

zusammen 19154 ♂ 42 /

Außer einigen unbedeutenden Kleinigkeiten sind noch vorhanden und dürften einen Ertrag von 10 bis 15000 Thlr. ergeben.

Meister'scher Acker und Wiesen zu Schwerin.

Westlicher Theil der Warnke'schen Koppel daselbst.

Der Altentheils - Rathen zu Kleinen

Zwei Büdnereien zu Hohen-Bicheln.

Das Burmeister'sche Ackerstück zu Güstrow.

Destlicher Theil des Platten Kamps excl. der Ziegelei.

Das Brockelman'sche Grundstück zu Rostock.

Zwei kleine Gartenstücke zu Rostock und

Die Ziegelei bei Wismar.

sub No. 1 bis 5

anliegenden statistischen Uebersichten werden Ihnen Nachweisung über das geben, was in dem vorgehenden Resumé übergegangen sein könnte, und eisen wir, um Ihre Geduld nicht zu

84115.

ermüden, zum Schlusse. Wir knüpfen an den Anfang das Ende und ersuchen Sie wiederholt, mit Vertrauen die Zukunft unserer Bahn anzublicken. Täglich machen wir die Erfahrung, daß jetzt erst, nicht allein der Landmann, der der Sache mehr oder weniger fern steht, sondern auch der Geschäftsmann anfängt, die Bahn für sich zu benutzen. Man muß dem Dinge aber einigen Spielraum lassen sich zu entwickeln, denn es kann nicht gelungen werden, daß der Verkehr selbst umgestaltet wird, alte, lieb gewordene Gewohnheiten und Beziehungen verlassen werden müssen, um neuen Verbindungen und Verhältnissen Platz zu machen. Das Ungewohnte will anfänglich nicht passen und erst nach und nach gewöhnt man sich daran. Aber auch der Industrie, vorzugsweise der landwirthschaftlichen, die sich durch Anlage von Ziegeleien, Brennereien, von Köhlereien und Tochtervercoungen bemerkbar macht, muß Zeit und Raum gegeben werden. Schon jetzt werden Produkte, die vor einigen Jahren kaum ein paar Meilen von der Küste gefahrt waren, zu tausenden von Centnern auf der ganzen Länge der Bahn ins Ausland transportirt. Die Bahn schafft den Verkehr und zwingt ihn, wenngleich Anfangs mit Widerstreben, eine bestimmte Richtung anzunehmen. Wir dürfen dies, namentlich für den Transito-Verkehr vom Norden Europa's her nach den südlicher gelegenen Theilen Deutschlands und vice versa erwarten, besonders wenn durch wohlfeile und zweckmäßige Seeverbindungen, sowie durch niedrige Spesen in den mecklenb. Seehäfen die Concurrenz mit anderen Seestädten ermöglicht wird. Die Mittel werden dem mecklenb. Handelsstande geboten an ihm wird es sein, dieselben zu benutzen.

Mecklenburgische Eisenbahn.

Rechnung.

Rechnungs-Verlagen

pro ultimo December 1850.

I. Haupt-Rechnungs-Abschluß.

II. Ban-Rechnung.

III. Betriebs-Rechnung für das zweite Semester des Jahres 1850.

IV. Betriebs-Kosten für das zweite Semester 1850 und vergleichende
Übersicht mit dem Etat.

Haupt-Rechnungs-Abschluß

Activa.

	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Debitoren	ℳ 6047	ℳ —	ℳ —	ℳ 6047	ℳ —	ℳ —	ℳ —
für verkaufte Grundstücke, deren Beträge bereits in Einnahme gestellt sind							
Werkstätten-Conto.							
Bestände der Werkstätten an Materialien und daselbst gefertigten, großentheils noch nicht vollendeten Gegenständen, welche demnächst zur definitiven Verrechnung kommen	ℳ 14748	ℳ 30	ℳ 1				
Materialien-Conto.							
Bestände an Materialien in Schwerin, Wismar, Rostock und Güstrow, welche bei ihrer Verwendung zur definitiven Verrechnung kommen	ℳ 53757	ℳ 43	ℳ 8	ℳ 68506	ℳ 25	ℳ 9	ℳ 9
Baare Vorräthe							
in der Haupt-Casse und in den Cassen der verschiedenen Stationen	ℳ 16124	ℳ 41	ℳ 4				
Staatspapiere.							
Obligationen der Mecklenb. Anleihe bei Salomon Heine Bco. # 22000	ℳ 9309	ℳ 36	ℳ —				
Rostocker Bank.							
Bestand bei derselben	ℳ 310	ℳ 32	ℳ —				
Preußische Haupt-Bank.							
Bestand an Obligationen	ℳ 30000	ℳ —	ℳ —				
Banquiers in Hamburg und Berlin.							
Rechnungs-Saldi bei denselben	ℳ 355	ℳ 44	ℳ 4				
Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.							
Rechnungs-Saldo	ℳ 9403	ℳ 1	ℳ 3	ℳ 65504	ℳ 10	ℳ 11	ℳ 11
	ℳ 140057	ℳ 36	ℳ 8				

pro ultimo December 1850.

Passiva.

		Φ	β	δ	Φ	β	δ
Bau - Rechnung.	Überschuss pro ult. December 1850	59037	36	5			
Betriebs - Rechnung.	Überschuss der Rechnung für das zweite Semester des Jahres 1850	692	15	9			
Assuranz - Conto.	Erhobene Prämie für die unter Werth - Angabe beförderten Transport - Gegenstände	92	44	10			
Bekleidungs - Conto	für rückständige Kleidungsstücke an die Beamten, welche noch anzuschaffen sind	1776	8	4			
Strafe - Conto	für verspätete Actien - Einzahlungen	938	—	—	62537	9	4
Zins - Coupons auf Prioritäts - Obligationen.	Litt A. Capital 900000 Φ fällige Coupons am 2. Jan. 1851 20250 Φ " B. " 264400 " " 5949 " Rückständige Coupons Litt. A. und B. 297 "	26496	—	—			
Zins - Coupons auf Schuldverschreibungen.	Capital 348000 Φ, fällige Coupons den 1. Juli 1851 13920 Φ Davon die Hälfte	6960	—	—			
Ausgelöste Prioritäts - Obligationen.	Litt. A., fällig den 2. Januar 1851	4500	—	—			
Rückständige Zahlungen,	welche, als dem Rechnungsjahre 1850 angehörend, schon in Ausgabe gestellt sind und in den ersten Monaten des Jahres 1851 berichtet werden 23743 Φ 27 β 8 δ						
	Desgleichen im Antoni-Termine fällige halbjährige Zinsen auf die Anleihe unter Staats-Garantie von 106600 Φ 2398 " 24 " -	26142	3	8			
Verschiedene Creditoren	für vollführte Lieferungen und Leistungen	13422	23	8	77520	27	4
					140057	36	8
11 11 1188000	11 01 1088111	6829	—	—			
10 0 76511	0 0 76511						
9 0 2138100							
8 0 76092							
7 0 9110100							

Bau - Rechnung

Bau-Rechnung bis zum 3

Ausgabe.

Bau-Conto.

	Φ	β	Δ	Φ	β	Δ
Liquidirte Ausgaben für den Bau	4175640	Φ 36	β 11	Δ		
Ausfall des Fuhrpark-Conto	935	7	2			
Bignolles-Schienen	108198	2	—			
Stuhlschienen	450797	40	—			
Schienentühle	91343	5	2			
Eichene Schwellen	12301	29	5			
Kieferne "	100815	31	5			
ab:	4940032	Φ 8	β 1	Δ		
Überschuß der Bau-Materialien-Rechnung	1278	46	1			

Grund- Erwerb.

Ausgabe für Grund- und Nutzungs-Entschädigungen	398368	17	4
---	--------	----	---

Kyanisirungs-Anstalt.

Ausgabe für den Bau der Anlage und die Vitriolisirung der Schwellen- Ziegelei bei Wismar.	53575	2	2
---	-------	---	---

Ausgabe für den Bau derselben und die Fabrikation der vorrätigen Mauersteine	21292	33	3
--	-------	----	---

Gewinn- und Verlust-Conto.

Verlust auf Staatspapiere	41118	9	2
-------------------------------------	-------	---	---

Agio-Conto.

Verlust auf $\frac{2}{3}$ und die in fremden Geldwährungen geführten Rechnungen	5410	9	11
---	------	---	----

Interessen-Conto.

Zinsen bis zum 1. Juli auf die Stamm-Actien, bei den Einzahlungen in Abzug gebracht	247500	Φ —	β —	Δ
---	--------	-----	-----	---

ab:	Überschuß der gewonnenen Zinsen auf müßige Capitalien	59922	37	1
-----	---	-------	----	---

Bleibt	157577	Φ 10	β 11	Δ
------------------	--------	------	------	---

Zweijährige Zinsen an die Actionäre vom 1. December 1847 bis zum December 1849	348000	—	—	—
--	--------	---	---	---

Zinsen der Pr.-Obigl. Litt. A bis 1. Juli 1850	40500	—	—	—
--	-------	---	---	---

Ausgelöste Pr.-Obigl. Litt. A, zahlfällig am 2. Januar 1851	Ert. Φ 4500			
---	-------------	--	--	--

Davon die Hälfte	2250	—	—	—
----------------------------	------	---	---	---

548327	10	11		
--------	----	----	--	--

6006844 44 9

Abschlagszahlungen auf verschiedene Lieferungen und Leistungen

11597	6	6		
-------	---	---	--	--

41597 6 6

Bestand-Übertrag. auf den Haupt-Rechnungs-Abschluß

6018442	3	3		
---------	---	---	--	--

59037 36 3

6077479	39	8		
---------	----	---	--	--

31. December 1850.

Einnahme.

	Φ	β	Δ	Φ	β	Δ
Actien - Kapital.						
21,750 Stamm - Actien à 200 Φ	4350000	—	—			
Prioritäts - Obligationen Litt. A.						
Im Umlauf						
Amortisierte	895500 Φ — β — Δ					
	4500 " — " — "					
	900000	—	—			
Prioritäts - Obligationen Litt. B.						
Emittirt am 1. Juli 1850	264400 Φ — β — Δ					
Anleihe unter Staatsgarantie, welche am 1. Juli						
1851 durch Emission eines entsprechenden						
Betrages in Prioritäts - Obligationen Litt. B						
getilgt werden wird	106600 " — " — "					
	371000	—	—			
Schuldverschreibungen.						
Emittirt gegen eingelöste Zins - Coupons der						
Stamm - Actien laut Beschluß der General-						
Versammlung am 28. April 1849	340080 Φ — β — Δ					
Zins - Coupons auf Stamm - Actien, welche von						
den Inhabern noch nicht gegen solche Schuld-						
verschreibungen ausgewechselt sind	7920 " — " — "					
	348000	—	—	348000	—	—
	5969000	—	—			
Betriebs - Rechnung.						
Für Rechnung des Baues seit der ersten Eröff-						
nung der Bahn bis zum 30. Juni 1850,						
nämlich:						
Einnahme im Jahre 1847	34643 Φ 46 β 10 Δ					
" 1848	61825 " 28 " 4 "					
" 1849	97480 " 25 " 9 "					
" 1850 bis 30. Juni	65573 " 36 " 6 "					
" 1850 für Assc. - Präm.	14 " 33 " 6 "					
	259538 Φ 26 β 11 Δ					
ab:						
erhobene Assuranz - Prämie auf mit Werth -						
Angabe beförderte Güter	53 " 29 " 10 "					
	259484 Φ 45 β 1 Δ					
Miete für Bahnhofs - Locale, Dienst -						
wohnungen ic., Meilengelder - Ueber -						
schüsse für die Leistungen der diefeitigen						
Wagen auf der Berlin - Hamb. Bahn	10834 " 42 " 3 "					
Total - Einnahme						
Betriebskosten im Jahre 1847	19170 Φ 42 β 6 Δ					
" 1848	39823 " 30 " 4 "					
" 1849	59502 " 30 " 4 "					
" 1850 bis ult. Juni	43343 " 22 " 6 "					
Total - Ausgabe incl. 4445 Φ 25 β 8 Δ für An- und Abfuhr der Güter	161839	47	8	108479	39	8
und Eincassirungs - Deleredere						
	6077497	39	8			

Betriebs - Rechnung

Betriebs-Rechnung für das J.

Ausgabe.

		α	β	δ
Betriebskosten.	000000			
Laut specieller Rechnungslegung (IV.)		79896	11	7
An- und Abfuhr der Güter	000000			
nach und von den Bahnhöfen einschließlich des Delcredere für Eincaßierung der Frachtgelder	1430	11	9	
Zinsen auf Prioritäts-Obligationen.	000000			
Litt. A. Capital Ert. ₣ 900000,				
halbjährige Zinsen, fällig den 2. Januar 1851 à 4½% p. a. = 20250 ₣ — β — δ				
Litt. B., emittirt am 1. Juli 1850 = 264400 ₣				
Anleihe unter Staats-Garantie, welche am 1. Juli 1851 durch Emission von Prioritäts-Obligat. Litt. B. getilgt werden wird.	106600			
Capital Ert. ₣ 371000				
halbjährige Zinsen, fällig am 2. Januar 1851 à 4½% p. a. = 8347 " 24 " — "		28597	24	
Zinsen auf Schuldverschreibungen gegen eingelöste Zins-Coupons der Stamm-Actien.	000000			
Capital Ert. ₣ 348000.				
Zinsen à 4% p. a., fällig den 1. Juli 1851	13,920 ₣	β — δ		
Davon die Hälfte			6960	
Ausgelöste Prioritäts-Obligationen Litt. A.,				
zahlfällig am 2. Januar 1851,	Ert. ₣ 4500 — β — δ		2250	
Davon die Hälfte				
Überschuss.				
In Einnahme in der Haupt-Rechnung	692	15	9	
	119826	15	1	

zweite Semester des Jahres 1850.

Betriebs - Kosten

Betriebs-Kosten für das zweite und vergleichende Übersicht Semester des dieselben mit dem Sta-

Ausgabe			Gegen den Etat			Bemerkungen.		
im Einzelnen.		im Ganzen.	mehr.		weniger.			
ℳ	β	ℳ	ℳ	β	ℳ	ℳ	β	ℳ
6649	5	6	4222	5	6	72	22	6
677	25	6	7326	31				
245	20	6		75	20	6		
80	28	3				86	43	9
120	25	2		90	25	2		
163	24	10		88	24	10		
29	45	—				10	3	—
5	—					17	24	—
40	15	6				59	32	6
—	—					5	—	
38	16	—		23	16	—		
10	—					140	—	
—	—					100	—	
33	22	—				66	26	—
			444	4	6			
			8093	36	3	4499	44	—
						558	7	9
16570	46	—				1793	2	—
554	4	—				83	42	—
54	10	—		29	10	—		
—	32	—				59	16	—
17179	44	—						
2646	40	9				3053	7	3
102	47	5				136	—	7
17305	15	9		2961	37	3	182	—
387	47	7					5	
1206	34	9						
797	46	9		274	10	9		
			22447	41	—			
412	42	8				540	18	10
580	45	8				544	2	4
308	38	10				16	9	2
312	—	—				63	—	
						400	—	
			1614	31	2			
			41242	20	2	3543	8	9
						6841	2	7

C. Transport - Verwaltung

Etat		Titel.	Ausgabe		Gegen den Etat		Bemerkungen.	
im Einzelnen.	im Ganzen.		im Einzelnen.	im Ganzen.	mehr.	weniger.		
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
C. Transport - Verwaltung.								
2320	—	I. a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne	—	—	—	ad I. a.	
286	32	b.	Bekleidung	—	—	—	ad II. a.	
655	25	c.	Meilengelder	—	—	—	252 ℳ 5 β,	
25	—	d.	Nachtgelder	—	—	—	rechnet man hierzu die nachträglich zum Etat noch eingetretenen Bewilligungen mit	
20	—	e.	Verschiedene Kosten und Bedürfnisse	—	—	—	so entsteht Minder-Ausgabe	
3307	9 6			3155	29 6	400 26 8	242 ℳ 43 β,	
6630	27	II. a.	Expedition: Gehalte und Löhne	252	5	—	ad II. a.	
82	12	b.	Bekleidung	—	—	—	252 ℳ 5 β,	
175	—	c.	Miethe - Entschädigung	—	—	—	495 "	
775	—	d.	Druck- und Inserationskosten	—	—	—	242 ℳ 43 β,	
92	24	e.	Bureau- und Expeditionsbedürfnisse	—	—	—	welche sich dadurch erklärt, daß die Expedienten theilweise nicht das volle etatmäßige Gehalt bezogen haben.	
7755	15	f.	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	7649	8 10	—	ad II. c.	
4730	—	III. a.	Zugkraft: Gehalte und Löhne	686	45	—	Die Minder-Ausgabe hat den sub II a angeführten Grund.	
245	32	b.	Bekleidung	—	—	—	ad II. d.	
503	34	c.	Meilengelder	—	—	—	Die Minder-Ausgabe ist durch den Vorrath an Billets, Garantiescheinen und Formularen entstanden, welcher vor dem 1. Juli beschafft und bezahlt war.	
11870	12	d.	Feuerung	446	14 2	—	ad II. e.	
218	24	e.	Heizung der Vorwärmer und Speisung der Reservoirs	26	—	—	Einerseits dürfte diese Position im Etat zu niedrig gegriffen sein, andererseits wird aber durch bereits eingeführte Controll-Maßregeln die Ausgabe künftig beschränkt werden können. Außerdem sind Anfangs mehrere Ausgaben höher gebucht, welche dem Titel C II f. hätten zur Last kommen müssen.	
1397	—	f.	Material zum Schmieren und Putzen	7893	28 11	3976 31 1	ad III. f.	
2696	41	g.	Unterhaltung der Maschinen und Zubehör	467	23 11	51 — 1	Diese Position fehlt im Etat, daher die ganze Ausgabe als Mehr-Ausgabe erscheint.	
131	12	h.	Ergänzung der Maschinen	4537	25 10	140 25 10	ad III. a.	
—	—	i.	Feuerversicherung derselben	4024	8 3	1672 33 3	Es ist nicht die etatmäßige Zahl Führer und Feuerleute angestellt, daher das Minus.	
21793	9	k.	Vergütung für fremde Maschinen	105	24 —	25 36 —	ad III. b.	
906	—	IV. a.	Transportmittel: Gehalte und Löhne	15419	14 3	—	Eben so wie ad III. a.	
1610	—	b.	Material zum Schmieren und Putzen	493	40 —	ad III. d.	Der Verbrauch an Eokes ist unter dem Etatatz geblieben, woraus diese Ersparung resultirt.	
5536	25	c.	Unterhaltung der Wagen	4102	18 8	507 29 4	ad III. c.	ad III. f.
—	—	d.	Ergänzung derselben	4374	24 5	4162 1 1	Bei der Unerfahrenheit der neu angestellten Leute ist der Verbrauch an Schmier- und Putzmaterial größer gewesen als er sein sollte.	
304	24	e.	Feuerversicherung derselben	361	3 2	56 27 2	ad III. i.	Bei der Neuheit der Maschinen und dem soliden Bau derselben hat sich die laufende Reparatur mit Erzielung dieser Ersparung bewirken lassen.
8357	1 6	f.	Vergütung für fremde Wagen	3334	38 3	—	ad IV. a.	Hier ist die etatmäßige Anzahl Arbeiter nicht beschäftigt worden.
910	—	V. a.	Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung	956	36 10	46 36 10	ad IV. c.	ad IV. c.
100	—	b.	Meilengelder und Schadenvergütungen	3	1 —	96 47 —	Bei dem soliden Bau der Wagen und der vollständigen Betriebs-Einrichtung hat sich die Unterhaltung der Wagen mit Ersparung der seitwärts bemerkten Summe erzielen lassen.	
100	—	c.	Asturanz auf Transportgegenstände	5	8 —	94 40 —	ad V. c.	
150	—	d.	Unvorhergesehene Fälle	39	10 6	110 37 6	Die Minder-Ausgabe erklärt sich dadurch, daß in diesem Semester nur die Polizen, worauf die verausgabte Prämie gefallen ist, zum Ablaufe gekommen sind.	
1260	—			4004	8 4	12581 20 8		
42472	35			30560	3 2	668 36 10		
							Recapitulation.	

Etat		Titel.	Ausgabe		Gegen den Etat		Bemerkungen.
im Einzelnen.	im Ganzen.		im Einzelnen.	im Ganzen.	mehr.	weniger.	
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
C. Transport - Verwaltung.							
2219	24 4	I. a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne	—	—	—	ad II. a.
286	32 —	b.	Bekleidung	—	—	—	ad II. a.
539	37 2	c.	Meilengelder	43	—	—	252 ℳ 5 β,
68	— —	d.	Nachtgelder	21	35 —	—	rechnet man hierzu die nachträglich zum Etat noch eingetretenen Bewilligungen mit
41	35 —	e.	Verschiedene Kosten und Bedürfnisse	3155	29 6	400 26 8	so entsteht Minder-Ausgabe
6882	32 —	II. a.	Expedition: Gehalte und Löhne	252	5 —	—	242 ℳ 43 β,
82	12 —	b.	Bekleidung	—	—	—	welche sich dadurch erklärt, daß die Expedienten theilweise nicht das volle etatmäßige Gehalt bezogen haben.
155	— —	c.	Miethe - Entschädigung	—	—	—	ad II. c.
328	33 10	d.	Druck- und Inserationskosten	82	3 —	—	Die Minder-Ausgabe hat den sub II a angeführten Grund.
174	27 —	e.	Bureau- und Expeditionsbedürfnisse	26	—	—	ad II. d.
26	— —	f.	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	7649	8 10	—	Die Minder-Ausgabe ist durch den Vorrath an Billets, Garantiescheinen und Formularen entstanden, welcher vor dem 1. Juli beschafft und bezahlt war.
4043	3 —	III. a.	Zugkraft: Gehalte und Löhne	686	45 —	—	ad II. e.
186	— —	b.	Bekleidung	—	—	—	Einerseits dürfte diese Position im Etat zu niedrig gegriffen sein, andererseits wird aber durch bereits eingeführte Controll-Maßregeln die Ausgabe künftig beschränkt werden können. Außerdem sind Anfangs mehrere Ausgaben höher gebucht, welche dem Titel C II f. hätten zur Last kommen müssen.
461	44 4	c.	Meilengelder	—	—	—	ad III. f.
7893	28 11	d.	Feuerung	3976	31 1	—	Diese Position fehlt im Etat, daher die ganze Ausgabe als Mehr-Ausgabe erscheint.
167	23 11	e.	Heizung der Vorwärmer und Speisung der Reservoirs	140	25 10	1672 33 3	ad III. a.
4537	25 10	f.	Material zum Schmieren und Putzen	—	—	—	Es ist nicht die etatmäßige Zahl Führer und Feuerleute angestellt, daher das Minus.
4024	8 3	g.	Unterhaltung der Maschinen und Zubehör	—	—	25 36 —	ad III. b.
105	24 —	h.	Ergänzung der Maschinen	—	—	—	Eben so wie ad III. a.
—	— —	i.	Ergänzung der Maschinen	15419	14 3	—	ad III. d.
493	40 —	j.	Feuerversicherung derselben	442	8 —	—	Der Verbrauch an Eokes ist unter dem Etatatz geblieben, woraus diese Ersparung resultirt.
4102	18 8	k.	Vergütung für fremde Maschinen	507	29 4	4162 1 1	ad III. c.
4374	24 5	l.	Vergütung für fremde Wagen	56	27 2	—	Bei der Unerfahrenheit der neu angestellten Leute ist der Verbrauch an Schmier- und Putzmaterial größer gewesen als er sein sollte.
361	3 2	m.	—	3334	38 3	—	ad III. i.
—	— —	n.	—	956	36 10	46 36 10	Bei der Neuheit der Maschinen und dem soliden Bau derselben hat sich die laufende Reparatur mit Erzielung dieser Ersparung bewirken lassen.
—	— —	o.	—	3	1 —	96 47 —	ad IV. a.
—	— —	p.	—	5	8 —	94 40 —	ad IV. c.
—	— —	q.	—	39	10 6	110 37 6	Bei dem soliden Bau der Wagen und der vollständigen Betriebs-Einrichtung hat sich die Unterhaltung der Wagen mit Ersparung der seitwärts bemerkten Summe erzielen lassen.
1260	—	r.	—	4004	8 4	12581 20 8	ad V. c.
42472	35	s.	—	30560	3 2	668 36 10	Die Minder-Ausgabe erklärt sich dadurch, daß in diesem Semester nur die Polizen, worauf die verausgabte Prämie gefallen ist, zum Ablaufe gekommen sind.

Recapitulation.

Estat.	Ausgabe.	Gegen den Etat					
		mehr.			weniger.		
		ℳ	β	ℳ	ℳ	β	ℳ
4152 — —	A. Allgemeine Verwaltung . . .	8093	36	3	4499	44	—
44570 14 —	B. Pahn - Verwaltung . . .	41242	20	2	3513	8	9
42472 35 —	C. Transport - Verwaltung . . .	30560	3	2	668	36	10
91195 1 —	mithin weniger gegen den Etat . . .	79896	11	7	8681	41	7
91195 1 —		11298	37	5	11298	37	5
		91195	1	—	19980	31	—
					19980	31	—

Nachweiseungen

über den

gesamten Verkehr des Jahres 1850.

- A. Betriebs - Resultate.** Monatweise Zusammenstellung derselben mit Angabe der geförderten Gegenstände und der dafür erhobenen Geldbeträge.
- B. Betriebs - Einnahmen.** Summarische Aufstellung der Einnahmen und zwar geordnet für die am 30. Juni geschlossene Baurechnung und für die am 1. Juli begonnene Betriebsrechnung.
- C. Uebersicht der Personenfrequenz.** Bewegung der Reisenden von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
- D. Uebersicht des Frachtverkehrs.** Bewegung der geförderten Massen von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
- E. Uebersicht des Vieh- und Equipagen - Transportes.** Bewegung von jeder nach jeder der übrigen Stationen.

Betriebs-Resultate im Jahre 1850.

	Personen.			Gepäck.			Equipagen und Vieh.												Güter.			Provision			Extraordinaria.			Total.				
	Classe.			Zusammen.	Ein- nahme.	Ge- wicht.	Über- fracht.	Equipagen.			Pferde.			Vieh.			Ztarif Ia.	Ztarif Ib.	Ztarif II.	Ztarif III.	Bürgentabung à 4 Räder, jede zu 70 Centm.	Zusammen.	Betrag.	Erträge.	II. Militärs.	Zu ermäßigen Preisen befor- bene Personen.	Betrag.					
	I.	II.	III.		Centner	♂	β	Δ	I.	II.	♂	β	Δ	Stück.	Stück.	♂	β	Δ	Centner.	♂	β	Δ	♂	β	Δ	♂	β	Δ				
Januar	36	1860	3545	5441	2791	30	5	1198	3	79	9	6	2	4	21	16	—	1	516	5	7	1634	48	—	19	258	411	4519	21	7		
Februar	71	1627	4006	5704	2874	35	2	1087	6	67	27	8	—	3	10	32	2	5	1016	33	1	875	219	—	15	165	443	4512	23	—		
März	80	2327	5651	8058	4159	46	10	1820	—	121	39	5	—	3	10	32	—	20	26	—	27	1	1761	460	1	17	317	4510	6821	40	5	
April	104	2589	6785	9478	4920	43	2	2200	4	187	33	1	2	4	22	32	—	21	27	32	62	4	2954	333	—	55	564	191	7884	19	2	
Mai	316	7427	17339	25082	15474	12	—	3895	1	266	24	1	8	7	86	44	10	36	85	37	77	31	2098	462	2	52	599	304	20045	47	2	
Juni	261	6696	15699	22656	14556	28	—	4189	6	382	24	7	3	5	52	40	3	18	62	44	—	106	67	4038	1429	—	106	1162	148	20139	11	5
Juli	230	7529	18654	26413	17638	4	—	5524	2	486	41	7	3	14	95	28	—	14	44	—	85	24	2976	265	—	99	822	57	24470	6	11	
August	314	6729	16105	23148	16606	26	—	6142	3	564	42	5	8	14	124	12	—	111	226	10	68	180	3774	104	—	112	972	249	23353	24	9	
September . . .	195	5332	12673	18200	11973	22	—	4207	1	421	43	2	5	8	108	12	10	25	112	47	—	30	91	3558	115	—	83	882	156	20177	45	—
October	189	4530	13194	17913	11310	32	—	4053	8	464	26	3	2	5	38	40	10	15	59	31	—	13	18	4122	841	61	782	447	94	18366	25	8
November . . .	151	4137	9716	14004	8633	24	—	2830	3	286	24	4	7	1	61	32	—	15	44	14	2	79	3	1785	5	—	65	534	186	14655	35	4
December . . .	198	4989	11303	16490	10557	24	—	2935	5	238	4	7	3	1	33	40	—	8	18	16	—	34	—	2005	5	—	78	381	28	15994	39	8
Summe	2145	55772	134670	192587	121497	39	7	40084	2	3568	4	8	43	69	667	26	11	289	723	23	2	619	427	31580	3453	44	762	7443	308	180942	4	1
				</																												

Betriebs - Einnahmen des Jahres 1850.

Artikel	Vom 1. Jan. bis 30. Juni.						Vom 1. Juli bis 31. Decbr.						Zusammen.					
	Im Einzelnen.			Im Ganzen.			Im Einzelnen.			Im Ganzen.			Im Einzelnen.			Im Ganzen.		
	ℳ	β	ℳ	ℳ	β	ℳ	ℳ	β	ℳ	ℳ	β	ℳ	ℳ	β	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Für Personen . . .	.	.	.	44778	3	7	.	.	.	76719	36	—	.	.	.	421497	39	7
" Gepäck . . .	1105	14	4	.	.	.	2462	38	4	.	.	.	3568	4	8	.	.	.
" Epuipagen . . .	205	5	3	.	.	.	462	21	8	.	.	.	667	26	11	.	.	.
" Pferde . . .	218	4	—	.	.	.	505	22	2	.	.	.	723	23	2	.	.	.
" Vieh . . .	3068	45	4	4596	35	8	4375	45	7	7806	1	9	7443	30	8	42402	37	5
" Güter . . .	.	.	.	14235	25	9	.	.	.	31215	38	4	.	.	.	45451	16	1
" Provision auf Nachnahme . . .	.	.	.	48	47	5	.	.	.	43	13	11	.	.	.	92	13	4
" Extraordinaria . . .	.	.	.	416	7	4	.	.	.	1594	7	4	.	.	.	2010	14	8
				64075	23	9				417379	1	4				181454	25	1
				4498	42	9										1498	42	9
Die Vergüt. pr. 1850 wird 1851 in Einnahme erscheinen, da die Liquidation derselben beim Rechnungsschluß noch nicht vorlag.																		
Summe				65573	36	6				417379	1	4				182952	37	10

Uebersicht der Personen-Frequenz im Jahre 1850.

Von Station:	Classe.	Nach Hagenow.		Nach Schwerin.	Nach Kleinen.	Nach Wismar.	Nach Blankenbg.	Nach Bülow.	Nach Güstrow.	Nach Schwaan.	Nach Rostock.	Total.
		im gemisch. Verf. mit der B.-H. Bahn.	im innern Verkehr.									
Hagenow im gemeinsch. Verkehr mit der B.-H. Bahn.	I.	—	—	346	—	127	—	—	51	—	34	558
	II.	—	—	4928	—	1910	—	—	577	—	1274	8689
	III.	—	—	9097	—	2974	—	—	848	—	1657	14576
				14371		5011		1476		2965	23823	
Hagenow im innern Verkehr.	I.	—	—	55	1	6	—	2	5	—	9	78
	II.	—	—	1899	35	258	54	82	94	17	201	2640
	III.	—	—	6182	320	720	165	140	298	61	306	8192
				8136	356	984	219	224	397	78	516	10910
Schwerin.	I.	358	42	—	10	56	20	9	74	4	91	664
	II.	5267	1701	—	426	3453	541	464	1178	160	1524	14714
	III.	9225	5974	—	2613	7473	1574	1043	2328	375	2442	33047
		14850	7717		3049	10982	2135	1516	3580	539	4057	48425
Kleinen.	I.	—	2	8	—	2	—	—	—	—	1	18
	II.	—	106	423	—	295	22	49	62	2	71	1030
	III.	—	279	2279	—	1327	308	168	147	24	154	4686
			387	2710		1624	330	217	209	26	226	5729
Wismar.	I.	92	18	63	4	—	—	1	6	—	15	199
	II.	1841	287	3543	300	—	175	166	409	22	579	7322
	III.	2844	677	7374	1297	—	586	406	637	60	1207	15088
		4777	982	10980	1601	—	761	573	1052	82	1801	22609
Blankenberg.	I.	—	5	17	—	—	—	1	8	—	5	36
	II.	—	137	482	20	168	—	121	251	40	376	1595
	III.	—	385	1533	250	639	—	645	694	136	617	4899
			527	2032	270	807	—	767	953	176	998	6530
Bülow.	I.	—	2	7	—	—	1	—	22	—	5	37
	II.	—	179	421	43	168	140	—	1423	152	1099	3625
	III.	—	318	978	145	410	656	—	4802	847	2345	10501
			499	1406	188	578	797	—	6247	999	3449	14163
Güstrow.	I.	65	4	83	8	1	31	—	—	1	75	268
	II.	530	153	1123	62	411	241	1484	—	133	2012	6149
	III.	1243	378	2258	144	662	668	4874	—	579	4454	15260
		1838	535	3164	206	1081	910	6389	—	713	6541	21677
Schwaan.	I.	—	5	4	—	—	—	1	—	—	22	32
	II.	—	64	108	4	15	48	146	165	—	1196	1746
	III.	—	136	293	24	51	130	921	617	—	4757	6929
			205	405	28	66	178	1067	783	—	5975	8707
Rostock.	I.	79	6	108	6	9	13	33	6	—	260	2145
	II.	1345	241	1494	66	589	359	985	2018	1165	—	8262
	III.	2049	381	2336	117	1091	647	2283	4434	4687	—	18025
		3473	628	3938	183	1686	1015	3281	6485	5858	—	26547
Total.	I.	594	84	691	15	205	31	57	200	11	257	2145
	II.	8983	2568	14421	956	7267	1580	3497	6177	1691	8332	55772
	III.	15361	8528	32330	4910	15347	4734	10480	14805	6769	17939	131203
		24938	11480	47442	5881	22819	6345	14084	21182	8471	26528	189120

Hierzu der Verkehr der Anhaltestelle Alt-Zagun mit den Stationen Hagenow und Schwerin:

аньштейн ам-Гауен наи-ден Грандэн 82
наи-Гаенен наи-Аи-Задии 473

von Zugenow nach Alt-Zachow	473
von Alt-Zachow nach Hagenow	472

von Alt-Zachun nach Ziegelnw	112
von Schwerin nach Alt-Zachun	1194

von Schwerin nach Alt-Zachun	1154
von Alt-Zachun nach Schwerin	1328

3467 Pers. III. Classe. 3467

D. Überblick des Frachtverkehrs im Jahre 1850.

	Bezeichnung der Clasen.	Rauch un genüf. Bert. mit der B.-S. Bahn.	Rauch im innern Verteile. Bahn.	Rauch Schwerin. Steinen.	Rauch Wismar.	Rauch Blanken- berg.	Rauch Dübow.	Rauch Güstrow.	Rauch Schwan.	Rauch Rostock.	Total.			
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. im gemeinschaftlichen Bereich mit der B.-S. Hamb. Bahn.	— — — — —	484,1 664,0 32131,1 1767,9 4722,7 45745,7	405,0 153,8 220,8 854,1 21,9 2314,5 50604,6	352,5 3078,2 42143,9 2346,4 70,0 2314,5 50604,6	457,2 340,7 1428,9 32,9 64,7 275,1 1829,1	574,0 525,0 1646,4 8,6 — 60,8 2240,8	630,0 472,5 231,0 8,7 140,9 114,8 1297,5	440,0 4237,9 17089,1 731,2 1261,6 23459,7	4237,4 45319,4 98723,9 5193,5 70,0 8903,0 129147,2				
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	7774,6 1644,8 2333,2 66,8 4722,7 45745,7	105,0 153,8 145,3 8,0 — 45745,7	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	721,9 1895,5 164,7 7,8 — —	40262,7 5074,4 7092,6 454,5 630,0 2066,8 25284,0				
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	13564,7 13564,7 13564,7 13564,7 13564,7 13564,7	478,2 478,2 478,2 478,2 478,2 478,2	707,6 92,3 124,0 48,9 420,0 117,4	1957,3 1062,6 931,4 46,8 — 337,1	290,2 375,3 446,2 46,8 — 337,1	70,0 376,5 524,7 55,8 70,0 273,0	— — — — — —	1656,5 33,4 9,2 — — —	50944,5 7564,4 48079,5 4111,9 630,0 40589,0 94019,3			
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	55277,4 3839,4 14191,2 585,6 350,0 4767,3 69013,9	1014,3 772,1 93,0 350,0 1017,8 5377,9 5377,9	119,4 47,8 2,7 — — — —	556,1 47,8 2,7 — — — —	46,9 30,2 0,3 — 26,3 — 3312,8	70,0 6,0 5,3 — 4,3 — 92,5	1337,8 3,5 6,1 3,1 — 24,3 — 1373,8	— 4,1 1,4 — — — —	1656,5 33,4 9,2 — — — —	9408,8 288,4 656,1 — 7,6 — —		
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	5496,3 15159,9 4223,9 70,0 2113,4 29612,1	1171,7 330,0 67,2 140,0 256,1 4297,6	2332,6 1578,4 368,5 420,0 1882,1 322,0	2275,9 433,3 3,8 — — —	4567,2 264,4 — — 131,0 332,0	292,8 529,3 41,3 — 100,1 2774,8	2082,1 1380,4 984,1 770,0 275,9 4440,9	1036,4 62,8 1247,9 79,4 144,7 1034,7	904,7 62,8 1247,9 79,4 4138,9 13303,8	10773,6 633,1 1247,9 1777,3 569,8 13303,8	48612,6 13864,3 49604,1 630,0 5391,1 8909,4	
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	1504,3 736,1 1256,3 44,6 — 149,8 3655,3	45231,7 477,9 438,3 0,6 — 257,3 45805,8	112,5 — 9,1 — — 7,0 105,8	568,0 44,0 72,6 — — 21,0 —	3208,9 30,2 0,3 — 26,3 — 112,5	322,8 243,0 507,8 8,3 — 21,0 —	3995,2 458,0 59,4 — 356,4 — —	— 4,0 59,4 — 14,4 5,6 —	8300,2 269,4 71,4 0,6 236,8 48,4 82,9	60031,9 4908,1 23357,9 42,1 — — 8836,6		
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	1176,7 1856,3 44,6 — 149,8 120,0 5854,8	248,3 483,0 45,8 — 257,3 234,6 1443,7	119,4 2,8 — — 7,0 5,8 8,6	64,3 87,9 44,5 — 210,0 116,7 827,6	121,7 94,3 16,0 — 41,2 86,0 858,9	129,6 87,8 137,2 24,7 46,0 163,0 412,7	334,0 376,3 24,3 — 119,3 485,1 4134,7	323,3 132,3 53,9 — 19,3 90,3 421,8	411,3 14,4 53,9 — 19,3 376,8 423,7	12337,6 263,8 236,8 48,4 195,0 376,8 423,7	15758,7 2122,8 2828,9 42,1 — — 65330,3	
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	2555,1 1176,7 1856,3 6,7 140,0 120,0 5854,8	462,0 248,3 483,0 45,8 — 257,3 234,6 1443,7	— — — — — — — —	334,0 64,3 87,9 44,5 210,0 116,7 827,6	70,0 124,7 94,3 — 210,0 86,0 858,9	322,8 243,0 507,8 8,3 — — — —	322,8 458,0 59,4 — 356,4 53,9 485,1	411,3 14,4 53,9 — 19,3 376,8 421,8	8300,2 269,4 71,4 0,6 236,8 48,4 82,9	60031,9 4908,1 23357,9 42,1 — — 8836,6		
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	443,7 89,8 280,0 722,9 12966,3	2332,6 22,3 210,0 141,8 1024,5	157,9 37,4 70,0 32,5 2837,2	250,4 432,9 490,0 879,5 946,9	153,3 8,9 1,4 32,5 827,6	129,6 87,8 24,7 297,7 385,0	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	12337,6 263,8 236,8 48,4 195,0 376,8 421,8	15758,7 2122,8 2828,9 42,1 — — 65330,3
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	411,3 89,8 280,0 722,9 12966,3	411,3 68,3 22,3 29,5 1024,5	757,9 2,8 70,0 32,5 2837,2	250,4 8,9 3,2 32,0 94,3	121,7 94,3 14,4 297,7 388,7	129,6 87,8 24,7 297,7 385,0	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	12337,6 263,8 236,8 48,4 195,0 376,8 421,8	15758,7 2122,8 2828,9 42,1 — — 65330,3
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	411,3 89,8 280,0 722,9 12966,3	411,3 68,3 22,3 29,5 1024,5	757,9 2,8 70,0 32,5 2837,2	250,4 8,9 3,2 32,0 94,3	121,7 94,3 14,4 297,7 388,7	129,6 87,8 24,7 297,7 385,0	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	12337,6 263,8 236,8 48,4 195,0 376,8 421,8	15758,7 2122,8 2828,9 42,1 — — 65330,3
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	411,3 89,8 280,0 722,9 12966,3	411,3 68,3 22,3 29,5 1024,5	757,9 2,8 70,0 32,5 2837,2	250,4 8,9 3,2 32,0 94,3	121,7 94,3 14,4 297,7 388,7	129,6 87,8 24,7 297,7 385,0	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	12337,6 263,8 236,8 48,4 195,0 376,8 421,8	15758,7 2122,8 2828,9 42,1 — — 65330,3
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	411,3 89,8 280,0 722,9 12966,3	411,3 68,3 22,3 29,5 1024,5	757,9 2,8 70,0 32,5 2837,2	250,4 8,9 3,2 32,0 94,3	121,7 94,3 14,4 297,7 388,7	129,6 87,8 24,7 297,7 385,0	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	312,5 297,0 440,0 163,0 412,7	12337,6 263,8 236,8 48,4 195,0 376,8 421,8	15758,7 2122,8 2828,9 42,1 — — 65330,3
Bon	Zum Zollfahß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Beigentladungen. Faßfahrgüter.	— — — — —	411,3 89,8 280,0 722,9 12966,3	411,3 68,3 22,3 29,5 1024,5	757,9 2,8 70,0 									

Übersicht des Vieh- und Equipagen-

Transportes im Jahre 1850.

Über OÖAN und mi Befragungen

Statistische Uebersichten

pro ultimo December 1850.

-
1. Zusammenstellung der von den einzelnen Maschinen vom 1. Juli bis ultimo December 1850 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.
 2. Summarische Uebersicht der von den Personen-, combinierten Post-Gepäck-, Güter- und Vieh-Wagen bis ultimo December 1850 durchlaufenen Meilen.
 3. Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1850 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung über deren Leistungen.
 4. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1850 vorhandenen Personen-, Güter- und Viehwagen.
 5. Allgemeine statistische Notizen.
-

Heilige Psalmen der Gläubigen

Heilige Psalmen der Gläubigen

Heilige Psalmen der Gläubigen

1. Zusammenstellung

der

Zugmaschinen vom 1. Juli bis ultimo December 1850 durchlaufenen Meilen

und des dabei verbrauchten Materials.

Nr.	Name.	Personen-, Güter- und Extrazüge.			Reservedienst.			Ges.			Dabei verbraucht			Materialzüge.		
		Zurück gelegte Meilen.	Mit Wagen, reduziert auf 1 Meile.	Dabei verbraucht		Güter und Zaß										
				Güter	Züge											
I.	Rostock	169	4244	15400	81	40	3300	49	42	1000	42	124	5600	45		
II.	Wismar	464	14154	45300	250	12	900	7	16	1000	12	814	86200	534		
III.	Güstrow	760	14356	55000	558	—	—	—	27	2600	36	24	3600	33		
IV.	Marschall Vorwärts	71	2940	7800	62	16	4200	29	—	—	—	829	70100	520		
V.	Hamburg	1340	26658	90900	636	—	—	—	—	—	—	64	45200	35		
VI.	Schwerin	—	—	—	—	—	488	19200	116	25	2000	22	2077	189900	4248	
VII.	Berlin	686	23095	70800	365	72	8200	43	—	—	—	582	60100	374		
VIII.	Bützow	1564	23870	94300	880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
IX.	Schwaan	2550	69403	208800	1175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
X.	Nebel	2278	71142	206700	967	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
XI.	Warnow	3044	97543	275000	1394	6	1000	—	—	—	—	—	—	—	—	
XII.	Magdeburg	762	14796	52600	399	—	—	—	—	—	—	—	56	14800	5	
XIII.	Mecklenburg	2652	73811	234600	1243	—	500	6	—	—	—	—	—	—	—	
XIV.	Ludwigsburg	1744	35169	146400	916	12	1000	12	8	600	6	6	900	43		
	Summa	18084	468424	1,503300	8926	346	38300	262	88	7200	88	4573	446400	2807		

Auf eine Meile mit 25,00 Wagen sind 83,13 ♂ Güter und 0,19 ♂ Del und Zaß zum Preis zum Material verbraucht.

2.

Summarische Uebersicht

von den Personen-, combinirten Post - Gepäck-, Güter- und Vieh - Wagen
bis ultimo Decembe 1850 durchlaufenen Meilen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Wagen.	Haben durchlaufen				
		vom 1. Juli bis ultimo Decbr. 1850	auf der eigen. Bahn	auf der Berl.-Hamb. Bahn	zusammen	bis ultimo Juni 1850
		Bahn-Meil.	Bahn-Meil.	Bahn-Meil.	Bahn-Meil.	Bahn-Meil.
1.	Personenwagen I. und II. Classe	17766	25	17791	50014	67805
2.	do. II. Classe	8915	—	8915	3978	12893
3.	do. II. und III. Classe	635	—	635	419	1054
4.	do. III. Classe	27722	—	27722	58073	85795
5.	Combin. Post- und Gepäckwagen	6438	—	6438	41271	47709
6.	Bedeckte Güterwagen, 8rädr.	31895	14600	16495	138471	184966
7.	do. do. 4 u. 6rädr.	12663	9219	21882	21691	43573
8.	Offene do. 4 u. 6rädr.	29404	7485	36589	80972	117561
9.	Holzwagen, 8rädr.	907	176	1083	509	1592
10.	Vieh- und Pferdewagen, 4rädr.	6686	8107	14793	44305	59089
		142731	39612	182343	439703	622046
	oder Achsmeilen	441372	109737	551109		

3.

Zusammenstellung

am Schlusse des Jahres 1850 vorhandenen Lokomotiven und Nachweisung über deren Leistungen.

1.	2.	3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.					13. 14. 15. 16. 17. 18. 19.										
		Gezylinder	Gefäß	Die Lokomotiven sind beschafft					Die Lokomotiven haben durchausen								
Names	ber	Urtheilmesser	Urtheilmesser	Urtheilmesser	Urtheilmesser	Urtheilmesser	Urtheilmesser	Urtheilmesser	Urtheilmesser	Urtheilmesser	Urtheilmesser						
Lokomotiven.		Zoll.	Zoll.	Zoll.	Zoll.	Zoll.	Zoll.	Zoll.	Zoll.	Zoll.	Zoll.						
1. 125 Flottstock	.	13	22	38 3/4	9 1/2	492	72	6	5 engl.	1847 2. Dorfsg	13596	169	146	13911	—	89,45	
2. 126 Wiesmar	.	13	22	38 3/4	9 1/2	492	72	6	5 "	1847 2. Dorfsg	164	839	8861	—	97,63		
3. 127 Gifhorn	.	13	22	38 3/4	9 1/2	492	72	6	5 "	1847 2. Dorfsg	8991	760	51	9802	—	72,37	
4. 1 W. Borwörth	.	13	20	elpt.	11 2/3	658 1/2	75	6	5 "	1848 2. Borbörth	1658	71	845	2574	—	109,86	
5. 220 Hamburg	.	13	20	43u. 38	41 3/4	11 1/2	546 1/4	72	6	5 "	1848 2. Dorfsg	9186	1340	64	10590	—	67,84
6. 207 Stettin	.	13	20	38 3/4	10 1/2	546 1/4	72	6	5 "	1848 2. Dorfsg	5384	—	2290	7674	—	—	
7. 206 Berlin	.	13	20	el. 41 3/4	10 1/2	546 1/4	72	6	5 "	1848 2. Dorfsg	3505	686	654	4845	—	103,71	
8. 247 Bützow	.	13	20	38 3/4	10 1/2	559 1/4	72	6	5 "	1850 2. Dorfsg	914	1564	—	2478	—	60,79	
9. 251 Schwanau	.	13	20	el. 41 3/4	10 1/2	559 1/4	72	6	5 "	1850 2. Dorfsg	775	2550	—	3325	—	81,86	
10. 253 Nebel	.	13	20	el. 41 3/4	10 1/2	559 1/4	72	6	5 "	1850 2. Dorfsg	460	2278	—	2738	—	90,64	
11. 252 Barnewitz	.	13	20	el. 41 3/4	10 1/2	559 1/4	72	6	5 "	1850 2. Dorfsg	878	3044	6	3928	—	90,94	
12. 255 Waddeburg	.	13	20	el. 41 3/4	10 1/2	559 1/4	72	6	5 "	1850 2. Dorfsg	328	762	56	1146	—	69,63	
13. 256 Wettensburg	.	13	20	el. 41 3/4	10 1/2	559 1/4	72	6	5 "	1850 2. Dorfsg	506	2632	—	3158	—	88,46	
14. 246 Ludwigsburg	.	13	20	el. 41 3/4	10 1/2	559 1/4	72	6	5 "	1850 2. Dorfsg	278	1744	26	2048	—	83,94	
15. 254 Gtreit	.	13	20	el. 41 3/4	10 1/2	559 1/4	72	6	5 "	1850 2. Dorfsg	—	—	—	—	—	—	

Bemerkungen.

Verzeichniß

der

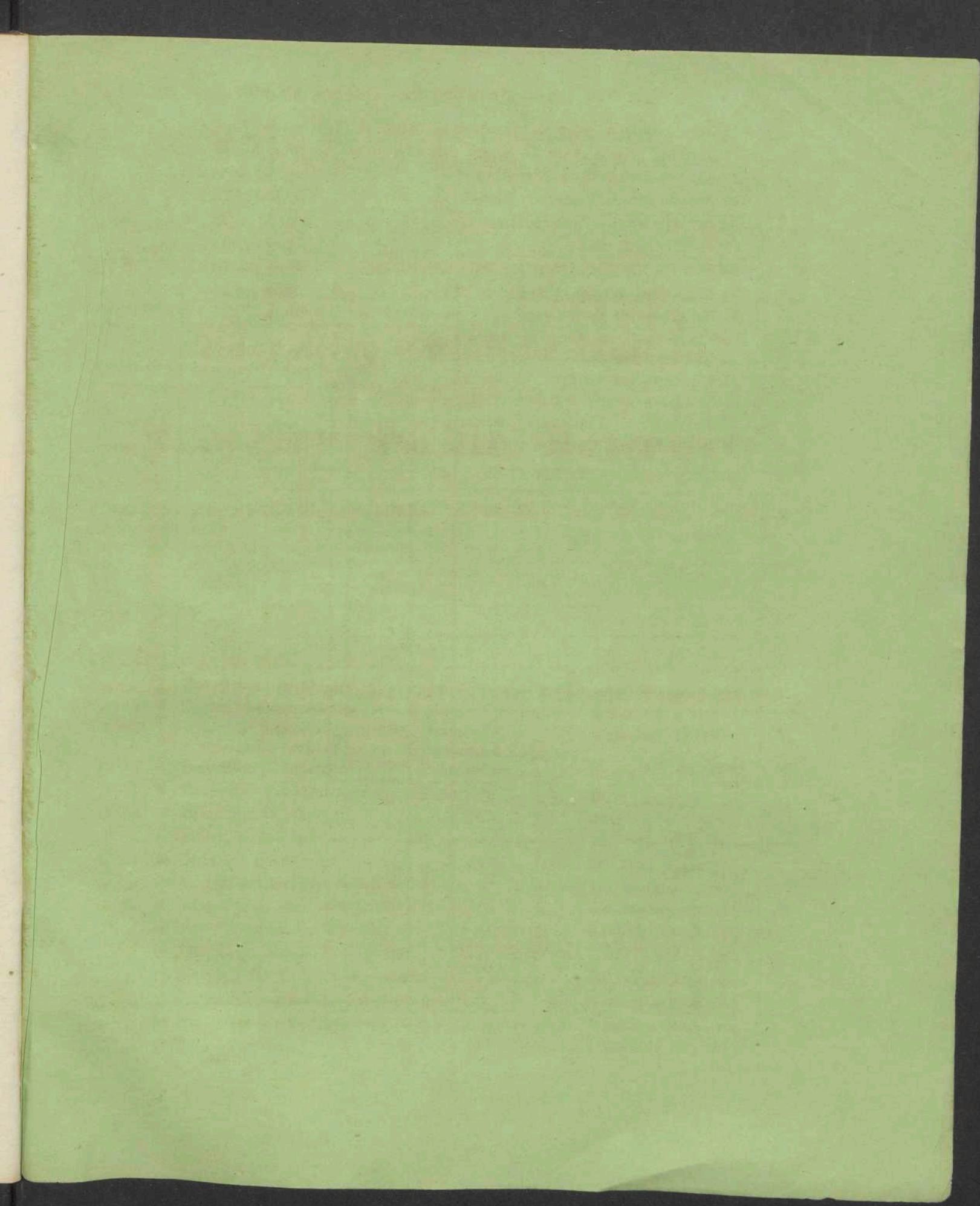
am Schluße des Jahres 1850 vorhandenen Personen-, Güter- und Viehwagen.

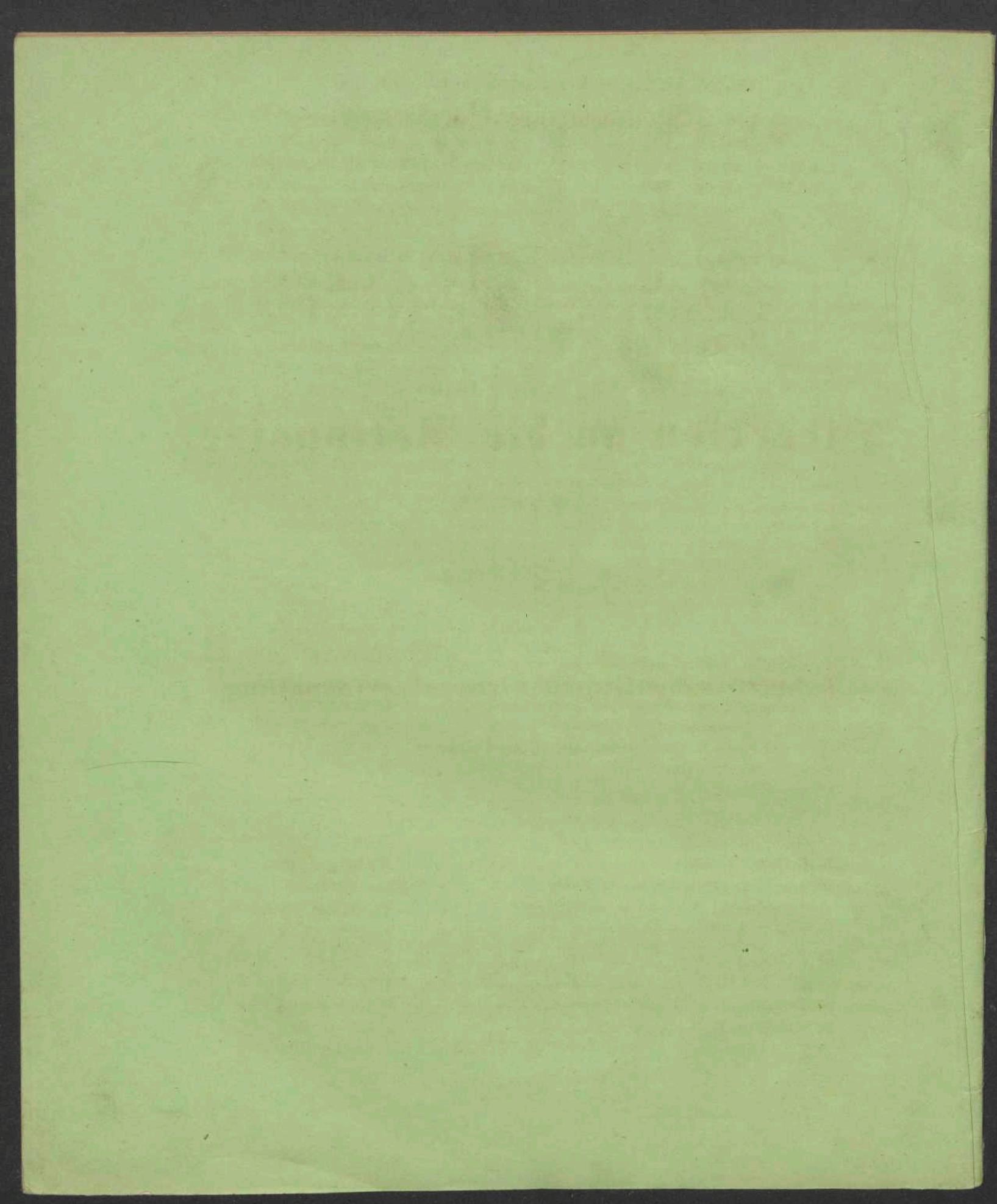
Nummer der Wagen.	Bezeichnung der Wagen.	Gürt	Personen			Ladungs- fähigkeit. Gt
			I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	
1.	Grädr. Personenwagen I. und II. Classe	8	38 Pers.	48	256	—
2.	Grädr. do. II. Classe	5	32 "	—	160	—
3.	Grädr. do. II. und III. Classe	2	36 "	—	32	40
4.	Brädr. do. III. Classe	8	70 "	—	—	560
5.	Grädr. do. III. Classe	5	40 "	—	—	200
6.	Brädr. bedeckte Güterwagen	55	160 Ctr.	—	—	8800
7.	4rädr. do. do.	29	70 "	—	—	2030
8.	Grädr. offene do.	5	120 "	—	—	600
9.	4rädr. do. do.	41	70 "	—	—	2870
10.	4rädr. Pferdewagen	6	70 "	—	—	420
11.	4rädr. Viehwagen	15	70 "	—	—	1050
12.	4rädr. Ochsenwagen	6	70 "	—	—	420
13.	Grädr. Butterwagen	2	120 "	—	—	240
14.	Brädr. Holzwagen	6	160 "	—	—	960
15.	Brädr. combinirte Post- und Gepäckwagen	4	—	—	—	—
16.	Brädr. Gepäckwagen	2	160 "	—	—	320
		199	48	448	800	17710
			1296			

Für das letzte Semester des Jahres 1850.

Col. № 11 Die Locomotiven haben an Nutzmeilen durchlaufen	18,084 Meilen.
" 13 Für die Nutzmeile ist an Coaks verbraucht	83,13 8.
" 28 Ausgabe für die Bahn-Verwaltung	41,242 8 20 β 2 8.
" 29 Ausgabe für die Transport-Verwaltung	30,560 " 3, " 2 "
" 30 Ausgabe für die allgemeine Verwaltung	8,093 " 36, " 3 "
" 31 Ausgabe in Summa	79,896 " 41, " 7 "
" 33 Von den Ausgaben kommt auf Bahn-Verwaltung	51,62 pro Cent.
" 34 Auf Transport-Verwaltung	38,25 "
" 35 Auf allgemeine Verwaltung	10,13 "
" 36 Die sämtlichen Ausgaben betragen von der Brutto- Einnahme	68,07 "
" 37 Die Ausgaben betragen für die Bahn und allgemeine Verwaltung pro Bahnmeile	2556 8 13 β 4 8.
" 38 Desgl. für die Transport-Verwaltung pro Nutzmeile	1 8 33 β 1 8.
" 39 Die sämtlichen Ausgaben betragen pro Nutzmeile	4 " 20, " 1 "

NB. Für die fehlenden Nummern liegen die Data am Schlusse dieses Jahres nicht vor.





Summarische Uebersicht

von den Personen-, combinirten Post - Gepäck-, Güter- und Vieh - Wagen
bis ultimo Decembe 1850 durchlaufenen Meilen.

Nr.	Laufende	Zeichnung	Haben durchlaufen				
			vom 1. Juli bis ultimo Decbr. 1850	bis ultimo	bis ultimo	bis ultimo	bis ultimo
			auf der eigen. Bahn	auf der Berl.-Hamb. Bahn	zusammen	Juni 1850 zusammen	Dec. 1850 zusammen
			Bahn-Meil.	Bahn-Meil.	Bahn-Meil.	Bahn-Meil.	Bahn-Meil.
1.	15	Personenwagen	17766	25	17791	50014	67805
2.	do.	do.	8915	—	8915	3978	12893
3.	do.	II. u.	635	—	635	419	1054
4.	do.	III. Class.	—	—	27722	58073	85795
5.		Combin. Post- und Gepäckwagen	—	—	6438	41271	47709
6.		Bedeckte Güterwagen, 8rädr.	—	—	16495	138471	184966
7.	do.	do.	4 u. 6rädr.	12	21882	21691	43573
8.	Offene	do.	4 u. 6rädr.	29404	3589	80972	117561
9.		Holzwagen, 8rädr.	907	—	—	509	1592
10.		Vieh- und Pferdewagen, 4rädr.	6686	81	44305	59089	—
			142731	39612	—	622046	—
			441372	109737	5511		
			oder Achsmeilen				

