



**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.

# Jahres-Bericht

der

Direction an die Actionnaire,

erstattet

zu Schwerin

in der

sechsten ordentlichen Generalversammlung

am 26. Mai 1851.



Schwerin, 1851.

Schnellpressendruck von Ferdinand Hartig.





Archiv der Reichsregierung



Direction der Reichsregierung

Ministerium des Innern

1871

1871

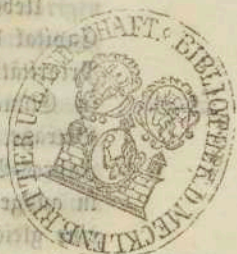


# Jahres-Bericht

## Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn - Gesellschaft

### Generalversammlung der Actionaire

am 26. Mai 1851.



**E**inleitung.  
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 bitten 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 Subventionen erhielten, so glauben wir von unserm Werke sagen zu können, es ist ein gesundes, wenn es Aehnliches 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 Productivkraft kaum zur Hälfte ausgebeutet 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 Zeitfristen 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, veranlaßt es sich, die verschiedenen Resultate getrennt vorzulegen, obgleich in dem sub I anliegenden Hauptrechnungs-Abschlusse beide Geschäftszweige, sowie auch sämtliche Rechnungsvhältnisse nach Außen hin ihren Platz finden.

Ueber die Baurechnung haben wir zu bemerken, daß in derselben außer dem Actien-Capital die Prioritäts-Obligationen Litt. A. zum vollen Betrage mit 900,000 Thln., die Prioritäts-Obligationen Litt. B., so weit sie verwendet sind, nämlich mit 371,000 Thln. 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 Thln. in ausgestellten Obligationen im Umlauf ist, gegen welche im bevorstehenden Johannisstermine 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 Jahresabschlusse die amortisirten und noch im Umlauf befindlichen Obligationen gesondert auszuführen 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 Schuldschreibungen für die aufgelaufenen Zinsen der Stamm-Actien Statt finden. Diese Obligationen, zum Betrage von 348,000 Thln. 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 §. 14 des Statuts mit dem Kalenderjahre abzuschließen. Der geringe Ueberschuß wird nach der darüber getroffenen Verfügung Ihres Ausschusses auf die Betriebsrechnung des Jahres 1851 vorgetragen.

Im Hauptrechnungs-Abschlusse sind als Passiva zunächst die Ueberschüsse 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 vereinnahmten Gelder, worüber erst später verfügt wird, z. B. die Strafen für verspätete Actien-Einzahlungen und das Assurance-Conto; endlich (mit Ausnahme der in der Baurechnung in Einnahme aufgeführten unkündbaren Schulden) die Verpflichtungen der Gesellschaft an dritte Personen.

An Activa, aus welchen die Mittel zur Deckung dieser Passiva nachzuweisen sind, enthält der Hauptrechnungs-Abschlusse außer den disponiblen Beständen und den Forderungen der Gesellschaft an dritte Personen auch die Vorräge 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 Vortrag von 53,757 Thln. 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 aufgestützt 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 Creditoren“ ebenfalls ihre Berücksichtigung.

Was nun die Betriebsrechnung anbelangt, 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 vorjährigen General-Versammlung 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 ersteren 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-Bahnzuges Rostock-Hagenow und Hagenow-Rostock nur 2 combinirte Güter- und Personenzüge couffiren 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 Umstande, daß die dieselbige Bahn einerseits als Zweigbahn der Berlin-Hamburger Bahn zu betrachten ist, andererseits aber vermöge ihrer Ausdehnung für den überwiegenden inneren Verkehr entschiedenmaßen 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 in Bezug auf die andere viel zu wünschen übrig. Das Interesse des Instituts mußte natürlich bei Lösung dieser Aufgabe entscheiden. Das Verhältniß des innern Verkehrs hatte sich nach den gemachten Erfahrungen dem des auf die Nachbarbahn übergehenden gegenüber so bedeutend dargestellt, daß ersteres unmöglich dem letzteren hinten angehängt werden konnte. Hierdurch entstand aber für den durchgehenden Verkehr der große Uebelstand, daß der Mittagzug, grade der Hauptzug im Anschluß an die Berlin-Hamburger Bahn, nicht gleich durchexpedit 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 couffirenden 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 Hauptbahntracé couffiren 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 erleiden mußte. Bei einiger Vermehrung des Güterverkehrs und namentlich bei der in Aussicht



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 hatte den Anschluß des Eisenbahn-Verkehrs mit dem zwischen Wismar und Kopenhagen bestehenden Dampfschiffahrts-Verkehr vermittelt. Nach Einziehung dieses Zuges sah sich die Verwaltung in die Nothwendigkeit versetzt, 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 Ausfuhrsmittel gegriffen werden müssen. Die nach Maßgabe des Fahrplans eingelegten Züge haben in dem letzten Halbjahr 1850 18084 Zugmeilen 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 innern Verkehr zu Theil wurde, bewirkte, daß die Fahrten der einzelnen Personen gewöhnlich unter 3 Stationen geblieben sind, woraus dann folgt, daß die durchschnittliche Aukunft 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 innern Verkehr, d. h. nicht auf die Nachbarbahn übergehend, allem Anscheine 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  $\frac{1}{3}$  der Länge unserer Bahn hinausreichen, also auch das dafür erlöste Frachtgeld, im Durchschnitt genommen, pro Centner kaum den dritten Theil des Tariffages 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 Bügow in den andern Zug übergeladen werden, was bei der Kürze der Aufenthaltszeit in diesen Bahnhöfen bei großen Colli's 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 vorausgehenden 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-Verkehr ausübte. Der Ertrag der Personengelder würde sich unzweifelhaft bedeutend erhöht haben, wenn nicht die im Spätsommer herrschende Cholera sichtlich und andauernd lähmend auf die Frequenz eingewirkt hätte. — Der Fracht-Verkehr begann überaus flau und unbedeutend und blieb selbst hinter billigen Erwartungen zurück. Indes konnte das Publicum die ihm gebotenen Vortheile nicht lange verkennen 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 Vermunftwidrige 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 Mercantils-, 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 Vieh 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 Vieh-Erzugung in Mecklenburg anwendlich sein, und danach berechtigt die Bewegung von Vieh 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 Frachtsätzen gezeigt, wozu namentlich die starken Getreide-Transporte im Inlande beigetragen haben. Von den überhaupt für beide Rubriken der Klasse 1. (3 Silberpf. und 4 Silberpf. pro Centner und Meile) Statt gehabten Transporten fällt der bei weitem größere Theil dem innern Verkehre zu, denn es wurden davon im Jahre 1850 überhaupt gefördert:

Zu innern Verkehr	212278,1 Ctr.,
Zu directen Verkehr mit der Berlin-Hamburger Bahn	87884,8 „

zusammen 300162,9 Ctr.



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

Im innern Verkehre . . . . . 28749,2 Ctr.,

Im Verkehre mit der Berlin-Hamburger Bahn . . . . . 140263,1 „

zusammen 169014,3 Ctr.

gefördert wurden. Zu bemerken ist hier, daß im vorausgegangenen Jahre 1849 der Transport zur ermäßigten Frachtklasse I nicht so überwiegend dem innern Verkehre zugewandt war, indem damals ungefähr die Hälfte der ganzen Forderung dem directen Verkehre mit der Berlin-Hamburger Bahn zugefallen ist. Für die Frachtklasse II jedoch war der directe Verkehre mit der Berlin-Hamburger Bahn im Jahre 1849 eben so groß im Verhältnisse zu dem innern Verkehre 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.

	Anzahl der geförderten					Einnahme für										
	Personen	Centner Güter.	Personen incl. Militair- transporte u.			Gepäck, Equi- pagen, Viehr.			Fracht.			Total.				
			₤	ß	d	₤	ß	d	₤	ß	d	₤	ß	d		
Vom 13. Mai bis ult.																
December 1850 .	159855	400210,8	106574	24	—	10340	11	8	37416	35	7	154331	23	3		8
Januar 1851 .	15545	59379,8	9838	47	6	840	28	4	4294	9	10	14973	37	8		
Februar do .	13057	52957,0	8292	34	8	927	16	5	4541	14	10	13761	17	11		
März do. .	16054	75749,7	10033	12	—	1366	41	—	5853	20	2	17253	25	2		
April do. ca.	21604	70343,2	13632	25	8	1651	31	3	5422	11	7	20706	20	6		
1—12 Mai do. ca.	7599	20526,4	5110	8	4	839	33	4	1880	41	8	7830	35	4		
Summa	233714	679166,4	153482	8	2	15966	18	—	59408	37	8	228857	15	10		
Ueberschuß der Meilengelder für die Leistungen diesseitiger Wagen auf der Berlin-Hamburger Bahn vom 13. Mai 1850 bis 13. Mai 1851																
												3624	32	2		
												232482	—	—		

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

Von diesseitigen Stationen direct nach:

Berlin . . . . .	3709 Personen, 18567,9 Ctr. Güter,
Wittenberge . . . . .	1909 „ 18729,7 „ „
Grabow . . . . .	350 „ 436,6 „ „
Ludwigslust . . . . .	6116 „ 2582,4 „ „
Boitzenburg . . . . .	1774 „ 1297,4 „ „
Hamburg . . . . .	11080 „ 75099,9 „ „

24938 Personen, 116713,9 Ctr. Güter.



Nach dieſſeitigen Stationen direct von:	3622 Perſonen	16268 Ctr. Güter
Berlin	1385	44802
Wittenberge	370	330
Grabow	6203	2064
Ludwigsluſt	1837	4803
Boizenburg	10406	82276
Hamburg	23823 Perſ.	120544 Ctr. Gü.

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 dahin zu verſtändigen, daß eine Durchexpedition 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, woraus dem Publicum weſentliche Annehmlichkeit und auch Vortheil erwachſen dürfte.

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

Als aber die Berlin-Hamburger Geſellſchaft am 1. März d. J. ihren Tarif änderte und auf einfachere Grundſätze zurückführte, mußten wir zur nunmehr dringend gebotenen Herſtellung der Uebereinſtimmung mit dieſen Grundſätzen und um mit unſeren Normalgütern im directen Verkehr mit den Haupt-Stationen der Berlin-Hamburger Bahn nicht in noch höhere als die bisherigen Sätze zu verſallen, dieſen Zeitpunkt ergreifen, um unſererſeits 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 Sätze bei Beſtand erhalten wurden. Der Tarif für kurze Strecken iſt nämlich auf der Berlin-Hamburger Bahn bedeutend erhöht, für Producte ermäßigt. Die Anwendung der dort leitenden Prinzipien auf unſere Bahn würde aber eine entſchieden falſche Maßregel und die conſequente Durchführung derſelben für den meſtlenb. durchlaufenden Traſit auf der Nachbarbahn für unſern Eiſenbahn-Verkehr tödtend 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 jene Grundſätze, hier angewandt, nur zum Ruin des ganzen Geſchäfts führen konnten.

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

Tarif.



Satz I (à 3 Silberrpf. pro Ctr. 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 tarifiert 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 Tarifrung 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 Säge 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 Reife 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 Lage 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 Bülow 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 vergeldeten von der Nachbarbahn anzuleihen.

Die vorhandenen Personenwagen enthalten

Sitze I. Klasse 48,

Sitze II. Klasse 448,

Sitze 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 hierher zu vermittelnde Verkehr größtentheils mit unsern Wagen beschafft wird.

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

Die Güterwagen in ihrer Gesammtheit haben eine Ladungsfähigkeit von 17710 Ctrn.; 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 durch Beschränkung des Bahnwärter- Personals erzielen lassen, welches sich noch weiter ausdehnen lassen wird, wenn der electro-magnetische Telegraph weiter sorgeführt und mit den Läute-Signalen an den Buden versehen sein wird. Die Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn an Gehalten, Löhnen, Bekleidung u. kostete pro Meile und Jahr 890 Thlr. 5 Schill.

Unterhaltungs-  
und  
Betriebskosten

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

Der Etatsansatz 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 betrugen pro Jahr und laufende Meile 2078 Thlr. 12 Schill. oder pro Zugmeile 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 betrugen 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 Zugmeile 8 Schill. 5 Pf.



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

Die Heizung der Locomotiven im Dienste, der Reservemaschinen, der Vorwärmer etc.  
kostete pro Zugmeile 21 Schill. 5 Pf.

Die Maschinen, welche die Züge bewegten, verbrauchten im Durchschnitt à Zugmeile  
83,13 Pfund Coles. Die mittlere Zahl der in den Zügen, die Züge der Zweigbahnen mit  
eingerechnet, bewegten Achsen betrug exclusive Maschine und Tender für jeden Zug 25,99.

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

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

Dieser Verbrauch ist allerdings ziemlich hoch, was jedoch darin seinen Grund hat, daß  
bei den theilweise neuen Maschinen an und für sich mehr Schmier-Material erfordert 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 gehörig  
eingelaufen sind, hat die Verwaltung auf Einführung einer Delprämie Bedacht genommen,  
woburch eine wesentliche Ersparniß erzielt werden wird.

Die Unterhaltungskosten der Maschinen haben im verflossenen Semester pro Zugmeile  
nur 2 Schill. 9 Pf. betragen. Dieser so sehr niedrige Satz resultirt 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 Reparatur-  
kosten erfordern, und endlich, daß die am Schlusse des Semesters noch nicht vollendeten  
Reparaturen auf das Betriebsjahr 1851 übertragen werden mußten.

Die Zugkraft hat mit allem Zubehör pro Zugmeile 40 Schill. 11 Pf. gekostet.

An Schmier- und Zug-Material für die Personen-, Güter- und Viehwagen wurde  
verausgabt pro Zugmeile 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 11 Schill. 1 Pf.

Die Unterhaltungskosten der Personen-, Güter- und Viehwagen betrugen pro Zugmeile  
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 „  
zurückgelegt, so daß der Gesamtbetrag der von unsern Wagen durch-  
laufenen Achsmeilen sich auf 551109 Achsmeilen  
herausstellt. Hieraus ergibt sich, daß die Unterhaltungskosten der Wagen im Durchschnitt  
pro Achsmeile nur 1,41 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 Zugmeile 8 Schill. 10 Pf.  
und pro Achsmeile der bewegten Wagen 3<sup>1</sup>/<sub>12</sub> Pf.

Die Gesamtkosten der Transport-Verwaltung betragen pro Zugmeile 1 Thlr. 33 Sch. 1 Pf.

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



Der Ausgabe-Etat war excl. der Gehalte für die Direction pro Semester auf 91195  $\text{R} 4 \text{ } \beta$  - A berechnet; die Ausgaben betragen excl. der gedachten Gehalte 75471  $\text{R} 11 \text{ } \beta$  7 n mithin ist pro zweites Semester 1850 bei den Betriebs-Ausgaben gegen den Betriebsausgabe-Etat gespart worden die Summe von 15723  $\text{R} 37 \text{ } \beta$  5 A

Nachdem bis zur Eröffnung der Bahn im vorigen Jahre die Bauten in der Hauptsache vollendet waren, wurde im Laufe des verflossenen Jahres die weitere Ausrüstung der Planungs-Dossirungen, die Ausrüstung 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 Nothdürftigsten, 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 auszurüsten 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 schwebender, 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.

Grund-  
Erwerb.

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

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

Die Hufe zu Kleinen . . . . .	15000 $\text{R} - \beta$
Eine Hausplatz-Parcele zu Schwerin . . . . .	42 $\text{R} 12 \text{ } \beta$
Zwei Grundstücke am Bahnhofs zu Rostock . . . . .	4012 $\text{R} - \text{''}$
Der westliche Theil des Platten Kampes zu Wismar . . . . .	3100 $\text{R} - \text{''}$
<hr/>	
zusammen	19154 $\text{R} 12 \text{ } \beta$

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-Kathen zu Kleinen.  
Zwei Büdnerereien zu Hohen-Bicheln.  
Das Burmeister'sche Ackerstück zu Güstrow.  
Westlicher Theil des Platten Kampes excl. der Ziegelei.  
Das Brockelmann'sche Grundstück zu Rostock.  
Zwei kleine Gartensstücke zu Rostock und  
Die Ziegelei bei Wismar.

Die

sub No. 1 bis 5

Schluss.

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



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 geleugnet 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 landwirtschaftlichen, die sich durch Anlage von Ziegeleien, Brennereien, von Köhlereien und Torfvercofungen bemerkbar macht, muß Zeit und Raum gegeben werden. Schon jetzt werden Producte, die vor einigen Jahren kaum ein paar Meilen von der Küste gekannt waren, zu tausenden von Centnern auf der ganzen Länge der Bahn ins Ausland transportirt. Die Bahn schafft den Verkehr und zwingt ihn, wenigleich 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 Seeplätzen ermöglicht wird. Die Mittel werden dem mecklenb. Handelsstande geboten, an ihm wird es sein, dieselben zu benutzen.



ActivA.

# Rechnungs-Vorlagen

pro ultimo December 1850.

- I. Haupt - Rechnungs - Abschluß.
- II. Dan - Rechnung.
- III. Betriebs-Rechnung für das zweite Semester des Jahres 1850.
- IV. Betriebs-Kosten für das zweite Semester 1850 und vergleichende Uebersicht mit dem Etat.



## Haupt-Rechnungs-Abschluss

Activa.

[illegible]



pro ultimo December 1850.

## Passiva.

	₤	β	3	₤	β	3
Bau-Rechnung.						
Ueberschuß pro ult. December 1850	59037	36	5			
Betriebs-Rechnung.						
Ueberschuß der Rechnung für das zweite Semester des Jahres 1850	692	15	9			
Assicuranz-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 ₤ fällige Coupons am 2. Jan. 1851	20250	₤				
" B. " 264400 " " " " " "	5949	"				
Rückständige Coupons Litt. A. und B.	297	"				
	26496	—	—			
Zins-Coupons auf Schuldverschreibungen.						
Capital 348000 ₤, fällige Coupons den 1. Juli 1851	13920	₤				
Davon die Hälfte	6960	—	—			
Ausgelosete 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	₤	27 β 8 3			
Desgleichen im Antoni-Termine fällige halbjährige Zinsen auf die Anleihe unter Staats-Garantie von 106600 ₤	2398	"	24 " — "			
	26142	3	8			
Verschiedene Creditoren						
für vollführte Lieferungen und Leistungen	13422	23	8	77520	27	4
				140057	36	8

Bau-Rechnung



## Bau-Rechnung bis zum :

Ausgabe.

Bau = Conto.		ℳ	β	ℒ	ℳ	β	ℒ
Liquidirte Ausgaben für den Bau	4175640	ℳ	36	β 11			
Ausfall des Fuhrpart = Conto	935	"	7	" 2			
Wignolles = Schienen	108198	"	2	" —			
Stuhlschienen	450797	"	40	" —			
Schienenstühle	91343	"	5	" 2			
Eichene Schwellen	12301	"	29	" 5			
Rieferne "	100815	"	31	" 5			
ab:	4940032	ℳ	8	β 1			
Ueberschuß der Bau = Materialien = Rechnung	1278	"	46	" 1	4938753	10	
Grund = Erwerb.							
Ausgabe für Grund = und Nutzungs = Entschädigungen					398368	17	4
Kyanisirungs = Anstalt.							
Ausgabe für den Bau der Anlage und die Vitriolisirung der Schwellen					53575	2	2
Ziegelei bei Wismar.							
Ausgabe für den Bau derselben und die Fabrication der vorrätigen Mauersteine					21292	33	3
Gewinn = und Verlust = Conto.							
Verlust auf Staatspapiere					41118	9	2
Agio = Conto.							
Verlust auf 1/2 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	217500	ℳ	—	β —			
ab:							
Ueberschuß der gewonnenen Zinsen auf müßige Capitalien	59922	"	37	" 1			
Bleibt	457577	ℳ	10	β 11			
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	"	—	" —			
Ausgelosete Pr. = Obigl. Litt. A, zahlfällig am 2. Januar 1851	4500	ℳ					
Davon die Hälfte	2250	"	—	" —	548327	10	11
Abschlagszahlungen							
auf verschiedene Lieferungen und Leistungen					11597	6	6
Bestand = Uebertrag.							
auf den Haupt = Rechnungs = Abschluß							
					6006844	44	9
					11597	6	6
					6018442	3	3
					59037	36	5
					6077479	39	8



31. December 1850.

## Einnahme.

	⌘	β	℥	⌘	β	℥
Actien = Kapital.						
21,750 Stamm = Actien à 200 ⌘	4350000	—	—			
Prioritäts = Obligationen Litt. A.						
Im Umlauf	895500 ⌘	—	β — ℥			
Amortisirte	4500 " — " — "	900000	—			
Prioritäts = Obligationen Litt. B.						
Emittirt am 1. Juli 1850	264400 ⌘	—	β — ℥			
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 eingelösete Zins = Coupons der Stamm = Actien laut Beschluß der Generalversammlung am 28. April 1849	340080 ⌘	—	β — ℥			
Zins = Coupons auf Stamm = Actien, welche von den Inhabern noch nicht gegen solche Schuldverschreibungen ausgewechselt sind	7920 " — " — "	348000	—			
				5969000	—	—
Betriebs = Rechnung.						
Für Rechnung des Baues seit der ersten Eröffnung der Bahn bis zum 30. Juni 1850, nämlich:						
Einnahme im Jahre 1847	34643 ⌘	46	β 10 ℥			
" " " 1848	61825 " 28 " 4 "					
" " " 1849	97480 " 25 " 9 "					
" " " 1850 bis 30. Juni	65573 " 36 " 6 "					
" " " 1850 für Affec. = Präm.	14 " 33 " 6 "					
	259538 ⌘	26	β 11 ℥			
ab:						
erhobene Affecuranz = Prämie auf mit Werth = Angabe beförderte Güter	53 " 29 " 10 "					
	259484 ⌘	45	β 1 ℥			
Miethe für Bahnhofs = Locale, Dienstwohnungen etc., Meilengelder = Ueber schüsse für die Leistungen der dieseitigen Wagen auf der Berlin = Hamb. Bahn	10834 " 42 " 3 "					
Total = Einnahme		270319	39	4		
Betriebskosten im Jahre 1847	19170 ⌘	12	β 6 ℥			
" " " 1848	39823 " 30 " 4 "					
" " " 1849	59502 " 30 " 4 "					
" " " 1850 bis ult. Juni	43343 " 22 " 6 "					
Total = Ausgabe incl. 4445 ⌘ 25 β 8 ℥ für An- und Abfuhr der Güter und Eincassirungs = Dekretere	161839	47	8	108479	39	8
				6077497	39	8

Betriebs = Rechnung



## Betriebs-Rechnung für das

## Ausgabe.

	fl.	β	h
Betriebskosten.			
Laut specieller Rechnungslegung (IV.)	79896	11	7
An- und Abfuhr der Güter nach und von den Bahnhöfen einschließlich des Delcredere für Eincaßirung der Fracht- gelder	1430	11	9
Zinsen auf Prioritäts-Obligationen.			
Litt. A. Capital Ert. fl. 900000,			
halbjährige Zinsen, fällig den 2. Januar 1851 à 4½% p. a.	= 20250 fl.	β	h
Litt. B., emittirt am 1. Juli 1850	= 264100 fl.		
Anleihe unter Staats-Garantie, welche am 1. Juli 1851 durch Emission von Prior.- Obligat. Litt. B. getilgt werden wird	106600 "		
Capital Ert. fl. 371000			
halbjährige Zinsen, fällig am 2. Januar 1851 à 4½% p. a.	8347 "	24	—
Zinsen auf Schuldverschreibungen gegen eingelöste Zins-Coupons der Stamm-Actien.	28597	24	—
Capital Ert. fl. 348000.			
Zinsen à 4% p. a., fällig den 1. Juli 1851	13,920 fl.	β	h
Davon die Hälfte	6960	—	—
Ausgelooßete Prioritäts-Obligationen Litt. A., zahlfällig am 2. Januar 1851,	Ert. fl. 4500.	β	h
Davon die Hälfte	2250	—	—
Ueberschuß.			
In Einnahme in der Haupt-Rechnung	692	15	9
	119826	15	1



und verbleibende Hefen

$$\frac{9}{1}$$

### Betriebs : Kosten



# Betriebs-Kosten für das zweite und vergleichende Uebersicht

Etat		Titel.	
im Einzelnen.	im Ganzen.		
₹ β α	₹ β α		
<b>A. Allgemeine Verwaltung.</b>			
2427		I. a.	Verwaltungs-Personal: Gehalte und Löhne
750		b.	" " Reisekosten und Diäten
	3177		
170		II. a.	Bureaukosten: Bureaubedürfnisse
167 24		b.	" Beleuchtung, Heizung und Reinigung
	337 24		
30		III. a.	Allgemeine Kosten: Porto
75		b.	" " Insertions- und Druckkosten
40		c.	" " Bücher und Karten
22 24		d.	" " Öffentliche Blätter
100		e.	" " Proceß-Notariats-, Gerichts- und Stempelfkosten
5		f.	" " Feuerversicherung des Mobiliars
15		g.	" " Unterhaltung der Mobilien
150		h.	" " Gratificationen und Unterstützungen
100		i.	" " Schadenersatzvergütungen
100		k.	" " Unvorhergesehene Fälle
	637 24		
	4152		Summa A. Allgemeine Verwaltung
<b>B. Bahn-Verwaltung.</b>			
18364		I. a.	Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn: Gehalte und Löhne
637 46		b.	" " " " Bekleidung
25		c.	" " " " Bureaukosten und Bedürfnisse
60		d.	" " " " Druck- und Insertionskosten
	19086 46		
5700		II. a.	Unterhaltungskosten: Planum, Gräben, Böschungen, Seitenwege
239		b.	" " Brücken und Durchlässe
14343 26 6		c.	" " Oberbau
570		d.	" " Neben-Anlagen
932 24		e.	" " Bahnhöfe
550		f.	" " Unterhaltung und Ergänzung des Inventars
	22335 2 6		
923 13 6		III. a.	Allgemeine Kosten: Grund- und öffentliche Abgaben
1125		b.	" " Heizung und Erleuchtung der Bahn
325		c.	" " Feuerversicherungen
375		d.	" " Localmieten für einzelne Stationen
400		e.	" " Unvorhergesehene Ausgaben
	3448 13 6		
	44570 14		Summa B. Bahn-Verwaltung

# Semester des Jahres 1850

derselben mit dem Etat.

Ausgabe		Gegen den Etat		Bemerkungen.
im Einzelnen.	im Ganzen.	mehr.	weniger.	
₹ β α	₹ β α	₹ β α	₹ β α	
6649 5 6		4222 5 6		ad I a. Mehr-Ausgabe 4222 ₹ 5 β 6 α. Rechnet man hiegegen die Kosten der Direction und des Syndicats, welche in die Rechnung aufgenommen sind, ohne im Etat berücksichtigt gewesen zu sein, mit 4425 ₹, und die Kosten der später bewilligten Anstellungen in der Material-Verwaltung mit 225 " 4650 " — " — " so ergibt sich eine Minder-Ausgabe von 427 ₹ 42 β 6 α, welche in der stattgehabten möglichen Einschränkung des Personals der verschiedenen Bureau ihren Grund gehabt hat.
677 25 6	7326 31		72 22 6	
245 20 6		75 20 6		ad III a und b. Die Mehr-Ausgabe auf Bureaukosten ist 75 ₹ 20 β 6 α, dagegen die Minder-Ausgabe auf Heizung, Beleuchtung und Reinigung 86 " 43 " 9 " bleibt Minder-Ausgabe 11 ₹ 23 β 3 α. Die erste Position dürfte im Etat zu hoch, die zweite zu niedrig gegriffen sein, was nach weiterer Erfahrung in den künftigen Etat-Vorlagen zu berücksichtigen sein wird.
80 28 3	326 9		86 43 9	
120 25 2		90 25 2		ad III a. Die Porto-Ausgabe ist so hoch angelaufen, weil das Geldporto für die nach Berlin hinübergeführten Baarschaften darin enthalten ist.
163 24 10		88 24 10		ad III e. Es ist keine Ausgabe stattgefunden, weil in diesem Semester die Police nicht abgelaufen ist.
29 45			10 3	
5			17 24	
40 15 6			59 32 6	
38 16		23 16		
10			5	
33 22			140	
	441 4 6		100	
	8093 36 3	4499 44	558 7 9	
16570 46				ad III a. und b. Es ist nicht die etatmäßige Anzahl Wärter angestellt, daher die Ersparung.
554 4			1793 2	
54 10		29 10	83 42	
— 32	17179 44		59 16	ad I a. und c. Sind bei der Unterhaltung gespart, jedoch nur in so weit, als die Kosten zur Unterhaltung des Oberbaues, welche bei den Leistungen in den Rechnungen nicht immer getrennt werden konnten, um 2961 ₹ 37 β 3 α überschritten worden sind. Bei beiden Leistungen zusammen genommen hat daher nur eine Ersparung von 91 ₹ 18 β stattgefunden.
2646 40 9			3053 7 3	
102 47 5		2961 37 3	136 — 7	ad III e. Die Mehr-Ausgabe ist dadurch entstanden, daß in der vorübergehenden Zeit viele sehr notwendige Reparaturen unausgeführt blieben, deren Herstellung jedoch nicht weiter hinauszuschieben war.
17305 15 9			182 — 5	
387 47 7		274 10 9		ad III f. Bei Unterhaltung der Geräte und Utensilien fand das ad 5 Gesagte ebenfalls statt.
1206 34 9		247 46 9		ad III a. Die Minder-Ausgabe ist dadurch entstanden, daß von den periodisch zu entrichtenden Grundgelbern nicht mehr in dem vorliegenden Semester fällig geworden ist.
797 46 9	22447 41		400	
412 42 8			510 18 10	
580 45 8			544 2 4	
308 38 10			16 9 2	
312			63 —	
—			400 —	
	1614 31 2			ad III b. Die Minder-Ausgabe resultirt größtentheils daraus, daß die Heizung und Erleuchtung der Empfangszimmer durch die Restaurationspächter bewirkt werden mußte.
	41242 20 2	3513 8 9	6841 2 7	

# C. Transport-Verwaltung.



Etat			Titel.			C. Transport - Verwaltung.		
im Einzelnen.			im Ganzen.					
⌘	β	℥	⌘	β	℥			
2320	—	—				I.	a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne
286	32	—					b.	" Bekleidung
655	25	6					c.	" Meisengelder
25	—	—					d.	" Nachtgelber
20	—	—					e.	" Verschiedene Kosten und Bedürfnisse
			3307	9	6			
6630	27	—				II.	a.	Expedition: Gehalte und Löhne
82	12	—					b.	" Bekleidung
175	—	—					c.	" Miete, Entschädigung
775	—	—					d.	" Druck- und Insertionskosten
92	24	—					e.	" Bureau- und Expeditionsbedürfnisse
—	—	—					f.	" Unterhaltung und Ergänzung des Inventars
			7755	15	—			
4730	—	—				III.	a.	Zugkraft: Gehalte und Löhne
245	32	—					b.	" Bekleidung
503	34	6					c.	" Meisengelder
11870	12	—					d.	" Feuerung
218	24	—					e.	" Heizung der Vorwärmer und Speisung der Reservoirs
1397	—	—					f.	" Material zum Schmieren und Putzen
2696	41	6					g.	" Unterhaltung der Maschinen und Zubehör
—	—	—					h.	" Ergänzung der Maschinen
131	12	—					i.	" Feuerversicherung derselben
—	—	—					k.	" Vergütung für fremde Maschinen
			21793	9	—			
906	—	—				IV.	a.	Transportmittel: Gehalte und Löhne
1610	—	—					b.	" Material zum Schmieren und Putzen
5536	25	6					c.	" Unterhaltung der Wagen
—	—	—					d.	" Ergänzung derselben
304	24	—					e.	" Feuerversicherung derselben
—	—	—					f.	" Vergütung für fremde Wagen
			8357	1	6			
910	—	—				V.	a.	Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung
100	—	—					b.	" " Manco gelber und Schadenvergütungen
100	—	—					c.	" " Assurance auf Transportgegenstände
150	—	—					d.	" " Unvorhergesehene Fälle
			1260	—	—			
			42472	35	—			
								Summa C. Transport-Verwaltung

Ausgabe						Gegen den Etat						Bemerkungen.
im Einzelnen.			im Ganzen.			mehr.			weniger.			
₤	ß	n	₤	ß	n	₤	ß	n	₤	ß	n	
2219	21	4	—	—	—	—	—	—	100	26	8	ad II a. Die Minder-Ausgabe hat ihren Grund darin, daß das Jahrpersonal nicht etatmäßig vollzählig angestellt ist.
286	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ad III a. Mehr-Ausgabe . . . . . 252 ₤ 5 ß, rechnet man hierzu die nachträglich zum Etat noch ein- getretenen Bewilligungen mit . . . . . 495 " — " so entsteht Minder-Ausgabe . . . . . 242 ₤ 43 ß, welche sich dadurch erklärt, daß die Expedienten theilweise nicht das volle etatmäßige Gehalt bezogen haben.
539	37	2	—	—	—	—	—	—	115	36	4	ad III c. Die Minder-Ausgabe hat den sub II a angeführten Grund.
68	—	—	—	—	—	43	—	—	—	—	—	ad III d. Die Minder-Ausgabe ist durch den Vorrath an Billets, Garantie- schein und Formulare entstanden, welcher vor dem 1. Juli beschafft und bezahlt war.
41	35	—	3155	29	6	21	35	—	—	—	—	ad III e. 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 hieher gebucht, welche dem Titel C II f. hätten zur Last kommen müssen.
6882	32	—	—	—	—	252	5	—	20	—	—	ad III f. Diese Position fehlte im Etat, daher die ganze Ausgabe als Mehr- Ausgabe erscheint.
82	12	—	—	—	—	—	—	—	446	14	2	ad III g. Es ist nicht die etatmäßige Zahl Führer und Feuerleute angestellt, daher das Minus.
155	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ad III h. Eben so wie ad III a.
328	33	10	—	—	—	82	3	—	—	—	—	ad III i. Der Verbrauch an Cokes ist unter dem Etatsfuß geblieben, woraus diese Ersparung resultirt.
174	27	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—	ad III l. Bei der Unerfahrenheit der neu angestellten Leute ist der Verbrauch an Schmier- und Pußmaterial größer gewesen als er sein sollte.
26	—	—	7649	8	10	—	—	—	—	—	—	ad III m. Bei der Neuheit der Maschinen und dem soliden Bau derselben hat sich die laufende Reparatur mit Erzielung dieser Ersparung bewirken lassen.
4043	3	—	—	—	—	—	—	—	686	45	—	ad IV a. Hier ist die etatmäßige Anzahl Arbeiter nicht beschäftigt worden.
186	—	—	—	—	—	—	—	—	59	32	—	ad IV b. 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.
461	44	4	—	—	—	—	—	—	41	35	2	ad V c. Die Minder-Ausgabe erklärt sich dadurch, daß in diesem Semester nur die Polizien, worauf die verausgabte Prämie gefallen ist, zum Ab- laufe gekommen sind.
7893	28	11	—	—	—	—	—	—	3976	34	1	
167	23	11	—	—	—	—	—	—	51	—	1	
1537	25	10	—	—	—	440	25	10	—	—	—	
1024	8	3	—	—	—	—	—	—	1672	33	3	
105	24	—	—	—	—	—	—	—	25	36	—	
—	—	—	15419	14	3	—	—	—	—	—	—	
493	40	—	—	—	—	—	—	—	412	8	—	
1102	18	8	—	—	—	—	—	—	507	29	4	
1374	24	5	—	—	—	—	—	—	4162	1	1	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
361	3	2	—	—	—	56	27	2	—	—	—	
—	—	—	3334	38	3	—	—	—	—	—	—	
956	36	10	—	—	—	46	36	10	96	47	—	
3	1	—	—	—	—	—	—	—	94	40	—	
5	8	—	—	—	—	—	—	—	110	37	6	
39	10	6	1004	8	4	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	30560	3	2	668	36	10	12581	20	8	

### Recapitulation.



# Recapitulation.

Etat.				Ausgabe.	Gegen den Etat							
					mehr.			weniger.				
					₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β
4152	—	—	A. Allgemeine Verwaltung . . .	8093	36	3	4499	44	—	558	7	9
44570	14	—	B. Bahn-Verwaltung . . .	41242	20	2	3513	8	9	6841	2	7
42472	35	—	C. Transport-Verwaltung . . .	30560	3	2	668	36	10	12581	20	8
91195	1	—		79896	11	7	8681	41	7	19980	31	—
			mithin weniger gegen den Etat . . .	11298	37	5	11298	37	5	—	—	—
91195	1	—		91195	1	—	19980	31	—	19980	31	—



# Nachweisungen

über den

## gesamten Verkehr

des Jahres 1850.

- A. Betriebs-Resultate. Monatweise Zusammenstellung derselben mit Angabe der geförderten Gegenstände und der dafür erhobenen Gelbbeträge.
- 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.																
	Classe.			Zusammen.	Einnahme.	Gewicht.	Ueberfracht.	Equipagen.			Pferde.			Vieh.																
	I.	II.	III.					Classe.	Betrag.	Stück.	Betrag.	Stück.	Kühe.	Schweine.	Schafe, Ziegen, u. dgl.	Puter, Gänse.	Hunde.	Betrag.												
																			I.	II.	Pf.	β	Δ	Pf.	β	Δ	Stück.	Pf.	β	Δ
Januar . . . . .	36	1860	3545	5441	2791	30	5	1198	3	79	9	6	2	4	21	16	—	1	5	16	—	5	7	1634	48	—	19	258	4	11
Februar . . . . .	71	1627	4006	5704	2874	35	2	1087	6	67	27	8	—	3	10	32	2	5	10	16	—	33	1	875	219	—	15	165	44	3
März . . . . .	80	2327	5651	8058	4159	46	10	1820	—	121	39	5	—	3	10	32	—	20	26	—	—	27	1	1761	460	1	17	317	45	10
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	19	1
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	30	4
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	14	8
Juli . . . . .	230	7529	18654	26413	17638	4	—	5524	2	486	41	7	3	14	95	28	—	14	44	—	—	85	24	2976	265	—	99	822	5	7
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	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	15	6
October . . . . .	189	4530	13194	17913	11310	32	—	4053	8	464	26	3	2	5	38	40	10	15	59	31	—	13	18	4122	8	41	61	782	44	7
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	18	6
December . . . . .	198	4989	11303	16490	10557	24	—	2935	5	238	4	7	3	1	33	40	—	8	18	16	—	34	—	2005	5	—	78	381	2	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	30	8
Vom 1. Jan. bis 12. Mai	334	9415	22983	32732	16868	35	7	7151	—	511	20	5	8	16	90	32	7	51	75	32	—	153	24	7937	1176	2	114	1447	10	1
" 13. Mai " 30. Juni	534	13111	30042	43687	27909	16	—	7240	—	593	41	11	7	10	114	20	8	50	142	17	—	157	87	5423	1775	1	150	1621	5	—
" 1. Juli " 31. Dec.	1277	33246	81645	116168	76719	36	—	25693	2	2462	38	4	28	43	462	21	8	188	505	22	2	309	316	18220	502	41	498	4375	15	7
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	30	8

Güter.						Provision			Extraordinaria.						Total.									
Tarif Ia.	Tarif Ib.	Tarif II.	Tarif III.	Wagenladung a 4 Kisten, jede zu 70 Centn.	Zu- sammen.	Betrag.			Betrag.			Ertragzöge.						Militär.			Zu ermäßigten Preisen befreite Personen.			Betrag.
Centner.						₹	β	α	₹	β	α	₹	β	α	II.	III.	II.	III.	₹	β	α	₹	β	α
9675,9	974,4	6260,9	338,1	70,0	17318,4	1858	41	7	4	7	2	—	—	3	—	—	—	40	—	4519	21	7		
7176,1	803,3	7931,6	328,7	—	16239,7	1377	19	7	5	—	2	—	—	3	—	—	—	40	—	4512	23	—		
7465,4	990,1	12810,9	907,5	350,0	22523,9	2176	28	6	8	39	10	—	—	—	—	—	—	—	—	6821	40	5		
4984,4	736,3	14183,6	762,4	140,0	20806,7	2151	3	9	8	42	9	—	—	4	—	—	1	5	4	7884	19	2		
9834,4	1833,2	17588,5	972,8	350,0	30578,9	3405	24	—	11	6	11	—	2	187	—	—	116	12	—	20045	47	2		
7996,2	6627,5	14059,1	886,6	980,0	30549,7	3681	15	4	10	46	7	1	—	81	—	—	229	38	—	20139	11	5		
24450,6	11428,8	13909,4	971,4	1750,0	52510,2	5222	15	2	9	33	7	—	—	99	86	159	151	23	—	24470	6	11		
24570,4	7461,9	14204,5	794,2	350,0	47381,0	4363	18	10	8	37	1	4	4	212	32	161	486	45	8	23353	24	9		
58770,6	8896,8	19373,4	969,7	560,0	88570,5	6306	35	2	6	14	8	3	29	1026	—	—	365	46	8	20177	45	—		
22945,3	9814,4	19298,9	1145,7	1330,0	54533,4	5608	37	2	6	44	6	1	—	169	—	—	94	9	4	18366	25	8		
30277,9	6872,8	16125,5	1076,4	560,0	54912,6	4962	47	1	4	27	3	1	—	161	—	—	127	40	—	14655	35	4		
27291,0	8285,2	13269,5	1471,8	490,0	50807,5	4751	28	11	7	—	10	—	—	14	—	—	7	18	8	15994	39	8		
235438,2	64724,7	169014,3	10625,3	6930,0	486732,5	45366	27	1	92	13	4	10	35	1959	118	320	1582	30	8	180942	4	1		
Für vor Eröffnung der Bahn stattgehabte Kerntransporte von Güstrow nach Rostock						84	37	—	Besonders liquidirte Fahrten						427	32	—	512	21	—				
						45451	16	1							2010	14	8	181454	25	1				
32268,1	3719,1	47313,9	2660,3	560,0	86521,7	8034	28	6	29	40	—	—	—	18	—	—	64	42	8	27123	1	10		
14864,3	8245,4	25520,1	1535,5	1330,0	51495,6	6200	45	3	19	7	5	1	2	260	—	—	351	12	8	36952	21	11		
188305,8	52759,9	96180,3	6429,2	5040,0	348715,2	31215	38	4	43	13	11	9	33	1681	118	320	1594	7	4	117379	1	4		
235438,2	64724,7	169014,3	10625,3	6930,0	486732,5	45451	16	1	92	13	4	10	35	1959	118	320	2010	14	8	181454	25	1		



## Betriebs-Einnahmen des Jahres 1850.

	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.		
	₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥
Für Personen . .	.	.	.	44778	3	7	.	.	.	76719	36	—	.	.	.	121497	39	7
„ Gepäck . .	1105	14	4	.	.	.	2462	38	4	.	.	.	3568	4	8	.	.	.
„ Equipagen . .	205	5	3	.	.	.	462	21	8	.	.	.	667	26	11	.	.	.
„ Pferde . .	218	1	—	.	.	.	505	22	2	.	.	.	723	23	2	.	.	.
„ Vieh . .	3068	15	4	4596	35	8	4375	15	7	7806	1	9	7443	30	8	12402	37	5
„ Güter . .	.	.	.	14235	25	9	.	.	.	31215	38	4	.	.	.	45451	16	4
„ 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				117379	1	4				181454	25	1
Hiezu kommt noch die Ver- gütung für in den Jahren 1848 und 1849 beförderte Postgüter mit . .				1498	12	9										1498	12	9
Die Vergüt. pr. 1850 wird 1851 in Einnahme erschei- nen, da die Liquidation ders- elben beim Rechnungsab- schlusse noch nicht vorlag.																		
<b>Summe</b>				65573	36	6				117379	1	4				182952	37	10



# Uebersicht der Personen-Frequenz im Jahre 1850.

Von Station:	Classe.	Nach Hagenow. im gemisch. Verf. mit der B.-H. Bahn.	im innern Verkehr.	Nach Schwerin.	Nach Kleinen.	Nach Wismar.	Nach Blankenbg.	Nach Bülow.	Nach Güstrow.	Nach Schwaan.	Nach Rostock.	Total.
<b>Hagenow</b> im gemeinsch. Verkehr mit der B.-H. Bahn.	I. II. III.	— — —	— — —	346 4928 9097	— — —	127 1910 2974	— — —	— — —	51 577 848	— — —	34 1274 1657	558 8689 14576
				14371		5011			1476		2965	23823
<b>Hagenow</b> im innern Verkehr.	I. II. III.	— — —	— — —	55 1899 6182	1 35 320	6 258 720	54 165 219	2 82 140	5 94 298	17 61 78	9 201 306	78 2640 8192
				8136	356	984	219	224	397	78	516	10910
<b>Schwerin.</b>	I. II. III.	358 5267 9225	42 1701 5974	— — —	10 426 2613	56 3453 7478	20 541 1574	9 464 1043	74 1178 2328	4 160 375	91 1524 2442	664 14714 33047
		14850	7717		3049	10982	2135	1516	3580	539	4057	48425
<b>Kleinen.</b>	I. II. III.	— — —	2 106 279	8 423 2279	— — —	2 295 1327	— 22 308	— 49 168	— 62 147	— 2 24	1 71 154	13 1030 4686
			387	2710		1624	330	217	209	26	226	5729
<b>Wismar.</b>	I. II. III.	92 1841 2844	18 287 677	63 3543 7374	4 300 1297	— — —	175 166 586	1 166 406	6 409 637	22 60 60	15 579 1207	199 7322 15088
		4777	982	10980	1601		761	573	1052	82	1801	22609
<b>Blankenberg.</b>	I. II. III.	— — —	5 137 385	17 482 1533	— 20 250	— 168 639	— — 645	1 121 645	8 251 694	— 40 136	5 376 617	36 1595 4899
			527	2032	270	807		767	953	176	998	6530
<b>Bülow.</b>	I. II. III.	— — —	2 179 318	7 421 978	— 43 145	— 168 410	1 140 656	— — —	22 1423 4802	— 152 847	5 1099 2345	37 3625 10501
			499	1406	188	578	797		6247	999	3449	14163
<b>Güstrow.</b>	I. II. III.	65 530 1243	4 153 378	83 1123 2258	— 62 144	8 411 662	1 241 668	31 1484 4874	— — —	1 133 579	75 2012 4454	268 6149 15260
		1838	535	3464	206	1081	910	6389		713	6541	21677
<b>Schwaan.</b>	I. II. III.	— — —	5 64 136	4 108 293	— 4 24	— 15 51	— 48 130	— 146 921	1 165 617	— — —	22 1196 4757	32 1746 6929
			205	405	28	66	178	1067	783		5975	8707
<b>Rostock.</b>	I. II. III.	79 1345 2049	6 241 331	108 1494 2336	— 66 117	6 589 1091	9 359 647	13 955 2283	33 2018 4434	6 1165 4687	— — —	260 8262 18025
		3473	628	3938	183	1686	1015	3281	6485	5858		26547
<b>Total.</b>	I. II. III.	594 8983 15361	84 2868 8528	691 14421 32330	15 956 4910	205 7267 15347	31 1580 4734	57 3497 10480	200 6177 14805	11 1691 6769	257 8332 17939	2145 55772 131203
		24938	11480	47442	5881	22819	6345	14034	21182	8471	26528	189120

Hiezu der Verkehr der Anhaltstelle Alt-Zachun mit den Stationen Hagenow und Schwerin:

von Hagenow nach Alt-Zachun . . .	473
von Alt-Zachun nach Hagenow . . .	472
von Schwerin nach Alt-Zachun . . .	1194
von Alt-Zachun nach Schwerin . . .	1328

3467 Pers. III. Classe. . . . . 3467  
192587



D. Uebersicht des Frachtverkehrs im Jahre 1850.

	Verrechnung der Classen.	Nach Hagenow im gemeins. Verf. mit der B. & F. Bahn.	Nach Hagenow im innern Verf.	Nach Schwerin.	Nach Kleinen.	Nach Wismar.	Nach Blanken- berg.	Nach Pübow.	Nach Güstrow.	Nach Schwaan.	Nach Rostock.	Total.
Von Hagenow	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	— — — —	484,1 6640,8 32431,1 1767,0 4722,7 45745,7	— — — —	352,3 3078,2 42443,0 2346,3 70,0 2344,5 50604,6	— — — —	— — — —	— — — —	260,8 4362,3 7060,7 348,9 604,3 9637,2	— — — —	440,0 4237,9 47089,1 731,2 1261,5 23459,7	1237,1 45319,4 98723,9 5193,5 70,0 8903,0 129447,2
Von Hagenow	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	— — — —	7774,6 4644,8 2333,2 66,8 490,0 4258,3 13564,7	105,0 453,8 445,3 8,0 66,1 478,2	457,2 220,8 854,1 21,9 275,1 1829,1	574,0 540,7 4428,9 32,2 64,7 2440,5	— — — —	— — — —	630,0 472,7 231,0 8,7 140,0 114,8 1297,2	— — — —	721,9 4895,5 464,7 7,8 203,0 2992,9	10262,7 5074,4 7092,6 151,5 630,0 2066,8 25281,0
Von Schwerin.	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	45277,4 3839,4 14191,2 585,6 350,0 4767,3 69013,9	2100,7 4014,3 772,1 93,0 350,0 1017,8 5377,9	707,5 92,3 424,0 18,9 420,0 147,4 1090,1	1957,3 1062,6 931,4 438,6 420,0 1560,2 6370,1	— 290,2 375,3 46,8 — 337,1 1049,4	70,0 375,5 446,2 55,8 70,0 273,0 4291,5	— — — — — — —	70,0 422,7 521,7 67,2 770,0 873,5 2725,1	78,5 30,3 435,1 40,9 — 144,7 399,5	683,1 436,1 579,5 95,1 770,0 4138,0 3701,8	50944,4 7564,4 48079,5 1111,9 2730,0 40589,0 94019,2
Von Kleinen.	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	— — — —	2579,5 72,6 551,6 1,3 85,9 3290,9	556,1 419,4 47,8 2,7 106,0 832,0	3208,9 46,9 30,2 0,5 26,3 3312,8	70,0 6,0 5,3 — 11,2 92,5	— 3,5 4,5 — 41,5 49,5	— — — — — —	1337,8 2,5 6,1 3,1 24,3 4373,8	— 4,1 1,4 — 2,9 8,4	4656,5 33,4 9,2 — 43,3 1742,4	9408,8 288,4 656,1 7,6 311,1 40672,3
Von Wismar.	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	5578,6 5496,3 45159,9 4223,9 70,0 2113,4 29642,1	2332,6 4171,7 330,0 67,2 420,0 256,1 4297,6	177,2 4567,2 433,3 3,8 44,1 4922,6	— — — — — — —	2082,1 292,8 264,4 4,5 131,0 2774,8	2119,8 4380,4 529,3 41,3 100,1 4440,9	— — — — — — —	1036,4 984,1 312,3 18,7 278,9 2630,4	904,7 62,8 45,6 — 18,7 48,6 1034,7	10773,6 633,1 4247,9 79,4 — 569,8 43303,8	48642,6 43864,3 49604,1 1777,3 630,0 5391,1 89909,4
Von Blankenberg.	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	— — — —	1501,5 736,1 4256,3 41,6 449,8 3655,3	112,5 44,0 72,6 — 7,0 405,8 790,4	568,0 44,0 — — — — —	— — — — — — —	322,8 518,7 243,0 21,0 86,9 1192,4	— — — — — — —	3995,2 158,0 507,8 8,3 169,0 4838,3	— 4,0 59,4 — 19,5 82,9	8300,2 269,1 71,4 0,6 — — 8836,6	60031,9 1908,1 2357,9 42,1 — 990,3 65330,3
Von Pübow.	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	— — — —	2555,1 1176,7 1856,3 6,7 140,0 120,0 5854,8	462,0 248,3 183,0 45,8 234,6 4143,7	— — — — 5,8 8,6	334,0 64,5 87,9 44,5 210,0 416,7 827,6	70,0 121,7 91,3 46,0 86,0 385,0	— — — — — — —	— 236,3 356,4 53,9 485,1 1131,7	— 41,5 44,4 5,6 90,3 421,8	12337,6 263,8 236,8 48,4 — 376,8 13233,4	15758,7 2122,8 2828,9 430,9 350,0 4515,3 22706,6
Von Güstrow.	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	1485,0 2232,6 8156,0 89,8 280,0 722,9 12966,3	411,5 68,3 440,6 22,3 210,0 141,8 4024,5	821,2 42,0 8,0 3,2 70,0 32,5 946,9	129,6 453,3 206,2 1,4 70,0 297,7 858,2	— — — — — — —	— — — — — — —	3125,3 297,0 245,5	— — — — — — —	— 88,5 403,5 — — 73,3 265,3	20025,4 404,2 620,0 90,5 140,0 1232,7 22312,8	26785,0 3594,1 10049,9 305,2 1400,0 4015,3 46149,5
Von Schwaan.	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	— — — —	70,0 328,6 313,8 2,2 69,7 784,3	172,5 57,4 87,6 — 71,2 388,7	— — 0,5 — 1,8 2,3	— 3,2 9,7 — 13,9 26,8	— 48,5 36,1 — 20,1 101,7	— — — — — — —	— 25,0 34,2 4,0 99,6 162,8	— — — — — — —	2342,4 253,8 93,4 9,8 269,5 2968,9	2584,9 728,6 594,6 28,3 619,4 4555,8
Von Rostock.	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	267,5 7151,2 4031,1 1105,4 440,0 1444,9 14140,1	— 514,6 525,5 32,2 70,0 213,8 1356,1	842,0 4463,2 1761,5 407,5 490,0 1446,9 5811,1	4537,0 1280,8 442,1 51,2 140,0 558,1 7029,2	516,0 4350,5 720,0 51,0 — 260,0 2897,5	445,2 557,1 306,5 424,7 70,0 459,7 4960,2	— — — — — — —	2423,4 1623,6 1081,9 338,0 140,0 1233,8 6840,7	730,6 302,8 442,3 67,0 70,0 333,4 1646,1	— — — — — — —	9781,7 14260,2 9026,8 4874,0 1120,0 5682,6 41745,3
Total.	Zum Tariffaß Ia. " " Ib. " " II. " " III. in Wagenladungen. Passagiergüter.	52608,5 48719,5 41541,2 3004,7 810,0 9048,5 425762,1	11580,9 5082,9 5746,2 236,5 910,0 2084,9 25641,1	79917,6 12875,1 38693,8 3356,2 4890,0 10558,6 146291,1	41561,5 5954,3 45077,2 2574,6 910,0 5568,5 71648,5	3312,1 2538,7 3058,8 175,2 — 1073,1 10157,1	6083,1 3670,3 3440,2 276,4 280,0 4537,5 15288,2	— — — — — — —	9753,6 4987,4 40112,1 850,8 4050,0 3883,3 30637,2	1713,8 628,1 793,7 84,0 70,0 706,7 3996,3	56980,7 8427,2 20112,0 1032,8 910,0 5289,6 92752,3	235438,2 64724,7 169014,3 10625,5 6930,0 40084,2 529816,7



## Uebersicht des Vieh- und Equipagen-Transportes im Jahre 1850.

Von Station.	Nach Hagenow.								Nach Schwerin.							Nach Kleinen.					Nach Wismar.											
	Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Schweine.	Schafe, Hammel, Ziegen.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Schweine.	Schafe, Hammel, Ziegen.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Schweine.	Schafe, Hammel u. Ziegen.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Schweine.	Schafe, Hammel u. Ziegen.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.
Hagenow	"	"	"	"	"	"	"	"	32	1	13	"	2	"	90	24	"	"	"	"	"	"	1	"	9	3	"	"	22	"	33	11
Schwerin	70	223	134	11135	1017	1	88	12	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	15	"	"	1	"	"	"	"	"	"	36
Kleinen	"	"	"	3	234	"	5	"	"	"	13	75	2	"	9	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9
Wismar	28	94	36	7703	1096	2	32	8	"	11	3	1261	151	"	41	5	"	"	12	47	"	37	9	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Plankenberg	"	"	"	108	"	"	"	"	"	12	41	1579	"	"	6	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	2
Dülow	4	18	"	462	1	"	3	"	"	10	"	1299	1	"	12	"	"	"	"	30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2
Güstrow	10	104	146	3903	667	"	15	4	"	1	4	320	1	"	14	2	1	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	1	"	5	
Schwaan	"	36	"	99	"	"	1	"	"	3	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Rostock	24	72	21	3386	156	"	14	5	12	1	"	37	1	"	12	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10	
Total	136	547	337	26794	3171	3	158	29	44	39	74	4571	158	—	186	37	1	1	12	77	—	37	26	—	9	5	—	23	—	97	15	

Nach Blankenberg.							Nach Bützow.							Nach Güstrow.							Nach Schwaan.							Nach Rostock.							Total.												
Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schweine.	Schafe, Hammel u.	Puter, Gänse.	Hunde.	Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schweine.	Schafe, Hammel u.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schweine.	Schafe, Hammel u.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schweine.	Schafe, Hammel u.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schweine.	Schafe, Hammel, Ziegen.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.									
"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	1	"	73	11	2	"	"	"	"	8	7	"	"	"	"	"	1	"	3	"	"	"	"	24	3	117	15	15	"	24	"	160	45	
"	"	"	2	"	"	8	"	1	"	"	"	"	"	8	2	4	10	"	2	"	16	9	"	"	"	"	"	"	3	"	15	"	"	"	"	23	6	90	235	134	11137	1019	1	197	33		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	78	236	"	26	"		
"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	14	"	29	105	51	9011	1247	39	105	13		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7	"	3	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	3	"	"	"	12	41	1689	"	"	18	"		
"	"	"	72	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	21	1	"	"	"	"	"	"	4	1	"	"	1	"	"	11	"	4	28	2	1863	3	"	55	2			
"	"	"	"	"	"	8	"	1	"	54	1	"	13	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	5	"	"	2	"	3	4	"	18	"	12	109	150	4280	674	"	78	6
"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	4	17	"	"	"	41	"	99	"	4	30	"			
"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	90	8	2	1	1	"	1	"	"	"	29	"	"	"	"	3	"	18	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37	74	21	3423	250	"	93	13		
—	—	—	74	—	—	26	—	2	—	—	61	91	—	40	4	78	22	3	—	3	—	86	17	—	1	—	—	3	—	33	1	19	4	1	3	4	4	110	9	289	619	427	31580	3453	44	762	112



**Heber, Oskar** ordn. im Strassenbau



# 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-, combinirten Post- und 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.



# Staatliche Bibliothek

pro ultimo December 1850.

1. Aufnahme der von dem hiesigen Universitätsrat am 1. Juli des letzten Jahres 1850 beschlossenen  
Veränderung des hiesigen Bibliotheksbestandes.
2. Aufnahme der von dem hiesigen Universitätsrat am 1. Juli des letzten Jahres 1850 beschlossenen  
Veränderung des hiesigen Bibliotheksbestandes.
3. Aufnahme der von dem hiesigen Universitätsrat am 1. Juli des letzten Jahres 1850 beschlossenen  
Veränderung des hiesigen Bibliotheksbestandes.
4. Aufnahme der von dem hiesigen Universitätsrat am 1. Juli des letzten Jahres 1850 beschlossenen  
Veränderung des hiesigen Bibliotheksbestandes.
5. Aufnahme der von dem hiesigen Universitätsrat am 1. Juli des letzten Jahres 1850 beschlossenen  
Veränderung des hiesigen Bibliotheksbestandes.



1.

# Zusammenstellung

der

von den einzelnen Maschinen vom 1. Juli bis ultimo December 1850 durchlaufenen Meilen

und des dabei verbrauchten Materials.

Nr.	Der Locomotiven Namen.	Personen-, Güter- und Extrazüge.				Reservebedienst.				Leer.				Materialzüge.				
		Zurück- gelegte Meilen.	Mit Achsen, reducirt auf 4 Meile.	Dabei verbraucht			Zurückgelegte Meilen.	Verbraucht			Zurückgelegte Meilen.	Dabei verbraucht			Zurückgelegte Meilen.	Dabei verbraucht		
				Coaks	Del und Zalg	£		Coaks	Del und Zalg	£		Coaks	Del und Zalg	£		Coaks	Del und Zalg	£
I.	Rostock	169	4244	15100	81	—	40	3300	49	—	12	1000	12	124	5600	45	—	
II.	Wismar	464	14154	45300	250	—	12	900	7	—	16	1000	12	811	86200	534	—	
III.	Güstrow	760	11356	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	—	—	—	—	—	25	2000	22	2077	189900	1248	—	
VI.	Schwerin	—	—	—	—	—	488	19200	116	—	—	—	—	582	60100	374	—	
VII.	Berlin	686	23095	70800	365	—	72	8200	43	—	—	—	—	—	—	—	—	
VIII.	Bützow	1564	23870	94300	880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
IX.	Schwaan	2550	69403	208800	1175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
X.	Nebel	2278	71142	206700	967	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
XI.	Warnow	3044	97513	275000	1394	—	6	1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
XII.	Magdeburg	762	14796	52600	399	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
XIII.	Mecklenburg	2652	73811	234600	1243	—	—	500	—	—	—	—	—	56	14800	5	—	
XIV.	Ludwigslust	1744	35169	146400	916	—	12	1000	12	—	8	600	6	—	900	—	—	
	Summa	18084	468121	1,503300	8926	—	316	38300	262	—	88	7200	88	4573	446400	2807	—	

Auf eine Meile mit 25,20 Achsen sind 83,13 £ Coaks und 0,9 £ Del und Zalg zum Feizen und Schmieren der Maschinen verbraucht.



# Summarische Uebersicht

der

von den Personen-, combinirten Post - Gepäck-, Güter- und Vieh - Wagen

bis ultimo December 1850 durchlaufenen Meilen.

Laufende №	Bezeichnung der Wagen.	Haben durchlaufen			bis ultimo Juni 1850 zusammen Bahn-Meil.	bis ultimo Dec. 1850 zusammen Bahn-Meil.
		vom 1. Juli bis ultimo Decbr. 1850	auf der eigen. Bahn Bahn-Meil.	auf der Verl.-Hamb. Bahn Bahn-Meil.	zusammen 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	44271	47709
6.	Bedeckte Güterwagen, 8rädr.	31895	14600	46495	138471	184966
7.	do. do. 4 u. 6rädr.	12663	9219	21882	21691	43573
8.	Offene do. 4 u. 6rädr.	29104	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

der

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

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.
Ordnungsnummer.	Namen der Locomotiven.	Cylinder	Kessel		Spezifische zu-		Ueberdruck des	Zahl der Räder.	Durchmesser der	Die Locomotiv. sind beschafft		Die Locomotiven haben		im Betrieb ab-		Brennstoffver- brauch pro Fahr 1850 pro 1000 Pfd.	Wasser- verbrauch pro Fahr 1850 pro 1000 Pfd.	Bemerkungen.
		Durchmesser Zoll.	Durchmesser Zoll.	Durchmesser Zoll.	Spezifische zu- fammen Zoll.	Spezifische zu- fammen Zoll.	Ueberdruck des Zoll.			aus den Fabriken	im Betrieb ab-	in den früheren Jahren über- bieten	bei Materiallag- erung im Betrieb	bei Materiallag- erung im Betrieb	in den früheren Jahren über- bieten			
1.	Rostock	13	22	38 3/4	9 1/2	492	72	6	5 engl.	1847	W. Borsig	13596	169	146	13911	—	89,35	Spalte Nr. 17 ist
2.	Wismar	13	22	38 3/4	9 1/2	492	72	6	5 "	1847	W. Borsig	7558	464	839	8861	—	97,63	nicht ausgefüllt, weil
3.	Güstrow	13	22	38 3/4	9 1/2	492	72	6	5 "	1847	W. Borsig	8991	760	51	9802	—	72,37	im betreffenden Jahre
4.	M. Vorpommers	13	20	43 u. 38	11 1/2	658 1/2	75	6	5 "	1848	J. Köpcke	1658	71	845	2574	—	109,86	zum Anheizen meh-
5.	Hamburg	13	20	41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	546 1/2	72	6	5 "	1848	W. Borsig	9186	1340	64	10590	—	67,84	rentheits vorräthiges
6.	Schwerin	13	20	41 1/2 u. 38 3/4	10 1/2	546 1/2	72	6	5 "	1848	W. Borsig	5384	—	2290	7674	—	—	Abfallholz verwendet.
7.	Berlin	13	20	41 1/2 u. 38 3/4	10 1/2	546 1/2	72	6	5 "	1848	W. Borsig	3505	686	654	4845	—	103,21	
8.	Bülow	13	20	41 1/2 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6	5 "	1850	W. Borsig	914	1564	—	2476	—	60,29	
9.	Schwaben	13	20	41 1/2 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6	5 "	1850	W. Borsig	775	2550	—	3325	—	81,86	
10.	Nebel	13	20	41 1/2 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6	5 "	1850	W. Borsig	460	2278	—	2738	—	90,24	
11.	Warnow	13	20	41 1/2 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6	5 "	1850	W. Borsig	878	3044	6	3928	—	90,34	
12.	Magdeburg	13	20	41 1/2 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6	5 "	1850	W. Borsig	328	762	56	1146	—	69,83	
13.	Mecklenburg	13	20	41 1/2 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6	5 "	1850	W. Borsig	506	2652	—	3158	—	88,46	
14.	Ludwigslust	13	20	41 1/2 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6	5 "	1850	W. Borsig	278	1744	26	2048	—	83,84	
15.	Strelitz	13	20	41 1/2 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6	5 "	1850	W. Borsig	—	—	—	—	—	—	



## Verzeichniß

der

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

Ordnungs-Nr.	Bezeichnung der Wagen.	Stück	a	Personen			Ladungs- fähigkeit. Ctr.
				I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	
1.	6rädr. Personenwagen I. und II. Classe	8	38 Pers.	48	256	—	—
2.	6rädr. do. II. Classe	5	32 "	—	160	—	—
3.	6rädr. do. II. und III. Classe	2	36 "	—	32	40	—
4.	8rädr. do. III. Classe	8	70 "	—	—	560	—
5.	6rädr. do. III. Classe	5	40 "	—	—	200	—
6.	8rädr. bedeckte Güterwagen	55	160 Ctr.	—	—	—	8800
7.	4rädr. do. do.	29	70 "	—	—	—	2030
8.	6rädr. 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.	6rädr. Butterwagen	2	120 "	—	—	—	240
14.	8rädr. Holzwagen	6	160 "	—	—	—	960
15.	8rädr. combinirte Post- und Gepäckwagen	4	—	—	—	—	—
16.	8rädr. Gepäckwagen	2	160 "	—	—	—	320
		199		48	448	800	17710
				1296			



# Allgemeine statistische Notizen

pro ultimo December 1850.

Nach Anleitung des in Preußen eingeführten Formulars, unter Bezugnahme auf die numerirten Colonnen desselben.

Col. № 3	Länge der Bahn . . . . .	19,3 Meilen.
" "	4 Bau-Capital im Ganzen . . . . .	5,950,000 ₧.
" "	5 Davon in Stamm-Actien . . . . .	4,350,000 "
" "	" " Prioritäts-Obligationen . . . . .	1,600,000 "
	Von letzteren sind jedoch für jetzt nur ₧ 1,271,000 ausgegeben.	
" "	8 Vorhandene Locomotiven . . . . .	15.
" "	9 Desgleichen Personenwagen . . . . .	28.
" "	10 Desgleichen Lastenwagen . . . . .	171.
" "	14 Beförderte Personen . . . . .	192,587.
" "	15 Beförderte Güter . . . . .	486,732,5 Centner.
" "	16 Jede Person durchfuhr durchschnittlich . . . . .	5,54 Meilen.
" "	17 Jeder Centner Gut durchfuhr durchschnittlich . . . . .	6,88 Meilen.
" "	18 Jede Person hat durchschnittlich pro Meile eingetragen	5,47 $\beta$ M. Et. = 3,42 Sgr. Pr. Et.
" "	19 Jeder Centn. Gut hat durchschnittlich pro Meile eingetragen	7,84 $\beta$ M. Et. = 4,9 $\beta$ Pr. Et.
" "	24 Einnahme für Personen incl. Gepäck . . . . .	125,065 ₧ 44 $\beta$ 8 $\lambda$ .
" "	25 Desgleichen für Güter, Equipagen und Vieh . . . . .	54,286 " — " 10 "
" "	26 Desgleichen für Extraordinaria . . . . .	3,600 " 40 " 9 "
" "	27 Total-Einnahme . . . . .	182,952 " 37 " 10 "

Für das

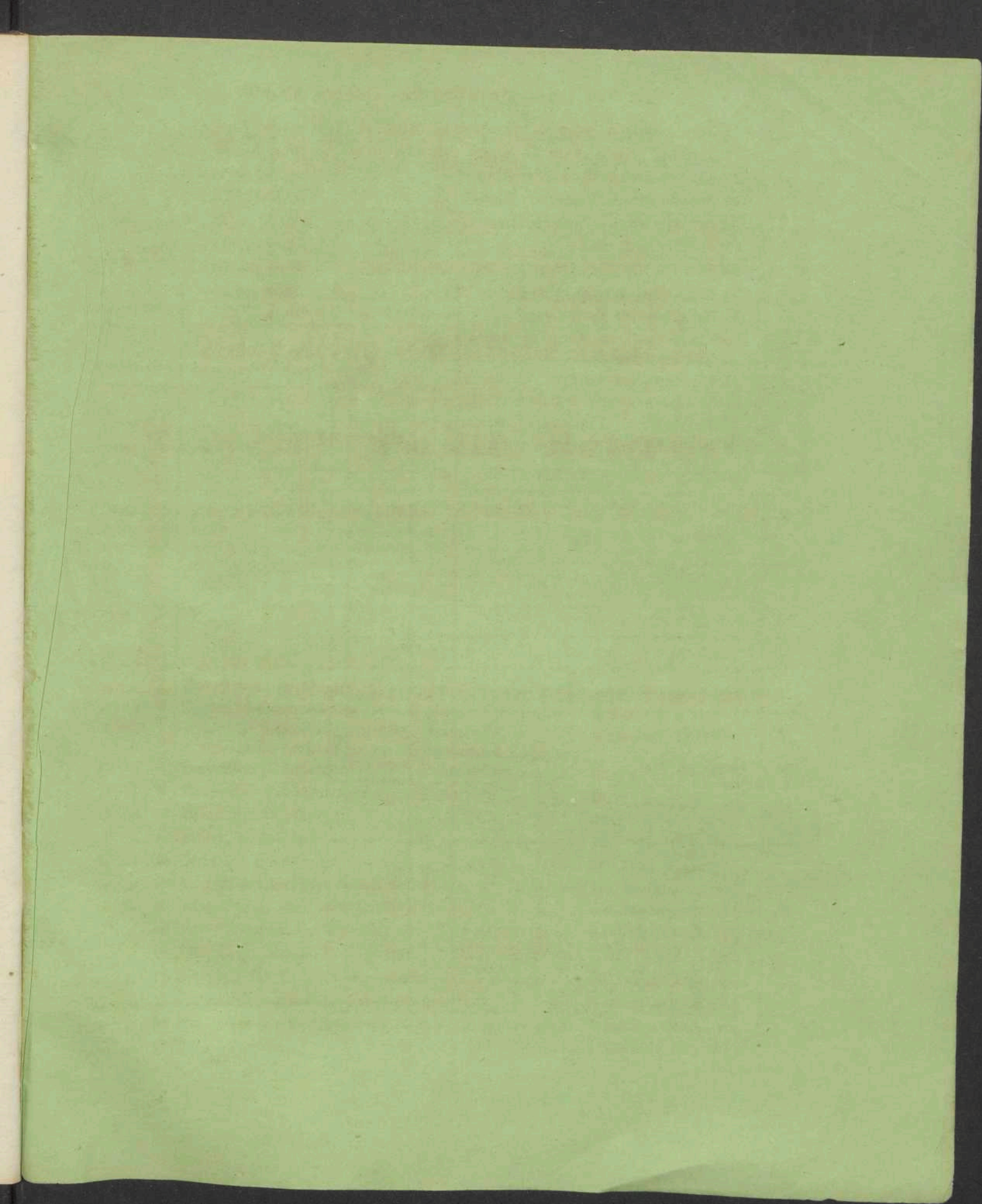


# Für das letzte Semester des Jahres 1850.

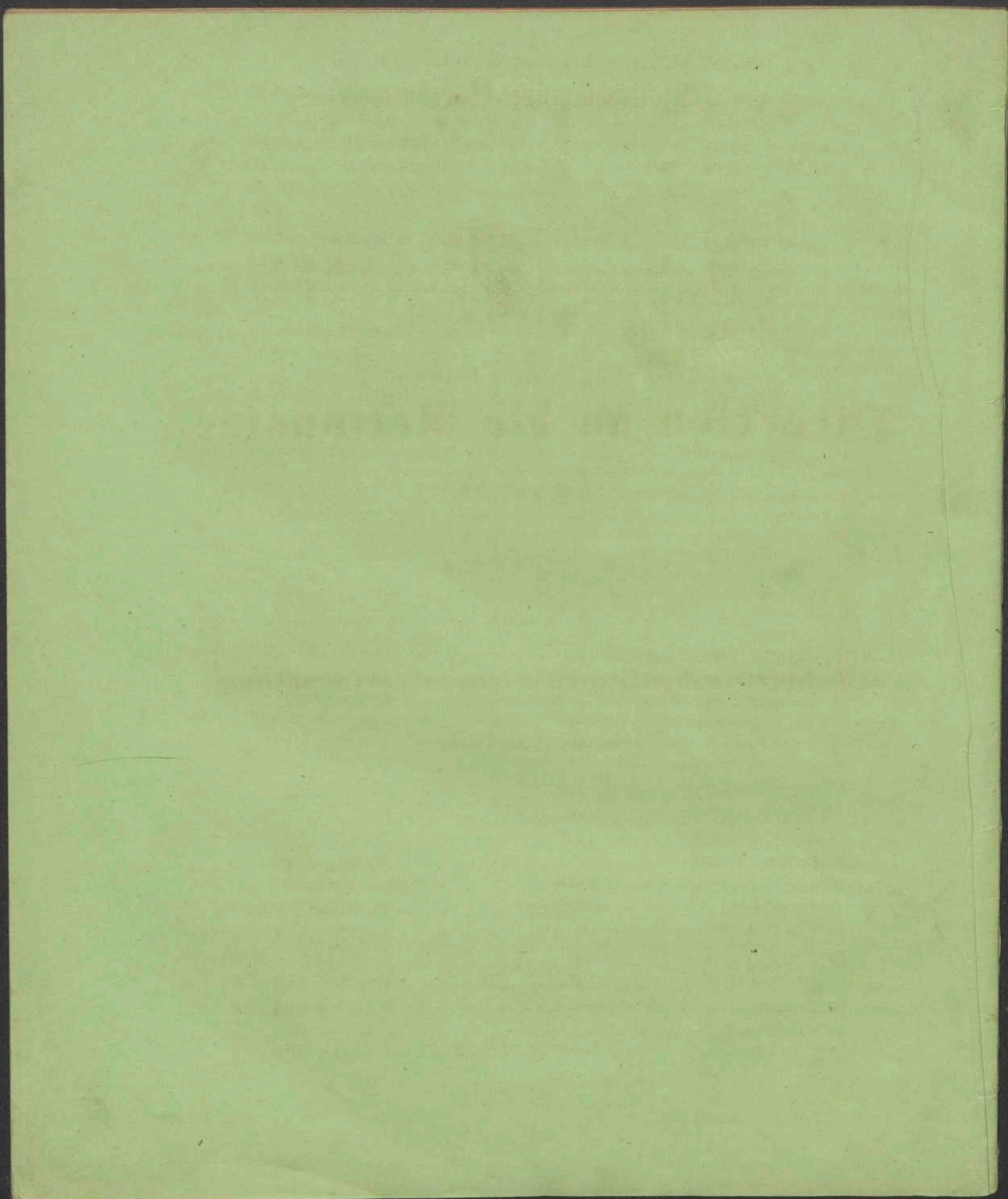
Col. № 11	Die Locomotiven haben an Zugmeilen durchlaufen	18,084 Meilen.
" "	13 Für die Zugmeile ist an Coaks verbraucht	83,13 A.
" "	28 Ausgabe für die Bahn-Verwaltung	41,242 ₰ 20 β 2 A.
" "	29 Ausgabe für die Transport-Verwaltung	30,560 " 3 " 2 "
" "	30 Ausgabe für die allgemeine Verwaltung	8,093 " 36 " 3 "
" "	31 Ausgabe in Summa	79,896 " 11 " 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 ₰ 13 β 4 A.
" "	38 Desgl. für die Transport-Verwaltung pro Zugmeile	1 ₰ 33 β 1 A.
" "	39 Die sämtlichen Ausgaben betragen pro Zugmeile	4 " 20 " 1 "

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











# Summarische Uebersicht

der

von den Personen-, combinirten Post - Gepäck-, Güter- und Vieh - Wagen

bis ultimo December 1850 durchlaufenen Meilen.

Laufen. No.	Bezeichnung	Haben durchlaufen				
		vom 1. Juli bis ultimo Decbr. 1850			bis ultimo	bis ultimo
		auf der eigen. Bahn Bahn-Meil.	auf der Berl.-Hamb. Bahn Bahn-Meil.	zusammen Bahn-Meil.	Juni 1850 zusammen Bahn-Meil.	Dec. 1850 zusammen Bahn-Meil.
1.	Personenwa fe	17766	25	17791	50014	67805
2.	do.	8915	—	8915	3978	12893
3.	do. II. u.	635	—	635	419	1054
4.	do. III. Class.	—	—	27722	58073	85795
5.	Combin. Post- und Gepäckwag	—	—	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.	29104	—	6589	80972	117561
9.	Holzwagen, 8rädr.	907	—	—	509	1592
10.	Vieh- und Pferdewagen, 4rädr.	6686	81	—	44305	59089
		142731	39612	—	—	622046
	oder Achsemeilen	441372	109737	55111	—	—