



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

**7.1852 : Jahres-Bericht der Direction an die Actionaire, erstattet zu Schwerin in
der ... ordentlichen General-Versammlung am ...**

Schwerin: Schnellpressendruck von Ferdinand Hartig, 1852

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765856086>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Mecklenburgische Eisenbahn.

Jahres-Bericht

der

Direction an die Actionnaire,

erstattet

zu Schwerin

in der

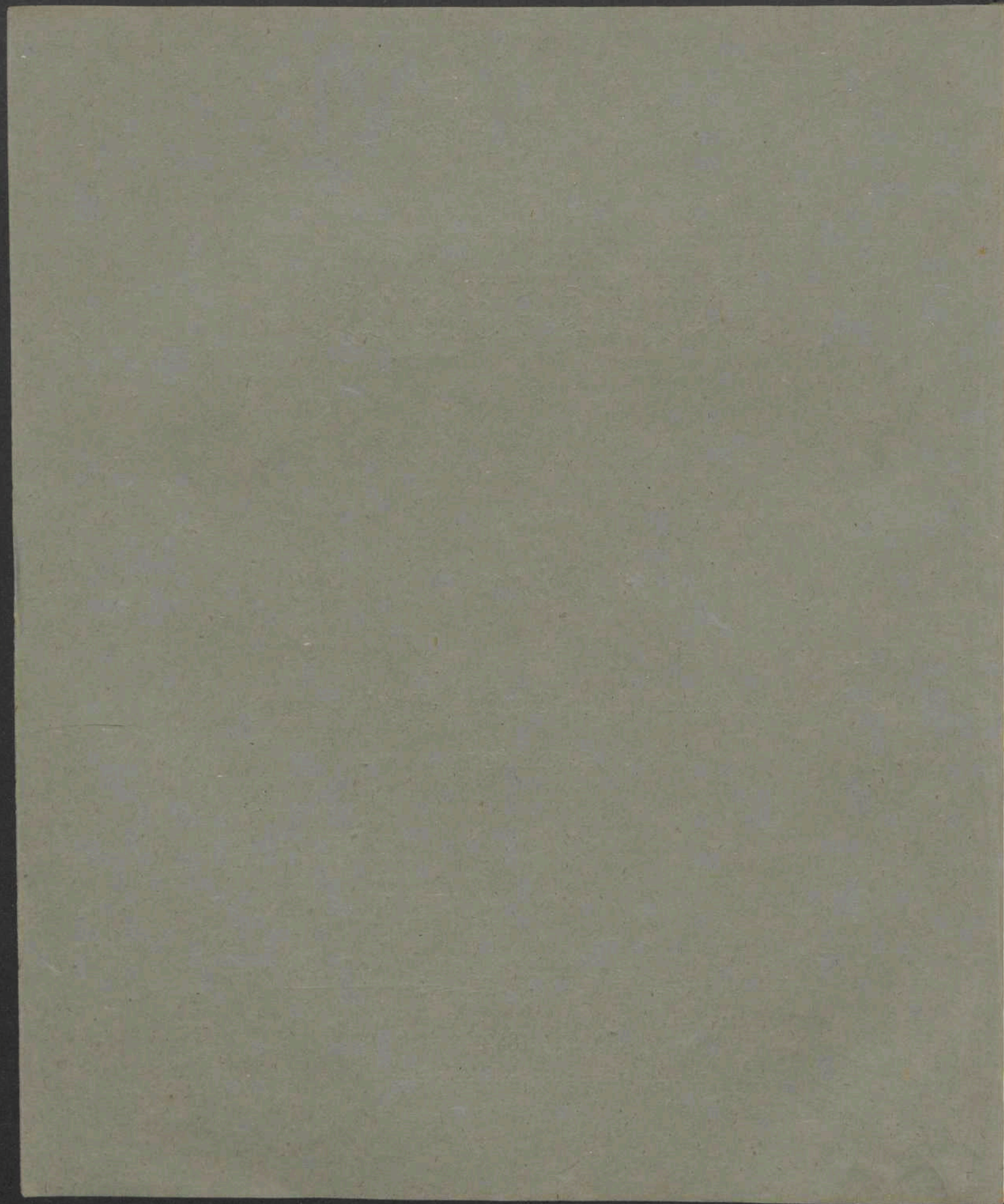
siebenten ordentlichen General-Versammlung

am 24. Mai 1852.

Schwerin, 1852.

Schnellpressendruck von Ferdinand Hartig.





Jahres-Bericht

der Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn - Gesellschaft

an die General-Versammlung der Actionaire

am 24. Mai 1852.



Unter dem 26. Mai des vorigen Jahres hatten wir die Ehre, Ihnen das Resultat des Betriebes des ersten Jahres der von uns verwalteten Bahn vorzulegen. Wir sprachen Ihnen damals wiederholt unsere Bitte aus, zu dem Werke Vertrauen zu haben, indem wir der Hoffnung lebten, daß trotz aller Widerwärtigkeiten, mit denen von Anfang an der Bau der Mecklenburgischen Eisenbahn zu kämpfen gehabt hat, das Unternehmen dennoch zu einem ge-
dehlichen Ende geführt werde.

Das abgelaufene Betriebs-Jahr, über welches wir Ihnen heute Bericht erstatten, hat nach Bestreitung aller Unkosten, nach Berichtigung der uns obliegenden Zins-Zahlungen der Prioritäts-Schulden, nach statutenmäßiger Amortisation eines Theils derselben, endlich nach vorschriftsmäßiger Hinterlegung der Quote zum Reservefond es noch gestattet, eine, wenn auch geringe Dividende an die Actionaire zu vertheilen.

Was wir in der Einleitung zu unserm vorjährigen Bericht als Erwartung aussprachen, hat sich jetzt schon theilweise realisiert, worüber die speciellen Vorlagen Ihnen Rechenschaft geben werden.

Wir erlauben uns demnach sofort, ohne weitere Einleitung, auf die Rechnungs-Nachweisungen einzugehen und beziehen uns auf die Anlagen
sub I. bis IV.

Von dem auf die Haupt-Rechnung übertragenen Bestand der Betriebs-Rechnung

werden nach Beschluß des Ausschusses verwendet:

Zur Hinterlegung für den Reserve-Fond

Zur Vertheilung von $\frac{1}{4}$ pCt. Dividende gegen

Coupon Nr. 4.

24,300 fl 2 β 11 gr

10,875 fl

21,750 fl

Es bleibt also zu Gunsten der neuen Rechnung ein Ueberschuß von

2,550 fl 2 β 11 gr

Für die zum Reserve-Fond abgesetzte Summe werden wir Prioritäts-Obligationen Litt. B.

ankaufen, welche das Hohe Ministerium uns im Johanni-Termine zum Pari-Course über-

lassen zu wollen huldreichst zugesagt hat.

Fahr-Plan.

Der Fahr-Plan hat seit dem 10. Mai v. J. keine Veränderung erfahren; es ist dazu keine Gelegenheit gewesen, indem keine Anknüpfungspunkte von außen, als neue Fahrten auf der Berlin-Hamburger Bahn u., gegeben waren, um Verbesserungen herbeizuführen, und auch aus den bestehenden Verhältnissen nach den gemachten Erfahrungen sich nichts Besseres, als das jetzige hat ableiten lassen.

Vor Kurzem haben wir Veranlassung gehabt, die neu beabsichtigten gemischten Personen- und Güterzüge der Berlin-Hamburger Bahn zu einer etwaigen Veränderung unserer Züge in Erwägung zu ziehen. Es werden aber die Differenzen der Berlin-Hamburger Gesellschaft mit dem preussischen Handels-Ministerio auf eine oder die andere Weise erst gelöst werden müssen, bevor unsre Maßregeln dadurch bestimmt werden können.

Die im vorigen Sommer eingelegten Güterzüge sind durch die seitdem vermehrte Bewegung von Waaren nunmehr zu einer Nothwendigkeit geworden, während man bei deren Beginne nur eine Beseitigung von, allerdings erheblichen, Uebelständen im Auge hatte. Die Erfahrung hat sogar die tägliche Abfertigung eines Güterzuges von Schwerin nordwärts nöthig gemacht, wenn solcher auch bisher häufig nur bis Bügow gegangen ist.

Betriebs-Verhältnisse.

Mit dem 12. Mai ist das zweite volle Betriebsjahr seit dem Tage der Eröffnung der ganzen Bahn abgelaufen.

Wir geben Ihnen nachstehend eine Uebersicht der Ergebnisse desselben in Bethalt zu denjenigen des vorausgegangenen Jahres.

	Vom 13. Mai 1850 bis 12. Mai 1851.	Vom 13. Mai 1851 bis 12. Mai 1852.
Personengelder incl.		
Militärs:	234337 Pers. 153534 ₰ 8 β 10 A	241928 Pers. 158878 ₰ 43 β 8 A
Gepäck, Equipagen und Vieh:	16086 „ 41 „ 3 „	18345 „ 5 „ 9 „
Frachtgelder:	681370 Ctr. 59504 „ 7 „ 11 „	968044 Ctr. 77262 „ 40 „ 11 „
Miethe für diesseitige Wagen auf fremden Bahnen:	2199 „ 35 „ 10 „	5912 „ 26 „ 7 „
	231324 ₰ 45 β 10 A	260399 ₰ 20 β 11 A

Die gedeihliche Entwicklung des Verkehrs wird hierdurch besser als durch alles Raisonnement vor Augen geführt.

Es hat unsrer Aufmerksamkeit nicht entgehen können, daß, um den Verkehr an die Eisenbahn heran zu ziehen, vor allen Dingen dafür gesorgt werden müsse, daß zu und von allen Stationen prompte Gelegenheit zur Weiterbeförderung vorhanden sei. Es hat sich dieses auch schon aus dem Eisenbahn-Verkehr heraus von selbst entwickelt, indem da, wo irgend Veranlassung war, neue Posten eingelegt und auch Privat-Unternehmungen hervorgerufen sind, die mit dem Abgange der Züge correspondiren.

Außer diesen inneren Verkehrsmitteln mußten auch andere größere und kostspielige nach außen hin geschaffen und ein bis dahin in Mecklenburg fast unbekannter Verkehr ins Leben gerufen werden. Wir meinen die Beförderung nach und von den an der Ostsee gelegenen Ländern. Wismar hatte bereits die Initiative durch die Errichtung einer Dampfschiffahrts-Linie nach Kopenhagen ergriffen, welche leider durch den schon vor Jahren stattgefundenen Verlust des einen Schiffes und die vor kurzem stattgehabte Reparatur des zweiten unterbrochen gewesen ist. Am 13. dieses Monats haben die Fahrten des Dampfschiffes „Obotrit“ wieder begonnen. Rostock hat auf seinen Werften 2 neue eiserne Schrauben-Dampfschiffe von je 200 Tons Ladefähigkeit gebaut und in Fahrt gesetzt, und zwar während der Saison

regelmäßig auf St. Petersburg, außerhalb derselben jedoch nach England oder nach anderen Ländern, wohin und woher sich Fracht findet. Wir hoffen, daß es diesem Unternehmen gelingen werde, ein Geschäft hervorzurufen, zu dessen Gedeihen alle Elemente vorhanden sind.

Daß in unserm vorjährigen Bericht erwähnte Transito-Gesetz ist inzwischen unterm 2. Juni v. J. von Seiten des Hohen Großherzogl. Gouvernements publicirt, und die unbedeutende Abgabe, welche nur als eine Controll-Gebühr betrachtet werden kann ($\frac{1}{2}$ β bis 2 β p. Zoll Centner nach den verschiedenen Waaren-Classen), läßt uns hoffen, daß wir mit Glück mit allen übrigen Bahnen da, wo die geographischen Verhältnisse es irgend zulassen, concurriren können.

Wir sind in der Lage, annehmen zu dürfen, daß binnen Kurzem sich noch andere Verkehrs-Bege eröffnen werden, wenn gleich wir heute uns noch nicht für berechtigt halten, diese schon näher anzugeben.

Die durchschnittlichen Entfernungen, welche die Personen sowohl, als die Güter durchfahren haben, sind im Jahre 1852 fast genau dieselben gewesen, wie im Jahre 1851.

Die Personengeld-Einnahme ist ersichtlich im Steigen.

Die Nachweisungen der Güter-Transporte enthalten in diesem Jahre zur bessern Uebersicht der Bewegung in den Tabellen Litt. F. und G. auch eine Angabe der Waarengattungen, welche von und nach den verschiedenen Stationen transportirt worden sind.

Von den Personen durchfahren diejenigen der ersten Classe die längste Strecke (jede durchschnittlich ca. 7 Meilen); dann kommen die der zweiten Classe (jede durchschnittlich ca. $6\frac{3}{4}$ Meilen); endlich die der dritten Classe (jede durchschnittlich $5\frac{1}{3}$ Meilen).

In Betreff der Güterbeförderung zu den verschiedenen Frachtclassen findet sich hervorzuheben, daß die Güter zum Normalsatz die längsten Strecken (jeder Centner durchschnittlich ca. $9\frac{1}{2}$ Meilen) zurückgelegt haben. Die Hauptbewegung dieser Frachtclassen findet sich in den von anderen Bahnen über Hagenow herangebrachten Gütern; der Verkehr im Inlande in denselben ist nur schwach gewesen.

Die Güter zum Tarif I (a & b) durchliefen eine kürzere Entfernung (durchschnittlich ca. 6 Meilen jeder Centner).

Die Nebeneinanderstellung der Zahlen der Jahre 1851 und 1852 ergiebt nicht direct eine Beurtheilung der Verkehrs-Verhältnisse dieser beiden Jahre in Vergleich zu einander, weil die Frachtclassen nicht übereinstimmend sind und das Jahr 1851 die Bahn nur vom 13. Mai an in ihrer ganzen Länge im Verkehr gesehen hat.

Es ist jedoch eine namhafte Vermehrung des Güterverkehrs, namentlich zu den ermäßigten Frachtsätzen daraus ersichtlich; besonders haben die Getreide-Transporte ganz beträchtlich zugenommen. Die größere Hälfte dieser letzteren (etwa $\frac{3}{5}$ stel des ganzen Quantum) gehörte dem innern Verkehr an.

Die Einnahme für Transporte zu dem Frachtsatz I (a & b) ist der Hauptsache nach den Getreide-Transporten zu verdanken und zwar:

- 1) nach Rostock von verschiedenen Stationen, vornehmlich von Güstrow, dann folgt Bützow,
- 2) nach Hagenow und weiter, meistens nach Hamburg. Diese Transporte sind überwiegend von Schwerin gekommen, dann folgt Güstrow.

Beträchtlich ist der Versand von Artikeln der niedrigen Frachtsätze von der Friedrichswalder (Penziner) Weiche gewesen.

Von dem Vieh-Transporte kann man eine allzurasche Vermehrung nicht erwarten; nach unserer Ansicht werden sich jedoch die Einnahmen dafür im Laufe der Jahre beträchtlich

steigern. Daß sie schon jetzt im Zunehmen begriffen sind, ist aus einem Vergleiche der Geld-Einnahmen einzelner entsprechender Monate der beiden Jahre deutlich ersichtlich.

Hinsichtlich der Personen-Bewegung stehen die verschiedenen Stationen in folgendem Range.

Es sind angekommen:		Es sind abgegangen:	
In Schwerin	52584 Personen.	Von Schwerin	52952 Personen.
" Hagenow	39737 "	" Rostock	37984 "
" Rostock	37169 "	" Hagenow	36857 "
" Güstrow	31796 "	" Güstrow	32387 "
" Wismar	21467 "	" Wismar	21779 "
" Bützow	21053 "	" Bützow	21272 "
" Schwaan	11265 "	" Schwaan	11195 "
" Blankenberg	10557 "	" Blankenberg	10958 "
" Kleinen	5981 "	" Kleinen	6225 "
<u>231609 Personen.</u>		<u>231609 Personen.</u>	

Die Güterbewegung (incl. Passagiergepäck) wie folgt:

Es sind angekommen:		Es sind abgegangen:	
In Hagenow	260354,6 Ctr.	Von Hagenow	189915,4 Ctr.
" Rostock	235471,1 "	" Güstrow	169709,3 "
" Schwerin	162822,0 "	" Schwerin	133172,8 "
" Güstrow	80167,5 "	" Rostock	111698,6 "
" Wismar	69668,7 "	" Wismar	110420,3 "
" Bützow	36828,6 "	" Bützow	78283,8 "
" Blankenberg	31493,8 "	" Blankenberg	59743,1 "
" Schwaan	11986,5 "	" Schwaan	27350,6 "
" Kleinen	10229,7 "	" Kleinen	18728,6 "
<u>899022,5 Ctr.</u>		<u>899022,5 Ctr.</u>	

Unsere directen Verkehrs-Beziehungen haben mit der Eröffnung der Lübeck-Büchener Eisenbahn eine weitere Ausdehnung erhalten. Die stattgehabten directen Expeditionen nach und von den Stationen anderer Bahnen sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich.

Von diesseitigen Stationen sind direct expedirt:

Nach	Personen				Güter				
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Zusammen.	Zum Ta- rif I b. Ctr.	Zum Ta- rif II. Ctr.	Zum Ta- rif III. Ctr.	In Wa- genla- dungen. Ctr.	Zusammen. Ctr.
Berlin	164	1713	2086	3963	350,7	17639,8	1550,6	130,0	19671,1
Wittenberge	24	399	723	1146	12708,7	4619,5	232,9	—	17561,1
Grabow	2	278	470	750	1077,7	346,2	23,7	—	1447,6
Ludwigslust	245	2444	4234	6923	1846,7	2669,2	150,4	70,0	4736,3
Boizenburg	12	674	1144	1830	1119,8	1776,7	38,8	—	2935,3
Hamburg	177	3470	7893	11540	100019,2	61487,6	859,8	180,0	162546,6
Magdeburg	12	310	338	660	—	1965,7	144,9	—	2110,6
Leipzig	7	239	253	499	—	604,3	35,5	—	639,8
Lübeck		58	104	162					
	<u>643</u>	<u>9585</u>	<u>17245</u>	<u>27473</u>	<u>117122,8</u>	<u>91109,0</u>	<u>3036,6</u>	<u>380,0</u>	<u>211648,4</u>

Nach den diesseitigen Stationen sind direct expedirt:

Von	Personen.				Güter				
	1. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Zu- sammen.	Zum Ta- rif I b. Ctr.	Zum Ta- rif II. Ctr.	Zum Ta- rif III. Ctr.	In Wagen- ladungen. Ctr.	Zu- sammen. Ctr.
Berlin	167	1581	1742	3490	—	17469,7	634,1	—	18100,8
Wittenberge	34	386	662	1082	—	10630,1	678,2	—	11308,3
Grabow	11	423	685	1119	70,0	892,1	26,7	—	988,8
Ludwigslust	255	2424	4566	7245	90,6	2436,5	160,9	50,0	2738,0
Boizenburg	20	665	1075	1760	667,5	7435,8	55,0	—	8158,3
Hamburg	205	3393	6455	10053	938,8	95567,0	3307,9	196,0	100009,7
Magdeburg	19	253	316	588	—	5200,6	143,6	—	5344,2
Leipzig	1	86	161	248	—	2107,3	413,9	—	2521,2
Lübeck	1	48	123	172	—	—	—	—	—
	713	9259	15785	25757	1766,9	141739,1	5417,3	246,0	149169,3

Der directe Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen und Magdeburg und Leipzig hat Anfang Mai, der mit Lübeck Mitte October 1851 begonnen.

Aus den Anlagen C und E ist ersichtlich von und resp. nach welchen Stationen die vorstehenden Transporte gegangen sind.

Es sind im Jahre 1851 zwei neue Haltestellen
Warnow im Mai,
Bentschow im Juni,

dem Personen-Verkehre eröffnet. Vom 1. Januar d. J. werden auch Güter von und nach diesen Stellen befördert.

Der Normal-Satz für Güter hat seit der bereits im vorjährigen Berichte angezeigten Erniedrigung auf $\frac{1}{3}$ Sgr. pro Centner und Meile keine Veränderung wieder erfahren. Es dürfte hiezu auch keine Veranlassung vorliegen, denn der Tarif steht nach unserer Ansicht so, daß eine weitere Abminderung schwerlich zu einer größeren Bewegung der dazu gehörigen Güter führen wird. Die noch zu beseitigende Concurrenz der Fuhrleute wird auch den jetzigen Sätzen unbedingt weichen müssen. Eine Berücksichtigung dürften vielleicht solche Waaren, welche die ganze Länge der Bahn durchlaufen, die für den überseeischen Transit bestimmt sind, und welche uns sonst auf Concurrenz-Bahnen entgehen könnten, verdienen. Wir werden diesen Gegenstand nicht aus den Augen verlieren.

Während wir also den Normal-Satz unverändert ließen, hat auf der anderen Seite der ermäßigte Satz uns wiederholt beschäftigt, indem wir dabei berücksichtigen mußten, ob und welche Artikel geringen Werthes, welche theilweise noch gar nicht, theils in geringem Maße, theils nur auf kurze Strecken die Bahn passirten, durch eine Tarif-Ermäßigung zu gewinnen wären.

Das Resultat war, daß im Juni v. J. neben dem Producten-Tarife (I.), welchen wir auf der Höhe von $\frac{1}{3}$ Sgr. pro Centner und pro Meile belassen haben, noch ein weiter ermäßigter Satz für Holz, Steine, Ziegel, Stein-Kohlen u. (I. a) eingeführt ist und zwar in der Weise, daß auf längeren Strecken verhältnismäßig wohlfeiler, als auf kürzeren gefördert wird. Nach diesem Principe fiel der fragliche Satz von 3 auf 2 Silbergennige pro Meile nach Maßgabe der Beförderungs-Entfernung. Eine fortgesetzte Beobachtung dieses

Tarif.

Sachverhältnisses hatte die mit dem 1. Januar d. J. eingeführte fernere Herabsetzung dieses Tarifes nach einer noch mehr ermäßigten Scala zur Folge, wonach der fragliche Tarif von den kürzeren auf die längeren Bahnstrecken von 3 Silberpfennig bis auf $1\frac{6}{10}$ Silberpfennig pro Centner und Meile herabsinkt.

Der Erfolg ist uns auf fühlbare Weise bemerklich geworden, wenngleich die Zunahme der Transporte dieser rohen Waaren aus einer Vergleichung der hier anliegenden statistischen Tabellen mit den vorausgegangenen Beförderungen nicht ersehen werden kann, indem diese Artikel früher in dem Producten-Sage sich verschmolzen befanden.

Schwerer als über die Güter-Tarife werden die Ansichten über den Personen-Tarif zu vereinigen sein und wir fanden uns um so mehr veranlaßt, der Frage einer eventuellen Erhöhung derselben neuerdings unsere Aufmerksamkeit zuzuwenden, als unter unseren Actuonären die Meinung verbreitet zu sein scheint, daß eine solche Erhöhung ein ganz sicheres Mittel sei, das Resultat unseres Betriebes zu verbessern.

Ob diese Ansicht richtig ist, wird sich nur durch den Erfolg mit Sicherheit darthun. Wir bezweifeln aber diesen Erfolg und halten den Versuch bei der gegenwärtigen Lage der Gesellschaft für zu gefährlich, als daß wir dazu anrathen könnten. Bahnen, die einen Personen-Verkehr von einigem Belang haben, welcher vorzugsweise aus solchen Reisenden besteht, die in Verbindung mit anderen Eisenbahnen und sonstigen Verkehrs-Wegen über die ganze Bahn gehen, mögen einen solchen Versuch wagen, denn diese Reisenden werden durch eine geringe Preis-Erhöhung nicht verschreckt. Wohl aber risquirt man dies bei einem Verkehr wie der unsrige, der vorzugsweise der Local-Bewegung angehört. Die Reisenden auf kürzeren Strecken werden leicht durch Preis-Erhönungen verstimmt und schränken ihre Reisen ein, oder unterlassen sie ganz.

Wir beziehen uns hier auf unsere Vorlagen über die Verkehrs-Verhältnisse im Allgemeinen, aus welchen klar hervorgeht, daß die vorstehenden Bemerkungen insbesondere für die Passagiere 11ter Classe bei uns Anwendung finden.

Eine weitere Ausführung dieser Verhältnisse würde auf eine Wiederholung des in unserm vorjährigen Berichte bereits Gesagten hinauslaufen.

Betriebsmittel. Die vorhandenen Personenwagen enthalten:

Sitze 1. Classe	48.
Sitze 11. Classe	448.
Sitze 111. Classe	870.

Pro Bahnmeile sind 1,5 Personenwagen vorhanden.

Die Güterwagen in ihrer Gesamtheit haben eine Ladungsfähigkeit von 18030 Ctrn.; pro Bahnmeile sind 8,88 Güter- und Viehwagen vorhanden.

Die Bahn hat à Bahnmeile 0,88 Locomotive.

Unterhaltung und Betriebskosten. Die Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn an Gehalten, Löhnen, Bekleidung ic. kostete pro Meile 1766 ₰ 35 β 6 A.

Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossirungen, Oberbau sind 10013 ₰ 34 β 2 A unter dem Etat geblieben.

Die Unterhaltungskosten für Planum, Brücken, Dossirungen und Oberbau betragen pro laufende Meile 1224 ₰ 8 β 1 A oder pro Zugmeile 30 β 1 A.

Die Gesamtkosten der Bahn-Verwaltung betrugen pro Meile 3488 ₰ 34 β.

Die Bedienung beim Fahrdienste kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung, Meilengeldern, Nachtgeldern und für verschiedene Bedürfnisse à Zugmeile 9 β 8 A.

Die Bedienung der Maschinen kostete an Gehalten, Löhnung, Bekleidung und Meilen-
geldern à Zugmeile 13 β 9 \mathcal{A} .

Die Heizung der Locomotiven im Dienste, der Reservemaschinen, der Vorwärmer etc.
kostete pro Zugmeile 19 β 6 \mathcal{A} .

Die Maschinen der Personen- und Güterzüge verbrauchten im Durchschnitt à Zugmeile
86,05 \mathcal{A} Coke, 0,7 Eßfß. Holz.

In jedem Zuge wurden durchschnittlich bewegt 25,54 Achsen.

An Schmier- und Pugmaterial für die Maschinen wurde verausgabt à Zugmeile 2 β 9 \mathcal{A} .

Der Verbrauch an Del und Talg zur Maschinenschmiere betrug bei den Personen- und
Güterzügen 0,29 \mathcal{A} pro Locomotivmeile.

Die Unterhaltungskosten der Maschinen betrugen pro Zugmeile 4 β 8 \mathcal{A} .

Die Zugkraft hat mit allem Zubehör pro Zugmeile 42 β 4 \mathcal{A} gekostet.

An Schmier- & Pugmaterial für die Personen-, Güter- und Viehwagen wurde veraus-
gabt pro Zugmeile 1 β 2 \mathcal{A} .

Pro 100 Achsmeilen sind verbraucht worden 1,15 \mathcal{A} Schmiere.

Die Kosten für Schmiermaterial pro 100 Achsmeilen berechnen sich nach Abzug der
von den Postwagen, sowie $\frac{2}{3}$ der von den combinirten Post- und Gepäckwagen durchlaufenen
100845 Achsmeilen, wofür die Kosten von der Post erstattet sind, auf 4,1 \mathcal{A} .

Die Unterhaltungskosten der Personen-, Güter- und Viehwagen betrugen pro Zugmeile
8 β 4 \mathcal{A} .

Die Personen-, Güter- und Viehwagen haben auf der eigenen Bahn durchlaufen

862377 Achsmeilen,

ferner haben die Personen-, Güter- und Viehwagen auf der Nachbarbahn

278187 „

zurückgelegt, so daß der Gesamtbetrag der von unsern Wagen durch-

laufenen Achsmeilen incl. der comb. Post- und Gepäckwagen sich auf

1140564 Achsmeilen

herausstellt. Hieraus ergibt sich, daß die Unterhaltungskosten der Wagen incl. der von der
Post bezahlten $\frac{2}{3}$ Unterhaltungskosten der comb. Post- und Gepäckwagen von 186 \mathcal{P} 45 β 6 \mathcal{A}
im Durchschnitt pro Achsmeile nur 3,38 \mathcal{A} betragen.

Die Gesamtkosten für die Transportmittel betrugen pro Zugmeile 11 β 4 \mathcal{A} und pro
Achsmeile der bewegten Wagen 4,5 \mathcal{A} .

Die Gesamtkosten der Transport-Verwaltung betrugen pro Zugmeile 1 \mathcal{P} 36 β 5 \mathcal{A} .

Die gesammte Betriebsausgabe beläuft sich auf 148683 \mathcal{P} 31 β 7 \mathcal{A} , also pro Meile
auf 7703 \mathcal{P} 39 β 3 \mathcal{A} .

Die Anlage sub IV weist nach, in welchen Positionen der Betriebs-Ausgabe die statt-
gehabte Ersparung von 41357 \mathcal{P} 20 β 5 \mathcal{A} gegen den Etat erzielt ist.

Nachdem die betriebsfähige Herstellung der Bahn beendet war, mußte die Frage hinge-
stellt werden, ob und welche weitere Bau-Verwendungen gemacht werden sollten.

Manche für die Betriebs-Eröffnung getroffene Einrichtungen konnten nur Nothbehelfe
genannt werden, und die eben hierin liegenden Mängel und Unbequemlichkeiten erheischten
Abhülfe.

Auf der anderen Seite aber sind die Einnahmen der Bahn doch immer noch so gering,
daß man sich hüten mußte, zum Behufe der Vollendung der Bahn in ursprünglich projectir-
ter Weise Aufwendungen zu machen, die, wenn gleich zweckmäßig, sich doch als vorläufig
entbehrlich erkennen lassen.

Eine genaue Uebersicht hierüber ließ sich jedoch nur durch eine vollständige Vorlage des
an der gänzlichen Vollendung der Bahn-Anlage noch Fehlenden gewinnen, daher die Auf-

forderung an den technischen Director erging, durch Anfertigung eines vollständigen Anschlages das ganze Geldbedürfnis hinzustellen, welches auf diese Weise zur Höhe von 399037 \mathfrak{M} ermittelt worden ist.

Hierin ist die Schienen-Verbindung des Rostocker Bahnhofes mit der Warnow (vermittelst Ueberwölbung der durch die Stadt laufenden Grube), sowie die Herstellung der Uferwerke zu Wismar zur Verbindung des Schienenweges mit den Seeschiffen begriffen und dabei eine Beihilfe der beiden Städte zu diesen Bauten vorausgesetzt.

Unter Anrechnung dieser Beihilfe, ferner der vorhandenen Materialien und der nach und nach schon vorweg bestrittenen Ausgaben fand es sich, daß die noch im Portefeuille zur Höhe von 329,000 \mathfrak{M} befindlichen Pr. Obl. Litt. B. ausreichend zur Vollendung der Bahn sein werden.

Es wurde nunmehr dazu geschritten, die im Anschlage vorgesehenen Bauten in drei Kategorien einzutheilen, deren erste als dringend nothwendig zur gehörigen Betreibung des Geschäftes, deren zweite als sehr nützlich, wenngleich für den Augenblick nicht dringlich erachtet wurde. Von den zur dritten Kategorie gerechneten Verwendungen wird abzusehen sein, bis das Bedürfnis des Betriebes darauf zurückführen und die finanzielle Lage des Unternehmens die Wiederaufnahme gerathen erscheinen lassen wird.

Das hohe Ministerium des Innern hat den Anschlag im Allgemeinen genehmigt, jedoch die Bedingung dabei gestellt, daß jede der Kategorien nur mit seiner Zustimmung in Angriff genommen werden dürfe.

Nachdem durch die Verhandlungen in unserm Ausschusse und mit dem hohen Ministerio die Kategorien noch einige Modificationen erfahren hatten und die Kategorie I. in zwei Abtheilungen zerlegt war, ist die Eintheilung endschliesslich wie folgt hingestellt:

I. a) 116,950 \mathfrak{M}

b) 105,454 „

Summa Kat. I. 222,404 \mathfrak{M}

II. 24,180 „

III. 152,453 „

399,037 \mathfrak{M}

Die Kategorie I. a begreift die Vervollständigung der Hauptwerkstätten und Maschinen-Gebäude zu Schwerin, das Empfangshaus zu Rostock, die Vergrößerung des Empfangshauses zu Bülow, des Coles-Magazin zu Rostock, den (jetzt fast vollendeten) Güterschuppen zu Wismar, den electro-magnetischen Telegraphen auf der ganzen Bahn, eine Vervollständigung der Transportmittel und mehrere kleinere Bau-Ausführungen und Anschaffungen.

Die Kategorie I. b begreift im Wesentlichen die Ueberwölbung der Grube zu Rostock und die Uferarbeiten zu Wismar.

Die Kategorie II. umfaßt außer einer Vervollständigung des Mobiliars eine weitere Vervollständigung der Transportmittel und Baulichkeiten für die Haupt-Werkstätten.

In die Kategorie III. fallen dann noch die vollständige Vollendung der Bauten auf den verschiedenen Bahnhöfen, die noch unvollständigen Bewährungen, die Empfangsgebäude zu Güstrow und Wismar, die Coles-Defen, 3 Locomotiven, die Vollendung und vollständige Ausrüstung der Hauptwerkstatt, die Herstellung der fehlenden Gleise und mehrere kleinere Bauleistungen.

Die Ausführung der zu der Kategorie I. a gehörenden Herstellungen ist beschloffen, vom Ministerio gebilligt und bereits in Angriff genommen. — Demnächst ist es die Absicht, auch forderfamst zur Kategorie I. b überzugehen, sobald die Verhältnisse zu den Städten hinsichtlich

der zu leistenden Beiträge geregelt sein werden. — Verhandlungen hierüber haben bereits stattgefunden, und diejenigen mit der Stadt Rostock rücksichtlich der Gruben-Überwölbung durch Entscheidung des hohen Ministerii des Innern zu dem Resultat geführt, daß die Stadt zu diesem Werke eine Beisteuer von 34,000 \mathfrak{R} Courant zahlen muß. Es ist mit den Vorbereitungen zum Bau demnach auch bereits begonnen.

Für die Neubauten hat uns der Mecklenb. Staat vertragsmäßig bis jetzt 40,000 \mathfrak{R} gegen Aushändigung eines gleichen Betrages in Priorit. Obligat. Litt. B zum Pari-Course überwiesen.

Im verflossenen Jahre sind von den disponiblen Grundstücken noch folgende verkauft:

Der Altentheils-Kathen zu Kleinen	1310 \mathfrak{R}
Zwei Büdnereien zu Hohen Bicheln	1520 „
Das Burmeister'sche Ackerstück zu Güstrow	600 „
	3430 \mathfrak{R}

Grund-
Erwerb.

Es waren also am Ende des Jahres 1851 noch zum Verkauf vorhanden:

Meister'sche Acker und Wiesen zu Schwerin.

Westl. Theil der Warncke'schen Koppel daselbst.

Westl. Theil des Platten Kampes zu Wismar nebst der Ziegelei.

Das Brockelmann'sche Grundstück und zwei kleine Garten-Parzellen zu Rostock.

Wir dürfen hoffen, dafür noch ca. 12,000 \mathfrak{R} zu realisiren.

Der Theil der Warncke'schen Koppel ist in diesem Jahre zu 350 \mathfrak{R} verkauft.

Außer den Schluß-Liquidationen mit den Grundbesitzern war am Schlusse des Jahres noch die schon in unseren früheren Berichten mehrfach erwähnte Frage wegen des Beniger Wiesen-Abschnitts schwebend. Nach neuerdings über diesen Gegenstand gepflogenen Verhandlungen sind wir nunmehr der bis daher von uns verlangt gewesenen höchst kostspieligen Leistungen durch eine Geldentschädigung von 1200 \mathfrak{R} und eine Ausgabe von 160 \mathfrak{R} für eine von uns bei der Vereinbarung übernommenen Erdarbeit enthoben worden.

Wir schließen unsern Bericht durch Hinweisung auf die sub Nr. 1—5 beigefügten allgemeinen statistischen Notizen.

I. Gesamt-Rechnung-Mittheilung.

II. Bau-Rechnung.

III. Betriebs-Rechnung für das Jahr 1851.

IV. Betriebs-Kosten für das Jahr 1851 und vergleichende Mittheilung.

Vertheilung auf den



Rechnungs-Vorlagen

pro ultimo December 1851.

I. Haupt-Rechnungs-Abschluß.

II. Bau-Rechnung.

III. Betriebs-Rechnung für das Jahr 1851.

IV. Betriebs-Kosten für das Jahr 1851 und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

Haupt-Rechnungs-Abschluss pro 1851

Activa.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥
Debitoren.									
Schuldner in laufender Rechnung	9772	29	8						
Rückständige Einnahmen pro 1851	1746	42	3						
Abschlagszahlungen	120	—	—						
				11639	23	11	11639	23	11
Werkstätten=Conto.									
Bestand der Hauptwerkstatt an Materialien und noch unverrechneten Arbeiten	2789	30	5	2789	30	5			
Materialien=Conto.									
Bestände an Betriebs=Materialien	25279	20	2						
Desgl. an Materialien zum Weiterbau	25678	2	9						
Desgl. an verschiedenen Materialien	4555	43	5	55513	18	4	58303	—	9
Baare Vorräthe.									
In der Hauptcasse und in den Cassen der verschiedenen Stationen				12621	28	7			
Staatspapiere.									
Obligationen der Mecklenburgischen Anleihe bei Salomon Heine				1209	36	—			
Rostocker Bank.									
Bestand bei derselben				14438	13	3			
Banquier in Hamburg.									
Rechnungs=Saldo bei demselben				450	39	3			
Berlin=Hamburger Eisenbahn=Gesellschaft.									
Rechnungs=Saldo				10846	20	—	39566	41	1
							109509	17	9

pro ultimo December 1851.

Passiva.				Courant.			Courant.			Courant.		
				₤	ß	2	₤	ß	2	₤	ß	2
Bau-Rechnung.							14385	14	11			
Ueberschuß der Einnahme gegen die Ausgabe ult. Decbr. 1851 (II.)												
Betriebs-Rechnung.							24300	2	11	38685	17	10
Ueberschuß der Rechnung pro 1851 (III.)												
Affecuranz-Conto.							133	46	11			
Erhobene Prämie für die unter Werth-Angabe beförderten Transport-Gegenstände												
Bekleidungs-Conto.							2215	39	4	2349	38	3
Fond für die Uniformirung der Beamten.												
9 Strafe-Conto.							938	—	—			
Für verspätete Actien-Einzahlungen												
Zins-Coupons auf Prioritäts-Obligationen.												
Litt. A. ₤ 895500. fällige Coupons am 2. Januar 1852				20148	36	—						
B. " 371000. " " " " " "				8347	24	—						
Rückständige Coupons Litt. A. und B. " " " "				387	—	—	28883	12	—			
Zins-Coupons auf Schuldverschreibungen.												
Capital ₤ 348000, fällige Coupons den 1. Juli 1852 ₤ 13920				6960	—	—						
davon die Hälfte für das Betriebsjahr 1851 rückständige				1177	28	10	8137	28	10			
Ausgelosete Prioritäts-Obligationen.												
Litt. A., fällig den 2. Januar 1852				4700	—	—						
B. " " " " " "				3500	—	—						
Rückstände, "abzüglich" der "abzüglich" eingelöseten Coupons				1661	36	—	9861	36	—			
Zinsrest für die Amortisation der Prioritäts-Obligationen.												
Bis zum 1. Jan. 1851 sind zur Amortisation fällig gewesen ₤ 4500				202	24	—						
die Jahreszinsen darauf betragen à 4½ pCt.				200	—	—	2	24	—			
davon sind mit zur Amortisation pro 2. Januar 1852 gezogen												
Creditoren.												
Gläubiger für vollführte Lieferungen und Leistungen				12113	2	10						
Rückständige Ausgaben für das Rechnungsjahr 1851				8538	2	—	20651	4	10	68474	9	8
										109509	17	9

Bau-Rechnung bis ultimo

Ausgabe.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥
Bau=Conto.									
Bau=Ausgaben laut Bilanz vom 31. December 1850	4940032	8	1						
Desgl. im Jahre 1851 abzüglich der Einnahmen für verkaufte Ma-	29956	2	9						
terialen und Utensilien	10927	42	8						
Uebertrag vom Verfräkten=Conto	4980916	5	6						
Ueberschuß der Bau=Materialien-Rechnung	540	12	9	4980375	40	9			
Grunderwerb.									
Ausgabe für Grund- und Nutzungs=Entschädigungen, abzüglich der				414565	17	1			
Einnahme für wiederverkaufte Grundstücke.									
Ryanisirungs=Anstalt.									
Ausgabe für den Bau der Anlage und die Vitriolisirung der Schwellen				50834	37	2			
Ziegelei bei Wismar.									
Ausgaben für den Bau derselben und die Fabrication der vorräthigen				22072	42	5			
Mauersteine									
Gewinn- und Verlust=Conto.									
Verlust auf Staatspapiere				41118	9	2			
Agio=Conto.									
Verlust auf 1/2 und die in fremden Geldwährungen geführten Rechnungen				5601	43	11			
Interessen=Conto.									
Ausgabe laut Bilanz vom 31. December 1850	548327	10	11						
Desgl. im Jahre 1851	17	24	—	548344	34	11			
Abzlagszahlungen							6062913	33	5
noch nicht verrechnete				174	37	4	174	37	4
Bestand=Uebertrag							14385	14	11
zur Haupt-Rechnung (I.)							6077473	37	8

it.

B 22

Einnahme.		Courant.			Courant.			Courant.		
		₹	β	2	₹	β	2	₹	β	2
Actien=Kapital.										
21750 Stamm=Actien à 200 ₹					4350000	—	—			
Prioritäts=Obligationen Litt. A.										
Im Umlauf		890800	—	—						
Zur Amortisation ausgelosete		9200	—	—	900000	—	—			
Prioritäts=Obligationen Litt. B.										
Im Umlauf		367500	—	—						
Zur Amortisation ausgelosete		3500	—	—	371000	—	—			
Schuldverschreibungen.										
Emittirt gegen eingelosete Zins=Coupons der Stamm=Actien laut Be-										
schluß der General=Versammlung vom 28. April 1849		341600	—	—						
Zins=Coupons auf Stamm=Actien, welche von den Inhabern noch										
nicht gegen solche Schuldverschreibungen ausgewechselt sind		6400	—	—	348000	—	—	5969000	—	—
Betriebs=Rechnung.										
Für Rechnung des Baues bis 30. Juni 1850 laut Bilanz vom					108479	39	8			
31. December 1850					6	2	—	108473	37	8
ab: nachträgliche Ausgabe										
								6077473	37	8

Betriebs-Rechnung pro ul

Ausgabe.	Courant.		
	₤	β	2
Betriebskosten.			
Raut spezieller Rechnungslegung (IV.)	148683	31	7
An- und Abfuhr der Güter			
nach und von den Bahnhöfen einschließlich des Decredere für Eincaffirung der Frachtgelder	3133	30	—
Zinsen auf Prioritäts-Obligationen.			
Litt. A. Capital Ert. ₤ 900,000.			
einjährige Zinsen à 4½ pCt. fällig am 1. Juli 1851 und 2. Januar 1852	40,500	₤	— β — 2
Litt. B. Capital Ert. ₤ 371,000.			
einjährige Zinsen à 4½ pCt., fällig wie oben	16,695	„	— „ — „
	57195	—	—
Zinsen auf Schuldverschreibungen gegen eingelösete Zins-Coupons der Stamm-Actien.			
Capital Ert. ₤ 348,000,			
die Hälfte der Jahreszinsen à 4 pCt. p. a. fällig am 1. Juli 1851	6,960	₤	— β — 2
desgl., fällig am 1. Juli 1852	6,960	„	— „ — „
	13920	—	—
Amortisation der Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B.			
½ pCt. des Gesamt-Capitals von 1,600,000 ₤.	8000	—	—
Ueberschuß.			
In Einnahme in der Haupt-Rechnung (I.)	24300	2	11
	255232	16	6

Betriebskosten für das Jahr 1851.

und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

Etat			Titel.		
im Einzel.			im Ganzen		
₤	β	2	₤	β	2
A. Allgemeine Verwaltung.					
6074	—	—	I.	a.	Verwaltungs-Personal: Gehalte und Löhne
1500	—	—		b.	" " Reisekosten und Diäten
7574					
340	—	—	II.	a.	Bureaukosten: Bureaubedürfnisse
530	—	—		b.	" Beleuchtung, Heizung und Reinigung
50	—	—		c.	" Localmiete
920					
60	—	—	III.	a.	Allgemeine Kosten: Porto
150	—	—		b.	" " Insertions- und Druckkosten
80	—	—		c.	" " Bücher und Karten
35	—	—		d.	" " Öffentliche Blätter
200	—	—		e.	" " Proceß-, Notariats-, Gerichts- und Stempelfkosten
20	—	—		f.	" " Feuer-Versicherung des Mobiliars
30	—	—		g.	" " Unterhaltung der Mobilien
300	—	—		h.	" " Gratifikationen und Unterstützungen
200	—	—		i.	" " Schadensvergütungen
200	—	—		k.	" " Unvorhergesehene Fälle
1275					
9769					
Summa A. Allgemeine Verwaltung					
B. Bahn-Verwaltung.					
34158	—	—	I.	a.	Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn: Gehalte und Löhne
1123	20	—		b.	" " " " " Bekleidung
80	—	—		c.	" " " " " Bureaukosten und Bedürfnisse
120	—	—		d.	" " " " " Druck- und Insertionskosten
35481			20		
5550	—	—	II.	a.	Unterhaltungskosten: Planum, Gräben, Böschungen, Seitenwege
738	32	—		b.	" " Brücken und Durchlässe
26711	33	—		c.	" " Oberbau
1272	2	—		d.	" " Nebenanlagen
2262	35	—		e.	" " Bahnhöfe
1260	—	—		f.	" " Unterhaltung und Ergänzung des Inventars
37795			6		
1846	27	—	III.	a.	Allgemeine Kosten: Grund- und öffentliche Abgaben
2250	—	—		b.	" " Heizung und Erleuchtung der Bahn
650	—	—		c.	" " Feuerversicherungen
750	—	—		d.	" " Localmieten für einzelne Stationen
800	—	—		e.	" " Unvorhergesehene Ausgaben
6296			27		
79573			5		
Summa B. Bahn-Verwaltung					

Ausgabe				Gegen den Etat				Bemerkungen.					
im Einzelnen.			im Ganzen.			mehr.		weniger.					
₤	β	2	₤	β	2	₤	β	2	₤	β	2		
12427	40	3				6353	40	3				ad I a. Mehr-Ausgabe 6353 ₤ 40 β 3 2 Hierbei kommen die Kosten der Direction und des Syndicats, welche im Etat nicht berücksichtigt sind, besonders in Betracht mit 6975 „ — „ — „ Also eigentlich Minder-Ausgabe 621 ₤ 7 β 9 2	
1183	19	3	13611	11	6				316	28	9	Diese hat ihren Grund darin, daß die Materialien-Verwaltung mit geringeren Kräften als veranschlagt, ausgeführt ist; ferner sind auch in dem übrigen Bureau der allgemeinen Verwaltung einige Ersparungen möglich geworden.	
388	38	3				48	38	3				ad II a. Hier sind verschiedene Ausgaben vorgekommen, welche sich auf das Jahr 1852 mit erstrecken.	
229	16	2							300	31	10	ad II b. Die Position in Beibalt der jetzt vorliegenden Erfahrungen stand zu hoch im Etat. Uebrigens hat auch die Verwendung billiger Abfall-Cokes zur Verminderung der Ausgabe beigetragen.	
14	—	—	632	6	5				36	—	—	ad III b. Es sind hier Verwendungen in Ausgabe gekommen, welche im Etat nicht berücksichtigt waren; außerdem sind einige Druckkosten, namentlich die des General-Berichtes höher geworden, als vorausgesehen war.	
57	12	6							2	35	6	ad III f. Die Feuerversicherungen pro 1851 sind zum großen Theile schon durch Voraus-Versicherung im Jahre 1850 bestritten; außerdem sind günstigere Prämienfätze erzielt, als die bei der Etat-Vorlage berücksichtigten.	
315	40	7				165	40	7					
45	6	—							34	42	—		
26	3	3							8	44	9		
274	—	5				74	—	5					
1	16	—							18	32	—		
64	33	10				34	33	10					
15	—	—							285	—	—		
9	24	—							190	24	—		
73	22	—							126	26	—		
			882	14	7								
			15125	32	6	6677	9	4	1320	24	10	ad I a. Die stattgehabte Ersparung resultirt aus der Beschränkung des Wärterpersonales.	
												ad I b. Die Ersparung ist hervorgegangen aus wohlfeilerer Beschaffung der Kleidungsstücke.	
												ad II a. Die Ueberschreitung dieser Position wurde bedingt durch umfänglichere Nachschüttung der in den Brücken herabgesackten Dossirungen und durch vermehrte Nachhöhung der hohen Bahndämme.	
33188	40	—							969	8	—	ad II b. Die in dieser Position erfolgte Mehrausgabe ward durch eine umfänglichere Reparatur der Fugungen an den Brücken und Durchlässen, sowie durch Herstellung der durch Verwitterung beschädigten Flügelmauern, Zwecks gründlicher Herstellung dieser Bauwerke bedingt, indem in dem Voranschlage ein geringeres Maaß der Arbeitsverrichtungen festgestellt war.	
745	24	—				33	45	—	377	44	—	ad II c. Die Correcturen des Bahngleises sind nicht in dem Umfange nöthig geworden, als dies in dem Voranschlage vorausgesetzt wurde, aus welchem Grunde sich die eingetretene Kosten-Ersparung ergeben hat.	
113	45	—										ad II d. Desgleichen wie vor.	
49	38	—	34098	3	—				70	10	—	ad II e. Die nicht vorher zu bestimmen gewesene Reparatur einiger Drehscheiben, die erforderlich gewordene Anlage von Schweinebuchten, Schweinewaagehäusern und die Beschaffung der dazu nöthigen Brückenwaagen haben die Ueberschreitung in dieser Position veranlaßt.	
6152	42	5				602	42	5				ad II f. Desgleichen wie ad II c.	
1378	22	2				639	38	2				ad III b. Auf die in dieser Position eingetretene Ersparung haben theils der gelinde Winter, theils die erzielte größere Sparsamkeit in Verwendung der Brennstoffe, theils die niedrigen Preise derselben influirt.	
16095	5	5							10816	27	7	ad III c. Hier wird auf das ad A. III. f. Gesagte Bezug genommen.	
1025	46	11							246	3	1		
3539	27	7				1276	40	7					
1054	7	1							205	40	11		
			29246	7	7								
1538	6	6							308	20	6		
1200	40	1							1049	7	11		
129	36	1							520	11	11		
651	12	—							98	36	—		
475	—	9							324	47	3		
			3994	47	5								
			67339	10	—	2553	22	2	14787	17	2		

C. Transport-Verwaltung.

Etat		Titel.	Gegen den Etat		Zusatz	
im Einzelnen.	im Ganzen.		im Einzelnen.	im Ganzen.	im Einzelnen.	im Ganzen.
§	β		§	β	§	β
C. Transport-Verwaltung.						
6055	—	I. a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne	—	—	—
700	—	b.	„ Bekleidung	—	—	—
2349	18	c.	„ Meilengelder	—	—	—
50	—	d.	„ Nachtgelder	—	—	—
50	—	e.	„ Verschiedene Kosten und Bedürfnisse	—	—	—
9204				18	—	—
16475	6	II. a.	Expedition: Gehalte und Löhne	—	—	—
244	12	b.	„ Bekleidung	—	—	—
400	—	c.	„ Miethe-Entschädigung	—	—	—
1500	—	d.	„ Druck- und Insertionskosten	—	—	—
221	—	e.	„ Bureau- und Expeditionsbedürfnisse	—	—	—
100	—	f.	„ Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	—	—	—
18940				18	—	—
9840	—	III. a.	Zugkraft: Gehalte und Löhne	—	—	—
480	—	b.	„ Bekleidung	—	—	—
1085	7	c.	„ Meilengelder	—	—	—
24	—	d.	„ Nachtgelder	—	—	—
25877	24	e.	„ Feuerung	—	—	—
530	—	f.	„ Heizung der Vorwärmer und Speisung der Reservoirs	—	—	—
4557	—	g.	„ Material zum Schmieren und Pugen der Locomotiven	—	—	—
5446	13	h.	„ Unterhaltung der Maschinen und Zubehör	—	—	—
150	—	i.	„ Unterhaltung und Ergänzung der Maschinen-Utensilien	—	—	—
280	—	k.	„ Feuerversicherung der Maschinen	—	—	—
24	—	l.	„ Vergütung für fremde Maschinen	—	—	—
48293				44	—	—
1690	—	IV. a.	Transportmittel: Gehalte und Löhne	—	—	—
2068	—	b.	„ Material zum Schmieren und Pugen der Wagen	—	—	—
9877	15	c.	„ Unterhaltung der Wagen	—	—	—
250	—	d.	„ Ergänzung der Wagen-Utensilien	—	—	—
680	—	e.	„ Feuerversicherung der Wagen	—	—	—
100	—	f.	„ Vergütung für fremde Wagen	—	—	—
14665				15	—	—
1920	—	V. a.	Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Gebäude	—	—	—
200	—	b.	„ Mancoelder und Schadensvergütungen	—	—	—
200	—	c.	„ „ Assecuranz auf Transportgegenstände	—	—	—
300	—	d.	„ „ Unvorhergesehene Fälle	—	—	—
2620				—	—	—
93723				47	—	—
Summa C. Transport-Verwaltung						

Ausgabe			Gegen den Etat			Bemerkungen.						
im Einzelnen.			im Ganzen.			mehr.			weniger.			
₤	β	2	₤	β	2	₤	β	2	₤	β	2	
5072	40	—							982	8	—	ad I a. b. c. d. e. Die in diesen Positionen eingetretenen Ersparungen sind daraus hervorgegangen, daß weniger Wagen-Beamte angestellt waren, als in der Etats-Rechnung angenommen ist. ad II a. Es sind einige Einschränkungen sowohl der Gehaltsätze, wie auch des Personales möglich geworden; ferner ist die Verwaltung bestrebt gewesen, mit weniger Bahnhof-, Boden- und Expeditionsarbeitern auszukommen. ad II e. Wie ad B. I b. ad II c. Die Miethsschädigungen wurden theilweise nicht in dem Umfange bewilligt, wie solche im Etat ausgeworfen sind. ad II e. und f. Die kleine Mehr-Ausgabe auf II. e. hat theilweise ihren Grund darin, daß diese Verwendungen sich nicht immer genau von den zur Position III. f. gehörenden getrennt halten lassen, wie denn auch letztere eine Ersparung nachweist. ad III a. Die Minder-Ausgabe gegen den Etat ist daraus hervorgegangen, daß einige Locomotivführer und Feuerleute nicht das volle etatsmäßige Gehalt bezogen haben und daß die Verwaltung auch dahin gewirkt hat, mit wenigen Arbeitern beim Reinigen und Heizen der Locomotiven auszukommen, als im Etat vorgesehen worden ist. ad III c. Die Einlegung der Güterzüge ist in späterer Jahreszeit eingetreten. ad III e. In dem Etat ist der Coaks-Verbrauch berechnet worden auf 47355 Centner. Durch Beschaffung guter Coaks und bei Anwendung einer entsprechenden Coaks-Prämie ist der Verbrauch dahin geregelt worden, daß nur erforderlich geworden sind 38554 „ Es ergibt sich also eine Ersparung von 13801 Centnern. auch sind die Coaks zu einem billigeren Preise beschafft worden, als im Etat ausgeworfen wurde. Der Holzverbrauch zum Anheizen der Maschinen wurde ebenfalls auf das geringste Maas zurückgeführt. Bei diesen Verhältnissen ist die seitwärts bezogene Ersparung erzielt worden. ad III f. Die gelinde Winterwitterung hat das Vorwärmen des Wassers nur in geringem Umfange erforderlich gemacht. ad III g. Durch die strengste Beaufsichtigung der Verwendung des Schmier- u. c. Materiales und durch angemessene Prämien für den Minderverbrauch, ist diese auf minimum zurückgeführt worden, woraus diese Ersparung hervorgeht. ad III h. Der größtentheils noch neue Zustand der Maschinen und Tender, sowie deren solide Ausführung bedingte größtentheils nur kleinere Reparaturen, wobei die Ausgabe auf der angegebenen Höhe gehalten werden konnte. ad III i. Desgleichen wie vor. ad IV a. Die Verwaltung war bestrebt die Revisionsarbeiten der Wagen mit einem geringeren Personal durchzuführen, als im Etat angenommen wurde. ad IV b. Wie ad III g. ad IV c. Durch den soliden Bau der Wagen und die ununterbrochen im Auge behaltene Abhilfe der kleineren Defecte wurde größeren Reparaturen begegnet. Die Ausgabe konnte daher auf der bezeichneten Höhe gehalten werden. ad IV d. Der gute Zustand der Utensilien ließ größere Ausgaben vermeiden. ad V a. Bei der den Restaurationspächtern auferlegten Verpflichtung zur Heizung und Erleuchtung der für die Passagiere bestimmten Locale traten Ersparungen gegen den Anschlag hervor. ad III k., IV e und V c. Auch hier wird ebenso wie bei B. III. c. auf das ad A. III f. Gesagte hingewiesen.
1953	22	9							395	43	3	
3	12	—							46	36	—	
18	3	10	7628	14	4				31	44	2	
13969	16	9							2505	37	3	
105	34	9							138	25	3	
312	24	—							87	24	—	
1130	8	9						34	32	1		
255	32	1							369	39	3	
27	35	—	15801	7	4				72	13	—	
9383	23	—							456	25	—	
440	24	—							39	24	—	
960	33	2							124	21	10	
—	24	—							23	24	—	
14959	27	10							10917	44	2	
340	3	7							189	44	5	
2174	3	1							2382	44	11	
3668	13	8							1777	47	4	
45	10	—							104	38	—	
28	24	—							251	24	—	
—	—	—	32000	42	4				24	—	—	
1350	20	10							339	27	2	
900	43	8							1167	34	4	
6516	25	11							3360	37	1	
138	44	9							111	3	3	
1	2	—							678	46	—	
—	—	—	8907	41	2				100	—	—	
4791	35	1							128	12	11	
24	12	10							175	35	2	
11	42	—							188	6	—	
53	16	—							246	32	—	
—	—	—	1881	9	11							
—	—	—	66218	37	1	34	32	1	27539	42	—	

Recapitulation.

Recapitulation.

Etat.			Ausgabe.	Gegen den Etat								
₤	β	α		mehr.			weniger.					
₤	β	α	₤	β	α	₤	β	α	₤	β	α	
9769	—	—	A. Allgemeine Verwaltung	15125	32	6	6677	9	4	1320	24	10
79573	5	—	B. Bahn-Verwaltung	67339	10	—	2553	22	2	14787	17	2
93723	47	—	C. Transport-Verwaltung	66218	37	1	34	32	1	27539	42	—
183066	4	—		148683	31	7	9265	15	7	43647	36	—
			mithin weniger gegen den Etat	34382	20	5	34382	20	5	—	—	—
183066	4	—		183066	4	—	43647	36	—	43647	36	—
			Die obige Recapitulation der Ausgabe in Beihalt des Etats ergibt				9265	15	7	43647	36	—
			Von dem mehr ist wie schon oben erläutert für die Kosten der Direction und des Syndicats abzu- rechnen				6975	—	—	—	—	—
			Es bleibt demnach				2290	15	7	43647	36	—
			mithin ist das End-Resultat der Minder-Ausgabe gegen den Etat				41357	20	5	—	—	—
							43647	36	—	43647	36	—

Nachweisungen

über den

gesamten Verkehr

im Jahre 1851.

- A. Betriebs-Resultate.** Monatsweise Zusammenstellung derselben mit Angabe der geför-
derten Gegenstände und der dafür erhobenen Geldbeträge.
- B. Betriebs-Einnahmen.** Summarische Aufstellung der Einnahmen.
- C. Uebersicht der Personenfrequenz.** Bewegung der Reisenden von jeder nach jeder
der übrigen Stationen.
- D. Uebersicht des Vieh- und Equipagen-Transports.** Bewegung von jeder nach
jeder der übrigen Stationen.
- E. Uebersicht des Güter-Verkehrs.** Bewegung der beförderten Massen von jeder nach
jeder der übrigen Stationen.
- F. Uebersicht der zum Tariffaxe I a. und I b. beförderten Frachtgegenstände.**
Bewegung von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
- G. Uebersicht der zum Tariffaxe II. beförderten Frachtgegenstände.** Bewegung
von jeder nach jeder der übrigen Stationen.

Betriebs-Resultat im Jahre 1851.

	Personen.				Gepäck.				Equipagen und Vieh.										Güter.						Provision.		Extraordinaria.				Total.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	Classe.			Zusammen.	Einnahme.	Gewicht.	Ueberfracht.	Equipagen.		Vieh.						Zum Tarif I a.	Zum Tarif I b.	Zum Tarif II.	Zum Tarif III.	In Wagenladungen.	Zusammen.	Betrag.	Betrag.	Extrazüge.	Militärs.		Zu ermäßigten Preisen beförderte Personen.	Betrag.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	I.	II.	III.					Classe.	Betrag.	Pferde.	Rindvieh.	Kühe.	Schafe, Ziegen, mel.	Schweine.	Gänse, Puter.										Hunde.	Betrag.			II.	III.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
																																	I.	II.	III.	III.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
					Centner.	Centner.	Centner.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	

Uebersicht der Personen-Frequenz im Jahre 1851.

Don Station:	Classe.	Nach Rostock.	Nach Schwaan.	Nach Güstrow.	Nach Dülow.	Nach Blanken- berg.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Hagenow. im innern Verkehr.	im gemein- schaftlichen Verkehr mit andern Bahnen.	Total.
Rostock.	I.	—	26	26	10	7	10	5	113	3	57	257
	II.	—	1375	3184	1648	711	958	79	2240	308	1963	12466
	III.	—	6238	5909	3583	1095	1643	122	3036	599	3036	25261
	Summe	—	7639	9119	5241	1813	2611	206	5389	910	5056	37984
Schwaan.	I.	19	—	—	3	3	1	—	6	—	—	32
	II.	1447	—	258	199	52	35	7	145	73	—	2216
	III.	6076	—	866	1102	166	115	41	383	198	—	8947
	Summe	7542	—	1124	1304	221	151	48	534	271	—	11195
Güstrow.	I.	44	2	—	28	18	6	2	150	—	96	346
	II.	3119	238	—	2067	464	643	79	1959	200	818	9587
	III.	5753	834	—	7583	1015	1066	192	3365	598	2048	22454
	Summe	8916	1074	—	9678	1497	1715	273	5474	798	2962	32387
Dülow.	I.	6	4	20	—	3	—	—	31	10	4	78
	II.	1667	201	2064	—	224	256	50	536	256	64	5318
	III.	3687	1219	7290	—	1045	563	194	1242	452	184	15876
	Summe	5360	1424	9374	—	1272	819	244	1809	718	252	21272
Blankenberg.	I.	10	—	11	4	—	3	—	41	6	—	75
	II.	690	52	489	188	—	345	58	947	251	—	3020
	III.	1127	173	1082	1068	—	1123	464	2219	607	—	7863
	Summe	1827	225	1582	1260	—	1471	522	3207	864	—	10958
Wismar.	I.	5	1	10	1	3	—	4	32	—	28	84
	II.	985	31	619	250	368	—	383	3086	290	1171	7183
	III.	1709	91	1086	587	987	—	1411	6166	570	1955	14512
	Summe	2699	123	1665	838	1358	—	1798	9284	860	3154	21779
Kleinen.	I.	2	—	3	1	—	1	—	9	3	—	19
	II.	89	7	126	46	63	381	—	458	120	—	1290
	III.	141	50	194	152	392	1330	—	2319	338	—	4916
	Summe	232	57	323	199	455	1712	—	2786	461	—	6225
Schwerin.	I.	95	8	161	25	45	30	8	—	55	458	885
	II.	2217	186	1955	646	1039	3058	482	—	1629	5569	16781
	III.	3107	414	3571	1362	2471	6437	2204	—	5698	10022	35286
	Summe	5419	608	5687	2033	3555	9525	2694	—	7382	16049	52952
Hagenow im innern Verkehr.	I.	3	—	7	4	1	—	3	56	—	—	74
	II.	284	29	154	102	109	189	36	1812	—	—	2715
	III.	445	86	485	235	276	477	157	6150	—	—	8311
	Summe	732	115	646	341	386	666	196	8018	—	—	11100
Hagenow im gemeinschaftl. Verkehr mit andern Bahnen.	I.	71	—	110	4	—	52	—	476	—	—	713
	II.	1799	—	745	63	—	1042	—	5610	—	—	9259
	III.	2572	—	1421	92	—	1703	—	9997	—	—	15785
	Summe	4442	—	2276	159	—	2797	—	16083	—	—	25757
Total.	I.	255	41	348	80	80	103	22	914	77	643	2563
	II.	12297	2119	9594	5209	3030	6907	1174	16793	3127	9585	69835
	III.	24617	9105	21854	15764	7447	14457	4785	34877	9060	17245	159211
	Summe	37169	11265	31796	21053	10557	21467	5981	52584	12264	27473	231609

Hiezu der Verkehr mit den Anhaltstellen Warnow, Wentschow und Zachun:

II. Cl. III. Cl.

Don Dülow nach Warnow	120	698
Warnow nach Dülow	106	678
Warnow nach Blankenberg	101	522
Blankenberg nach Warnow	118	459
Summe	445	2357
Total	2802	

II. Cl. III. Cl.

Don Blankenberg nach Wentschow	96	252
Wentschow nach Blankenberg	85	301
Wentschow nach Kleinen	156	274
Kleinen nach Wentschow	154	256
Summe	491	1083
Total	1574	

II. Cl. III. Cl.

Don Schwerin nach Zachun	28	1017
Zachun nach Schwerin	29	1459
Zachun nach Hagenow	6	480
Hagenow nach Zachun	12	511
Summe	75	3467
Total	3542	

7918
239527

Uebersicht des Vieh- und Equipagen-

			Nach Rostock.						Nach Schwaan.						Nach Güstrow.						Nach Bützow.						Nach Blankenberg.									
	Von		Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schafe, Hammel zc.	Schweine.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schafe, Hammel zc.	Schweine.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schafe, Hammel zc.	Schweine.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schafe, Hammel zc.	Schweine.	Puter, Gänse.	Hunde.	Equipagen.		
Rostock .			"	"	"	"	"	"	"	2 4	"	"	"	"	"	"	44 5	"	"	"	"	1	"	"	34 1	"	"	"	2 13	"	24 3	"	"	1	"	19
Schwaan			"	2	1 3	27	"	35 2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	"	"	"	"	"	"	"	8 2	"	"	"	"	"	"	"	4		
Güstrow			"	11	" 9	37	"	24	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 161	"	43 6	"	1	"	"	"	11			
Bützow .			"	2	7 2	36	"	25 2	"	"	"	"	1	"	1	1	"	4	36 9	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	7 1				
Blankenberg			"	"	" 1	"	11 1	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	8	"	"	"	"	"	"	8	"	"	"	"	"	"	"				
Wismar			"	"	"	"	16 1	"	"	"	"	"	"	1	"	1 5	10	"	"	"	2 1	3	"	"	"	1	"	"	1	"	3					
Kleinen .			"	1	" 2	3	" 1	"	"	"	1	"	"	"	"	8 1	3	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	6	"	11						
Schwerin			28	"	"	"	39 10	"	"	"	"	"	1	13	"	"	50 18	"	"	"	"	"	6	"	"	6	"	4	19							
Hagenow			31	1	" 1	24	"	37 11 16	"	"	2 8	"	104 19 1	"	5	41 8 8 1	"	"	"	"	4	6	"	50	"	4										
Total .			59 17	8 18 127	"	188 27 18 4	"	3 9	"	46 6 119 19 1 10 15	"	195 36 8 1	"	6 175	"	99 11 6 1 6 54 10	"	78 1																		

Transports im Jahre 1851.

Nach Bismar.							Nach Kleinen.							Nach Schwerin.							Nach Hagenow.							Total.											
Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schafe, Hammel, Ziegen.	Schweine.	Gänse, Puter.	Hunde.	Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schafe, Hammel, Ziegen.	Schweine.	Gänse, Puter.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schafe, Hammel, Ziegen.	Schweine.	Gänse, Puter.	Hunde.	Equipagen.	Pferde.	Kindvieh.	Kälber.	Schafe, Hammel, Ziegen.	Schweine.	Gänse, Puter.	Hunde.	Equipagen.									
1	"	"	"	"	"	19	2	"	"	"	3	20	"	1	"	17	"	"	1	116	"	28	4	28	30	143	172	5468	"	31	2	48	34	143	180	5617	"	200	17
"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	1	"	"	"	"	17	"	"	3	"	"	1	"	1	63	"	"	37	"	"	"	1	82	1	7	64	"	62	4	
"	"	"	4	"	"	4	"	"	"	8	"	"	"	"	7	2	"	2	121	"	21	15	54	123	99	1642	8151	"	17	"	61	137	99	1667	8470	"	120	24	
"	"	"	"	"	"	5	"	"	"	3	28	"	"	"	1	6	3	6	430	"	6	"	5	43	3	101	2002	"	7	3	7	50	13	114	2501	"	86	13	
"	"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	"	"	13	"	50	11	87	2220	2	15	"	"	"	10	56	1031	"	1	"	"	50	21	144	3251	2	63	1		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	87	42	2	"	2	7	37	8	1178	"	26	"	10	40	10	534	5698	"	14	2	13	47	47	546	6969	42	74	3		
"	1	1	"	3	"	7	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	9	59	"	16	"	"	"	1	241	"	"	1	"	"	3	2	261	72	"	42	"		
2	"	2	3	2	5	31	"	"	2	"	"	38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46	125	48	489	8749	2	74	9	89	127	56	494	8755	7	258	37	
13	"	"	128	7	"	4	7	"	1	"	1	4	"	3	"	33	2	7	3	95	5	143	22	"	"	"	"	"	"	"	211	24	8	185	143	5	236	48	
16	1	3	135	12	5	77	9	"	3	"	18	139	42	57	"	60	85	58	119	4219	7	256	41	144	424	314	3235	31136	2	145	16	430	555	390	3598	35842	56	1141	147

Uebersicht des Güter-Verkehrs im Jahre 1851.

Bezeichnung der Classen.	Nach Kofsch.	Nach Schwann.	Nach Güstrow.	Nach Püskow.	Nach Blankenb. incl. der Penziner Weiche*).	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Hagenow im innern Verkehr mit andern Bahnen.	Total.
	1/2 St. 1/2 St.	1/2 St. 1/2 St.	1/2 St. 1/2 St.	1/2 St. 1/2 St.	1/2 St. 1/2 St.	1/2 St. 1/2 St.	1/2 St. 1/2 St.	1/2 St. 1/2 St.	1/2 St. 1/2 St.	1/2 St. 1/2 St.
Von Kofsch.	Zum Tariffsaß I a.	789	10864	8	245	3	—	—	—	12029
	I b.	2292	9	8162	7	2438	9	4312	1	3818
	II.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	III.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	715	8	210	—	804	6	483	8	818
Von Schwann.	Zum Tariffsaß I a.	5715	7	29922	—	6332	—	7047	1	7882
	I b.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	III.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	463	—	—	—	—	—	—	—	—
Von Güstrow.	Zum Tariffsaß I a.	14532	2	—	—	—	—	—	—	—
	I b.	465	3	—	—	—	—	—	—	—
	II.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	III.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	15473	5	—	—	—	—	—	—	—
Von Püskow.	Zum Tariffsaß I a.	70	—	—	—	—	—	—	—	—
	I b.	79406	9	1623	2	—	—	—	—	—
	II.	2065	3	359	3	—	—	—	—	—
	III.	144	6	12	6	—	—	—	—	—
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	1818	9	151	1	—	—	—	—	—
Von Blankenb. incl. der Penziner Weiche*).	Zum Tariffsaß I a.	4851	4	—	—	—	—	—	—	—
	I b.	942	9	172	—	—	—	—	—	—
	II.	19	9	20	4	—	—	—	—	—
	III.	320	—	—	—	—	—	—	—	—
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	617	6	144	4	—	—	—	—	—
Von Wismar.	Zum Tariffsaß I a.	435	—	—	—	—	—	—	—	—
	I b.	12599	6	1362	9	—	—	—	—	—
	II.	957	4	272	2	—	—	—	—	—
	III.	42	—	—	—	—	—	—	—	—
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	404	8	24	2	—	—	—	—	—
Von Kleinen.	Zum Tariffsaß I a.	14438	8	1659	3	7339	2	3107	1	—
	I b.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	III.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von Schwerin.	Zum Tariffsaß I a.	959	—	—	—	—	—	—	—	—
	I b.	10299	2	335	7	1045	1	5813	6	—
	II.	15702	2	216	8	2412	7	2466	8	—
	III.	1485	—	—	—	—	—	—	—	—
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	9171	23	8	491	7	225	2	204	6
Von Hagenow im inneren Verkehr.	Zum Tariffsaß I a.	130309	647	2	4532	3	9614	—	7842	6
	I b.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II.	5421	—	—	—	—	—	—	—	—
	III.	137	—	—	—	—	—	—	—	—
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	413	6	—	—	—	—	—	—	—
Von Hagenow im gemein- schaftlichen Verkehr mit andern Bahnen.	Zum Tariffsaß I a.	1728	—	—	—	—	—	—	—	—
	I b.	18958	346	9	1739	1	796	3	1010	6
	II.	693	45	—	—	—	—	—	—	—
	III.	840	—	—	—	—	—	—	—	—
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	15365	138	—	—	—	—	—	—	—
Total.	Zum Tariffsaß I a.	60696	499	9	3728	4	1563	4	3473	7
	I b.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II.	3575	—	—	—	—	—	—	—	—
	III.	9815	700	3	916	5	1664	3	3108	7
	in Wagenladungen. Passagiergüter.	2247	43	3	181	1	104	5	106	2

* Bemerkung. Die Transporte von und nach der Penziner Weiche sind in den Colonnen von und nach Blankenberg mit enthalten.

von der Penziner Weiche	Tariff I a.	Tariff II b.	Tariff III.	Total.
nach der Penziner Weiche	3315,1	22289,6	420,1	26024,8
	5716,6	142,9	—	5859,5
	9031,7	22432,6	420,1	31884,4

F. Ueberſicht der im Jahre 1851 zum Tariffaße I a. und I b. beförderten Frachtgegenstände.

	Nach Köln.	Nach Schwan.	Nach Erfurt.	Nach Paderb.	Nach Franken- berg.	Nach Wismar.	Nach Klein.	Nach Schwerin.	Nach Sagenow.	Total.
	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10
Von Köln.	Getraide Pflanzfrüchte Delfaat Steinbohl Ziegelſteine und Drains Baumaterial (Kalf zc.) Salz Lohe Gyps Diverſes	140 140 894 759 562 70 516 3081	140 12292 351 938 1078 82 140 4003	140 424 173 343 838 812 313 140	479 2 3 6 1 763 1312	130 130 3638 180	159 7 70 6185 514	4292 1 436 7 514	3564 3 385 353 13610 1484 1843 1655 11008 812 1039 5289	8915 1 525 353 13610 1484 1843 1655 11008 812 1039 5289
Von Schwan.	Getraide Pflanzfrüchte Kartoffel Delfaat Gyps	13170 314 70 978	19027 487 6	2684 487 6	1312 487 6	3948 487 6	159 487 6	11062 487 6	5261 487 6	46337 22396 414 70 978 145
Von Erfurt.	Getraide Pflanzfrüchte Kartoffel Delfaat Steinbohl Ziegelſteine und Drains Baumaterial (Kalf zc.) Lohe Gyps Diverſes	79476 41887 1312 1042 3651 811 147 4881	1843 880 98 70 140 1188	7415 516 133 356 845 311 70	1312 8 745 81 106 70 245 189 2750	4696 105 96 1072 592 1866	96 99 70 360 3345 172	12264 4639 70 288 11307 75	20648 5894 162 132 11601 690 451 5261	126511 54818 1474 1787 3783 81 166 1072 106 168 881 929 65653
Von Paderb.	Getraide Pflanzfrüchte Delfaat Steinbohl Ziegelſteine und Drains Baumaterial (Kalf zc.) Lohe Gyps Diverſes	9563 44 1934 70 914 87 421 4881	1260 102 5826	516 133 356 845 311 70	1312 8 745 81 106 70 245 189 2750	4696 105 96 1072 592 1866	96 99 70 360 3345 172	12264 4639 70 288 11307 75	20648 5894 162 132 11601 690 451 5261	126511 54818 1474 1787 3783 81 166 1072 106 168 881 929 65653
Von Frankenberg *).	Getraide Pflanzfrüchte Delfaat Steinbohl Ziegelſteine und Drains Baumaterial (Kalf zc.) Lohe Gyps Diverſes	13034 542 1494 89 70 74 1728	1362 406 1431 4070 4070	2238 70 134 70 4070	1783 9 1783 9 1783 9 1783 9	3850 2 308 9 308 9 308 9	4129 6 213 6 213 6 213 6	14987 2 14987 2 14987 2 14987 2	2271 4 2271 4 2271 4 2271 4	47695 6 47695 6 47695 6 47695 6

	Nach Köln.	Nach Schwan.	Nach Erfurt.	Nach Paderb.	Nach Franken- berg.	Nach Wismar.	Nach Klein.	Nach Schwerin.	Nach Sagenow.	Total.
	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10	1/2 Et. 1/10
Von Köln.	Getraide Pflanzfrüchte Delfaat Steinbohl Ziegelſteine und Drains Baumaterial (Kalf zc.) Salz Lohe Gyps Diverſes	140 140 894 759 562 70 516 3081	140 12292 351 938 1078 82 140 4003	140 424 173 343 838 812 313 140	479 2 3 6 1 763 1312	130 130 3638 180	159 7 70 6185 514	4292 1 436 7 514	3564 3 385 353 13610 1484 1843 1655 11008 812 1039 5289	8915 1 525 353 13610 1484 1843 1655 11008 812 1039 5289
Von Schwan.	Getraide Pflanzfrüchte Kartoffel Delfaat Gyps	13170 314 70 978	19027 487 6	2684 487 6	1312 487 6	3948 487 6	159 487 6	11062 487 6	5261 487 6	46337 22396 414 70 978 145
Von Erfurt.	Getraide Pflanzfrüchte Kartoffel Delfaat Steinbohl Ziegelſteine und Drains Baumaterial (Kalf zc.) Lohe Gyps Diverſes	79476 41887 1312 1042 3651 811 147 4881	1843 880 98 70 140 1188	7415 516 133 356 845 311 70	1312 8 745 81 106 70 245 189 2750	4696 105 96 1072 592 1866	96 99 70 360 3345 172	12264 4639 70 288 11307 75	20648 5894 162 132 11601 690 451 5261	126511 54818 1474 1787 3783 81 166 1072 106 168 881 929 65653
Von Paderb.	Getraide Pflanzfrüchte Delfaat Steinbohl Ziegelſteine und Drains Baumaterial (Kalf zc.) Lohe Gyps Diverſes	9563 44 1934 70 914 87 421 4881	1260 102 5826	516 133 356 845 311 70	1312 8 745 81 106 70 245 189 2750	4696 105 96 1072 592 1866	96 99 70 360 3345 172	12264 4639 70 288 11307 75	20648 5894 162 132 11601 690 451 5261	126511 54818 1474 1787 3783 81 166 1072 106 168 881 929 65653
Von Frankenberg *).	Getraide Pflanzfrüchte Delfaat Steinbohl Ziegelſteine und Drains Baumaterial (Kalf zc.) Lohe Gyps Diverſes	13034 542 1494 89 70 74 1728	1362 406 1431 4070 4070	2238 70 134 70 4070	1783 9 1783 9 1783 9 1783 9	3850 2 308 9 308 9 308 9	4129 6 213 6 213 6 213 6	14987 2 14987 2 14987 2 14987 2	2271 4 2271 4 2271 4 2271 4	47695 6 47695 6 47695 6 47695 6

*) Bemerkung. In den Colonnen von und nach Blankenberg ſind die Transporte von und nach der Penziner Weiße mit enthalten. Dieſelben betragen:
 Von der Penziner Weiße 1783,9 Et.
 Nach der Penziner Weiße 3892,7 Et.
 Summe 5676,6 Et.
 Von der Penziner Weiße 2255,3 Et.
 Diverses 142,9 Et.
 Summe 2598,2 Et.
 Von der Penziner Weiße 23349,4 Et.
 Diverses 142,9 Et.
 Summe 23492,3 Et.

G.

Mecklenburgische Eisenbahn.

Uebersicht der im Jahre 1851 zum Tariffatz II. beför-
derten Frachtgegenstände.

		Nach Rostock.		Nach Schwaan.		Nach Güstrow.		Nach Bülow.		Nach Blanken- berg.		Nach Wismar.		Nach Kleinen.		Nach Schwerin.		Nach Hagenow.		Total.	
		1/1 Ct.	1/10	1/1 Ct.	1/10	1/1 Ct.	1/10	1/1 Ct.	1/10	1/1 Ct.	1/10	1/1 Ct.	1/10	1/1 Ct.	1/10	1/1 Ct.	1/10	1/1 Ct.	1/10	1/1 Ct.	1/10
Von Rostock.	Butter																	2000	1	2000	1
	Wolle																	1116	3	1186	9
	Kaufmannsgüter zc.			1373	7	8043	1	2313	3	5108	6	3024	1	190	8	6711		21585	6	48350	2
	Summe			1373	7	8080	1	2346	9	5108	6	3024	1	190	8	6711		24702		51537	2
Von Schwaan.	Butter																	439	9	439	9
	Wolle																	180	9	216	9
	Kaufmannsgüter zc.	465	3			97	4	121	6	93	7	41		9	4	239	9	575	8	1644	1
	Summe	465	3			97	4	121	6	93	7	41		9	4	239	9	1196	6	2300	9
Von Güstrow.	Butter	32														6	4	13568	3	13606	7
	Wolle	34	9					5										8691		8730	9
	Kaufmannsgüter zc.	1998	4	359	3			1033	7	747	6	886	2	55	9	1211	9	6869	8	13162	8
	Summe	2065	3	359	3			1038	7	747	6	886	2	55	9	1218	3	29129	1	35500	4
Von Bülow.	Butter					105	3									35	9	2485	1	2626	3
	Wolle					26	1											405	9	432	
	Kaufmannsgüter zc.	942	9	172		1216	6			579		329	8	10	7	744	9	2117	6	6113	5
	Summe	942	9	172		1348				579		329	8	10	7	780	8	5008	6	9171	8
Von Blankenberg. incl. der Penziner Weiche. *)	Butter																	1374	8	1374	8
	Wolle					37												823	4	860	4
	Kaufmannsgüter zc.	957	4	272	2	1160	1	708	7			756	2	239	7	2350	4	1465	8	7910	5
	Summe	957	4	272	2	1197	1	708	7			756	2	239	7	2350	4	3664		10145	7
Von Wismar.	Butter																	5554	1	5554	1
	Wolle																	3367	3	3367	3
	Kaufmannsgüter zc.	1570	2	216	8	2412	7	2466	8	1154	5			881	9	4106		11280	9	24089	8
	Summe	1570	2	216	8	2412	7	2466	8	1154	5			881	9	4106		20202	3	33011	2
Von Kleinen.	Butter															48	8	674	5	723	3
	Wolle																	10	1	10	1
	Kaufmannsgüter zc.	13	7	5	8	162	4	40	5	210	6	557	4			525	9	1143	3	2659	6
	Summe	13	7	5	8	162	4	40	5	210	6	557	4			574	7	1827	9	3393	
Von Schwerin.	Butter					19	8											6160	8	6160	8
	Wolle																	628		647	8
	Kaufmannsgüter zc.	1895	8	346	9	1719	3	796	3	1010	6	2306	4	323	3			12764		21162	6
	Summe	1895	8	346	9	1739	1	796	3	1010	6	2306	4	323	3			19552	8	27971	2
Von Hagenow.	Butter																				
	Wolle																				
	Kaufmannsgüter zc.	46947	8	700	3	22594	1	4361	4	4415	3	31115	3	359		43482	6			153975	8
	Summe	46947	8	700	3	22594	1	4361	4	4415	3	31115	3	359		43482	6			153975	8
Total.	Butter	32				105	3									91	1	32257	6	32486	
	Wolle	34	9			119	9	38	6							36		15222	9	15452	3
	Kaufmannsgüter zc.	54791	5	3447		37405	7	11842	3	13319	9	39016	4	2070	7	59372	6	57802	8	279068	9
	Summe	54858	4	3447		37630	9	11880	9	13319	9	39016	4	2070	7	59499	7	105283	3	327007	2

*) Bemerkung. Von der Penziner Weiche sind befördert: 420,1 Ctnr. Spiritus.

Statistische Uebersichten

im Jahre 1851.

1. Zusammenstellung der von den einzelnen Maschinen im Jahre 1851 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.
2. Summarische Uebersicht der von den Personen-, combinirten Post- und Gepäc-, Güter- und Vieh-Wagen im Jahre 1851 durchlaufenen Meilen.
3. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1851 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.
4. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1851 vorhandenen Personen-, Güter- und Vieh-Wagen.
5. Allgemeine statistische Notizen.

1. Zusammenstellung

der
von den einzelnen Maschinen im Jahre 1851 durchlaufenen Meilen
und des dabei verbrauchten Materials.

No.	Der Locomotiven Namen.	Personen, Güter- und Ertragsz.				Referendanz.				Leer.				Materialzüge.				
		Zurück- gelegte Meilen.	Aufsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht			Zurückgelegte Meilen.	Verbraucht			Zurückgelegte Meilen.	Dabei verbraucht.			Zurückgelegte Meilen.	Verbraucht.		
				Coats. £	Polz. £	Del und Talgs. £		Coats. £	Polz. £	Del und Talgs. £		Coats. £	Polz. £	Del und Talgs. £				
1.	Rostock.	92	2406	8700	48	59	—	800	3848	69	—	—	—	41	3900	24	44	
2.	Wismar.	1576	45164	138200	1512	454	28	4300	120	34	12	1400	—	90	9000	—	15	
3.	Güstrow.	509	9238	36400	816	195	4	1000	—	—	45	4200	32	—	—	—	—	
4.	Marschall Vorwärts	88	2493	9000	24	38	129	28700	3518	224	14	1000	16	861	128700	—	740	
5.	Hamburg	2576	60688 1/2	212700	2564	816	—	—	—	—	16	2100	44	20	183	17800	48	
6.	Schwerin	8	94	400	8	—	262	48100	3864	441 3/4	14	600	8	11	1156	65200	—	
7.	Berlin	1084	19741	81700	1548	281	27	5800	1172	63 1/2	53	3900	42	51	588	36500	—	
8.	Bützow	3004	51522	207600	4204	981	—	—	—	—	34	2400	16	—	—	—	—	
9.	Schwaan	5218	131779	455200	1392	1352	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	
10.	Nebel	5324	148289	482500	2920	1463	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11.	Warnow	4966	140317	443500	2616	1422	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12.	Magdeburg	2332	41418	150200	3036	806	—	—	—	—	6	500	—	—	36900	24	158	
13.	Mecklenburg	5001	127208	447300	1368	1223	—	—	—	—	2	—	—	10	600	8	—	
14.	Ludwigslust	1756	49435	161300	1232	436	12	4000	1088	50	33	2300	8	7	334	35700	208	
15.	Strelitz	1521	48252 1/2	145800	1216	441	—	800	16	14	15	2000	8	18	29	600	—	
16.	No. 300	1180	36690	114200	800	438	—	—	—	—	4	900	24	22	—	—	—	
17.	Hercules	1424	47534	145900	1016	685	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	
	Summe	37659	961969	3240600	26320	11090	462	193500	13626	896 1/4	254	21300	198	241	2764	334900	104	
																	2046 3/4	

Auf 1 Rußmeile mit 25,54 Mäßen sind 86,08 £ Coats, 0,5 Cubitfuß Polz und 0,20 £ Del und Talg zum Peizen und Schmieren der Maschinen verbraucht.

Summarische Uebersicht

der

von den Personen-, combinirten Post-, und Gepäck-, Güter- und Vieh-Wagen
im Jahre 1851 durchlaufenen Meilen.

Fahr- fende No.	Bezeichnung der Wagen.	Haben durchlaufen				
		im Jahre 1851			bis ultimo 1850	bis ultimo 1851
		auf der eigenen Bahn. Bahn-Meil.	auf fremden Bahnen Bahn-Meil.	zusammen Bahn-Meil.	zusammen Bahn-Meil.	zusammen. Bahn-Meil.
1.	Personenwagen I. und II. Classe	34795	28	34823	67805	102628
2.	do. II. Classe	25519	—	25519	15164	40683
3.	do. II. und III. Classe	489	—	489	1054	1543
4.	do. III. Classe	45006	17	45023	83524	128547
5.	Gepäckswagen	18241	—	18241	—	18241
6.	Combinirte Post und Gepäckwagen	9710	—	9710	47709	57419
7.	Bedeckte Güterwagen, 8räd.	54387 ¹ / ₂	40909	95296 ¹ / ₂	184966	280262 ¹ / ₂
8.	do. do. 4- und 6räd.	26367	19973	46340	43573	89913
9.	Offene do. 4- und 6räd.	32919	7930	40849	117561	158410
10.	Holz- und Bockswagen, 8räd.	3043	860	3903	1592	5495
11.	Vieh- und Pferdewagen, 4räd.	22371 ¹ / ₂	26383	48754 ¹ / ₂	59089	107843 ¹ / ₂
		272818	96100	368918	622037	990955
	oder Achsmeilen	862377	278187	1140564		

Verzeichniß

der

am Schlusse des Jahres 1851 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.
Ordnungs-Nummer.	Namen der Locomotiven.	Cylind er Durchmesser	Kessel Durchmesser	Boiler	Boiler	Boiler	Boiler	Boiler	Boiler	Die Locomotive sind beschafft.	aus den Fabriken	in den früheren Jahren.	Rückstellen im Jahre 1851	bei Material- zügen etc. im Jahre 1851	Locomotiven haben durchlaufen bis Ende 1851	Brennstoff im Jahre 1851 pro Meile verbraucht.	Boiler Gesamt- Gewicht	Bemerkungen.
1.	Nosack .	13	22	38 3/4	9 1/2	492	72	6 5	engl.	1847	W. Borsig	13911	92	41	14044	0,53	94,67	
2.	Wismar .	13	22	38 3/4	9 1/2	492	72	6 5	"	1847	W. Borsig	8861	1576	130	10567	0,98	87,69	
3.	Wüstrow .	13	22	38 3/4	9 1/2	492	72	6 5	"	1847	W. Borsig	9802	509	49	10360	1,60	71,51	
4.	Marshall Vorwärts .	13	20	elipt. 43 u. 38	11 3/4	658 1/2	75	6 5	"	1848	G. Böhler	2574	88	1004	3666	0,27	102,27	
5.	Hamburg .	13	20	38 3/4	10 1/2	546 1/2	72	6 5	"	1848	W. Borsig	10590	2576	199	13365	1	82,57	
6.	Schwerin .	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	546 1/2	72	6 5	"	1848	W. Borsig	7674	8	1432	9114	1	50	
7.	Berlin .	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	546 1/2	72	6 5	"	1848	W. Borsig	4845	1084	668	6597	1,43	75,37	
8.	Püßow .	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6 5	"	1850	W. Borsig	2478	3004	34	5516	1,46	69,11	
9.	Schwann .	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6 5	"	1850	W. Borsig	3325	5218	—	8513	0,27	87,24	
10.	Uebel .	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6 5	"	1850	W. Borsig	2738	5324	6	8068	0,53	90,63	
11.	Warnow .	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6 5	"	1850	W. Borsig	3928	4966	—	8894	0,53	89,31	
12.	Magdeburg	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6 5	"	1850	W. Borsig	1146	2332	474	3352	1,3	64,41	
13.	Mecklenburg	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6 5	"	1850	W. Borsig	3158	5001	12	8171	0,27	89,44	
14.	Indwigsstuf	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6 5	"	1850	W. Borsig	2048	1756	379	4183	0,7	91,68	
15.	Strelitz .	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	559 1/2	72	6 5	"	1850	W. Borsig	—	1521	44	1565	0,8	95,86	
16.	Mr. 300 .	15	22	41	13 1/2	818	80	6 5	"	1851	W. Borsig	—	1180	4	1184	0,68	96,78	4 Räder sind gefuppelt
17.	Gerules .	15	22	41	13 1/2	818	80	6 5	"	1851	W. Borsig	—	1424	4	1428	0,71	102,46	do. do.

Verzeichniß

der

am Schlusse des Jahres 1851 vorhandenen Personen-, Güter- und Vieh-Wagen.

Ordnungs- Nr.	Bezeichnung der Wagen.	Stück	à	Personen			Ladungs- fähigkeit. Ctr.
				I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	
1.	6rähr. Personen-Wagen I. und II. Classe.	8	38 Pers.	48	256	—	—
2.	6rähr. do. II. Classe	5	32 "	—	160	—	—
3.	6rähr. do. II. und III. Classe	2	36 "	—	32	40	—
4.	8rähr. do. III. Classe	9	70 "	—	—	630	—
5.	6rähr. do. III. Classe	5	40 "	—	—	200	—
6.	8rähr. bedeckte Güter-Wagen	55	160 Ctr.	—	—	—	8800
7.	4rähr. do. do.	29	70 "	—	—	—	2030
8.	6rähr. offene do.	5	120 "	—	—	—	600
9.	4rähr. do. do.	41	70 "	—	—	—	2870
10.	4rähr. Pferde-Wagen	6	70 "	—	—	—	420
11.	4rähr. Vieh-Wagen	15	70 "	—	—	—	1050
12.	4rähr. Ochsen-Wagen	6	70 "	—	—	—	420
13.	6rähr. Butter-Wagen	2	120 "	—	—	—	240
14.	8rähr. Holz- und Woll-Wagen	8	160 "	—	—	—	1280
15.	8rähr. combinirte Post- und Gepäc-Wagen	4	— "	—	—	—	—
16.	8rähr. Gepäc-Wagen	2	160 "	—	—	—	320
		202		48	448	870	18030
				1366			

Allgemeine statistische Notizen

pro ultimo December 1851.

Länge der Bahn	19,3 Meilen.
Tag der Eröffnung des Betriebes:	
Hagenow-Schwerin am 1. Mai 1847.	
Hagenow-Wismar am 12. Juli 1848.	
Die ganze Bahn am 13. Mai 1850.	
Der für Rechnung des Baufonds geführte Betrieb ist mit dem 30 Juni 1850 geschlossen worden.	
Anlage-Capital im Ganzen	6,298,000 ₰
Davon: in Stamm-Actien	4,350,000 ₰
in Prioritäts-Obligation Litt. A.	900,000 "
in Prioritäts-Obligation Litt. B. (bereits emittirt)	371,000 "
desgleichen (noch vorrätzig)	329,000 "
in Schuldverschreibungen 3. Priorität gegen die den Actionairen seit vollendeter Actien-Einzahlung ver- güteten zweijährigen Zinsen (pro 1848 und 1849)	348,000 "
	6,298,000 ₰
Borhandene Locomotiven	17 Stück
Borhandene Tender	17 "
Borhandene Personenwagen	29 "
Dieselben enthalten	48 Plätze I. Classe
	448 " II. "
	870 " III. "
Zusammen	1366 Plätze.
Plätze im Durchschnitt auf die Achse	14,22
Borhandene Gepäckwagen 2, combinirte Post- und Gepäckwagen 4	6 Stück.
Borhandene Viehwagen	27 "
Borhandene Güterwagen, Pomeris ic.	140 "
Gesammtladungsfähigkeit der Güter-, Gepäck- und Vieh-Wagen	18030 Centner.
Bahnunterhaltungskosten überhaupt pro 1851	29246 ₰ 7 β 7 3
pro Bahnmeile	1515 " 16 "
Die Locomotiven haben Zugmeilen durchlaufen	37659.
Verbrauch derselben an Holz pro Zugmeile	0,7 Ebfuß.
Preis pro Ebfuß. Holz	1 1/2 β
Verbrauch derselben an Coaks pro Zugmeile	86,05 Pfd.
Preis pro 100 Pfd. Coaks	20 β
Die Locomotiven haben an Schmiere verbraucht pro Zugmeile	0,29 Pfd.
Preis der Schmiere pro Pfd.	5 β
Die Reparaturkosten der Locomotiven haben pro Zugmeile betragen	4 β 8 3
Die Bedienung der Maschinen haben pro Zugmeile betragen	13 " 9 "
Gesamtkosten der Zugkraft pro Zugmeile	42 " 4 "

Die Reparaturen d. Personen-, Güter- u. Vieh-Wagen haben pro Achse meile betragen	3,38 \mathfrak{A}
Die Schmierkosten f. Personen-, Güter- u. Vieh-Wagen betragen pro 100 Achse meilen	4 β 10 \mathfrak{A}
Es sind transportirt: Personen I. Classe	2563.
" " " desgl. II. "	70846.
" " " desgl. III. "	166118.
" " " desgl. im Ganzen	239527.
" " " Gepäck	50516,7 Centner.
" " " Equipagen	147 Stück.
" " " Luxuspferd	23 " circa 184 "
" " " Handelsgüter	327007,2 "
" " " Producte	503747,9 "
" " " Eilgüter	12259,5 "
" " " Pferde	407 " " 3256 "
" " " Rindvieh	555 " " 4440 "
" " " Schweine	35842 " " 71684 "
" " " Schaafe	3598 " " 2878 "
" " " Verschiedenes Vieh	1587 " " 1014 "
Zusammen an Vieh	83456 "

Eingebracht hat im Durchschnitt: Jede Person	— \mathfrak{A} 31 β M. Ct. = 19,4 Sgr.
" " " " Jeder Ctr. Gepäck	— " 4,3 " " = 2,7 "
" " " " Jede Equipage	5 " 47 " " = 179,3 "
" " " " Jedes Luxuspferd	6 " 38,3 " " = 203,3 "
" " " " Jeder Ctr. Gut	— " 4 " " = 2,5 "
" " " " Jedes Stück Vieh	— " 14,7 " " = 9,2 "
" " " " Jeder Centner Vieh überhaupt	— " 7,53 " " = 4,7 "

An Meilen haben durchschnittlich durchfahren: Jede Person I. Cl.	6,94 Meilen.
" " " " Jede Person II. Cl.	6,34 " "
" " " " Jede Person III. Cl.	5,39 " "
" " " " Jede Person in allen Classen zusammen	5,69 " "
" " " " Jeder zum Tariffage I a. beförderten Ctr. Gut	5,69 " "
" " " " Jeder zum Tariffage I b. beförderte Ctr. Gut	6,06 " "
" " " " Jeder zum Tariffage II. beförderte Ctr. Gut	9,46 " "
" " " " Jeder Ctr. Gut überhaupt	7,4 " "
" " " " Jeder Ctr. Gepäck	7,14 " "
" " " " Jedes Stück Vieh	9,06 " "
" " " " Jeder Ctr. Vieh	9,03 " "
" " " " Jede Equipage	7,61 " "

Im Durchschnitt ist pro Reise eingekommen: Für jede Person	5,44 β M. Ct. = 3,4 Sgr.
" " " " Für jeden Ctr. Gepäck	0,6 " " = 0,37 "
" " " " Für jeden Ctr. Gut	0,54 " " = 0,32 "
" " " " Für jedes Stück Vieh	1,63 " " = 1,02 "
" " " " Für jeden Ctr. Vieh	0,83 " " = 0,52 "
" " " " Für jede Equipage	37,7 " " = 23,38 "

Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt: Personen	70589.
" " " " Güter	325308 Centner.
" " " " Vieh	39064 Ctr. oder 19726 Stück.
" " " " Equipagen	58 Stück.

Die Einnahmen haben betragen: Von Personen	154495 \mathfrak{A} 17 β 6 \mathfrak{A}
" " " " Von Gepäck	4491 " 16 " 8 "
" " " " Von Equipagen	878 " 43 " 2 "
" " " " Von Luxuspferden	156 " 16 " — "
" " " " Von Militairtransporten	809 " 30 " 2 "
" " " " Von Gütern	70079 " 8 " 6 "
" " " " Von Vieh	12794 " 17 " 7 "
" " " " Aus sonstigen Quellen	3454 " 32 " 5 "
" " " " Zusammen	247159 " 38 " — "

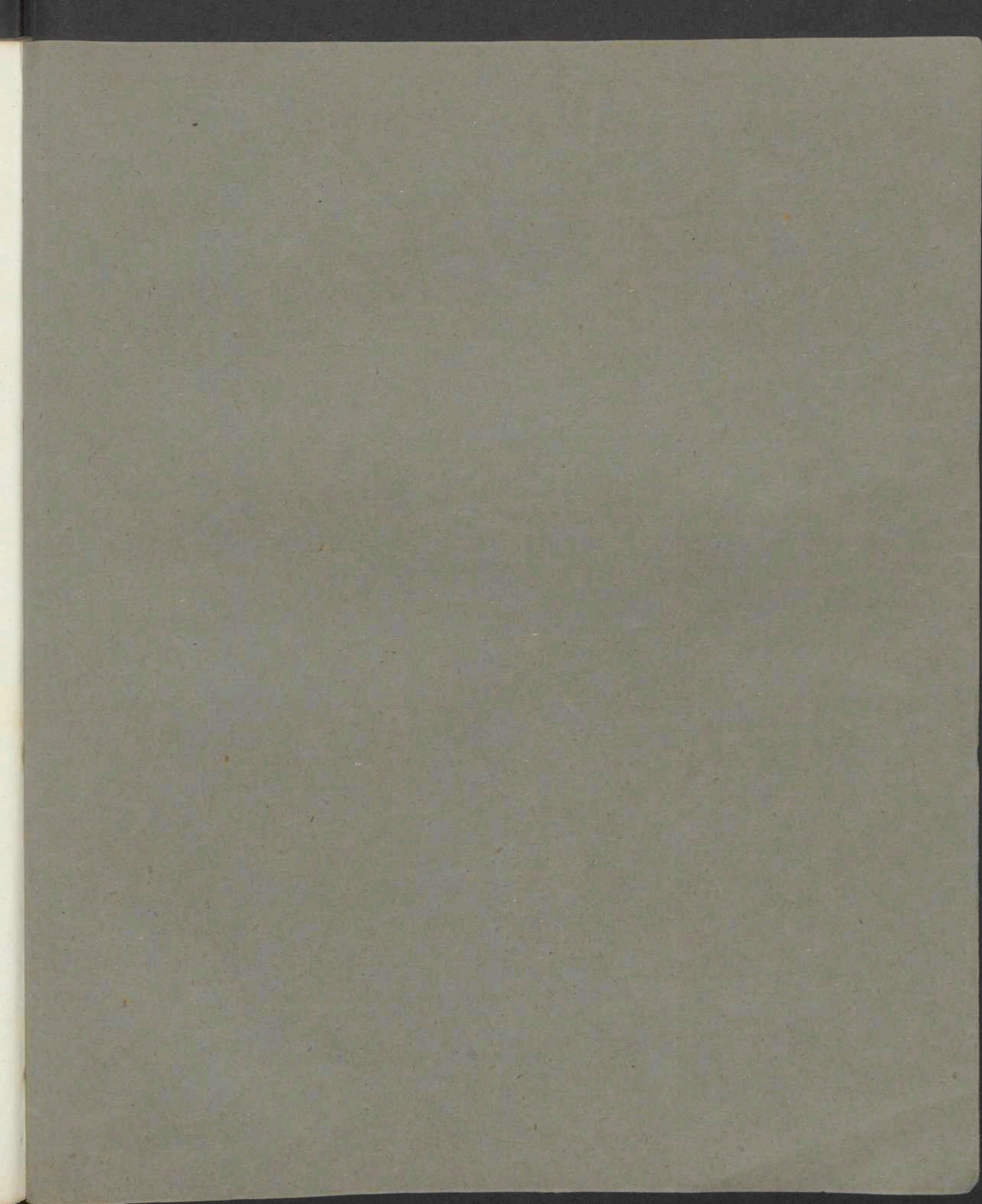
Betrag der Einnahme pro Zugmeile	6,33 \mathfrak{A}
----------------------------------	---------------------

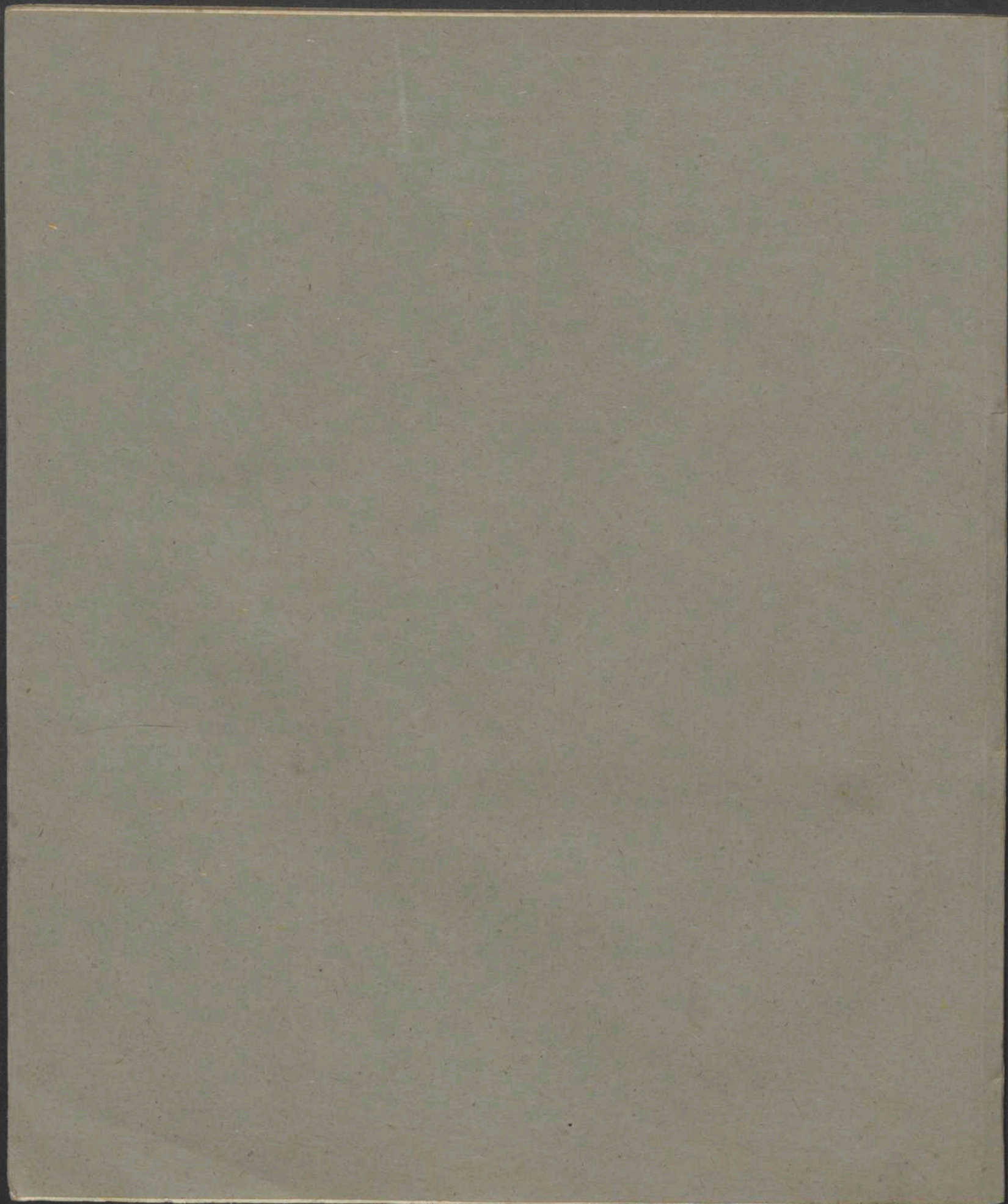
Die Ausgaben haben betragen:	Tit. A. Allgemeine Verwaltung	. . . . .	15125	₰ 32	β 6	2
" " " "	Tit. B. Bahnverwaltung	. . . . .	67339	" 10	" —	"
" " " "	Tit. C. Transportverwaltung	. . . . .	66218	" 37	" 1	"
	Zusammen		148683	" 31	" 7	"
Betrag der Ausgabe pro Zugmeile	. . . . .		3,948	₰		
Betrag der Ausgabe pro Achsmeile	. . . . .		0,155	"		
Von den Ausgaben kommen nach Procenten:						
	Auf Tit. A. Allgemeine Verwaltung	. . . . .	10,17	pCt.		
	Auf Tit. B. Bahnverwaltung	. . . . .	45,29	"		
	Auf Tit. C. Transportverwaltung	. . . . .	44,54	"		
Die sämtlichen Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	. . . . .		60,16	pCt.		
Dem Reservefonds sind pro 1851 gut geschrieben	. . . . .	10875	₰			
Der Reservefond beträgt am Schlusse des Jahres 1851	. . . . .	10875	₰			
Die Reineinnahme beträg: Im Ganzen	. . . . .	98476	₰ 6	β 5	2	
" " " " pro Zugmeile	. . . . .	2,615	₰			
Das Gesamt-Anlage-Capital (soweit solches bis ultimo December 1851 verausgabt ist, nämlich 5969000 ₰) hat sich verzinsset mit pCt.	. . . . .	1,65	pCt.			

Druckfehler:

In Anlage D. von Bülow — Total muß 51 statt 50 Stück Rindvieh stehen.







Verzeichniß

der

am Schlusse des Jahres 1851 vorhandenen Personen-, Güter- und Vieh-Wagen.

Ordnungs- Nr.	Bezeichnung der Wagen.	Stück	à	Personen			Ladungs- fähigkeit. Gr.
				I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	
1.	6räd. und II. Classe.	8	38 Pers.	48	256	—	—
2.	6räd. Classe	5	32 „	—	160	—	—
3.	6räd. Classe	2	36 „	—	32	40	—
4.	8räd. do.	9	70 „	—	—	630	—
5.	6räd. do.	5	40 „	—	—	200	—
6.	8räd. bedeckte Güter-Wagen	55	160 Gr.	—	—	—	8800
7.	4räd. do. do.	29	70 „	—	—	—	2030
8.	6räd. offene do.	5	120 „	—	—	—	600
9.	4räd. do. do.	41	70 „	—	—	—	2870
10.	4räd. Pferde-Wagen	6	70 „	—	—	—	420
11.	4räd. Vieh-Wagen	15	70 „	—	—	—	1050
12.	4räd. Ochsen-Wagen		70 „	—	—	—	420
13.	6räd. Butter-Wagen		„	—	—	—	240
14.	8räd. Holz- und Woll-Wagen		„	—	—	—	1280
15.	8räd. combinirte Post- und Gepäc-Wagen		„	—	—	—	—
16.	8räd. Gepäc-Wagen		„	—	—	—	320
		202				870	18030