

Dieses Werk wurde Ihnen durch die Universitätsbibliothek Rostock zum Download bereitgestellt.

Für Fragen und Hinweise wenden Sie sich bitte an: digibib.ub@uni-rostock.de

**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 Actionaire,

erstattet

zu Schwerin

in der

siebenten ordentlichen General-Versammlung

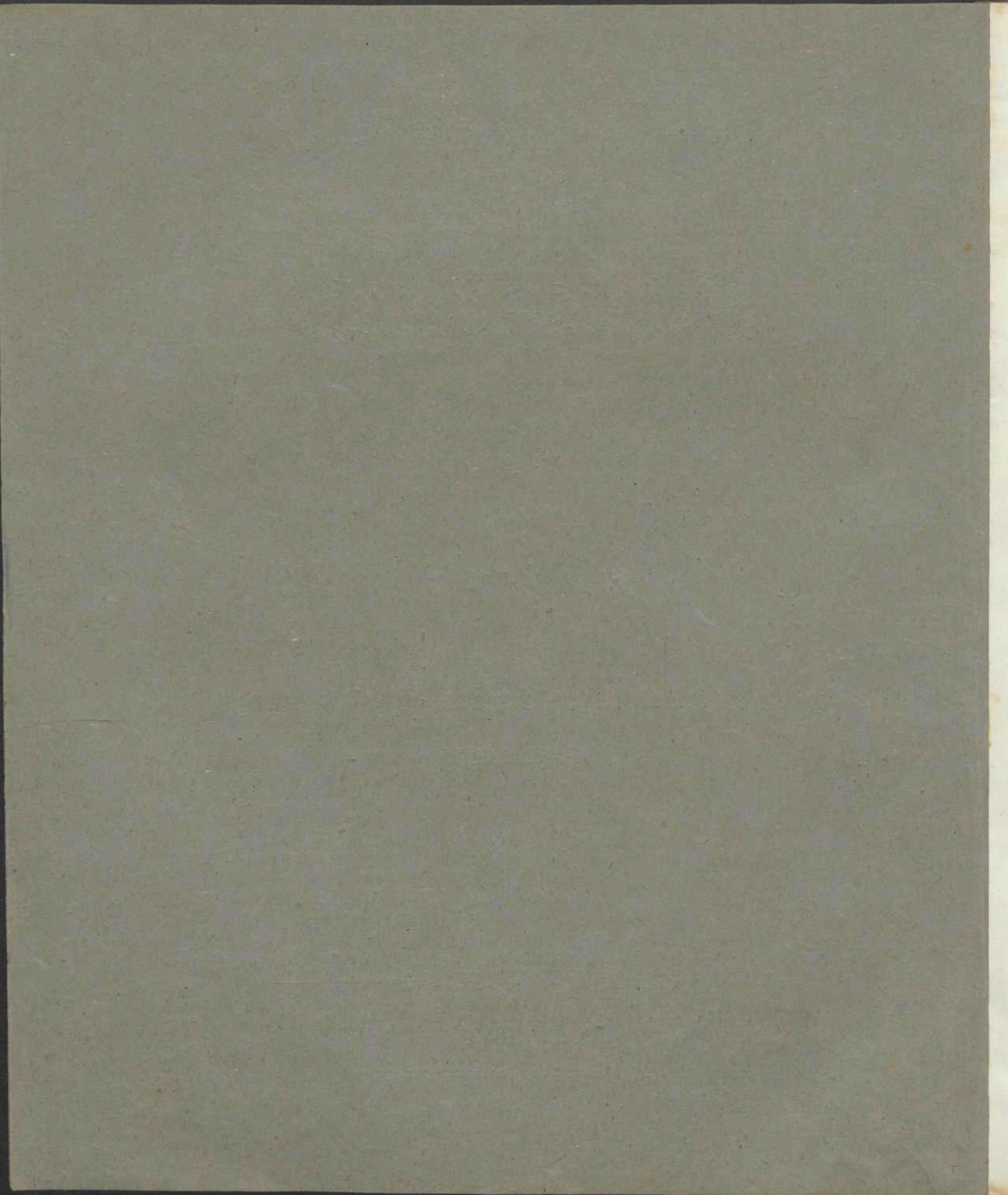
am 24. Mai 1852.



Schwerin, 1852.

Schnellpressendruck von Ferdinand Hartig.





Jahres - Bericht

Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn - Gesellschaft

an die
General-Versammlung der Actionaire
am 24. Mai 1852.



Unterm 26. Mai des vorigen Jahres hatten wir die Ehre, Ihnen das Resultat des Einleitung-Betriebes des ersten Jahres der von uns verwalteten Bahn vorzulegen. Wir sprachen Ihnen damals wiederholt unsre 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 geistlichen Ende geführt werde.

Das abgelaufene Betriebs-Jahr, über welches wir Ihnen heute Bericht erstatten, hat nach Besteitung 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-Nach-Rechnungsweisungen einzugehen und beziehen uns auf die Anlagen

sub II. bis IV.

Bon dem auf die Haupt-Rechnung übertragenen Bestand der Betriebs-Rechnung 24,300 ₣ 2 ⢠ 11 ⢠ werden nach Besluß des Ausschusses verwendet:

Zur Hinterlegung für den Reserve-Fond 10,875 ₣

Zur Vertheilung von $\frac{1}{4}$ p.C. Dividende gegen Coupon Nr. 4. 10,875 "

21,750 " — " — "

Es bleibt also zu Gunsten der neuen Rechnung ein Ueberschüß von 2,550 ₣ 2 ⢠ 11 ⢠ Für die zum Reserve-Fond abgesetzte Summe werden wir Prioritäts-Obligationen Litt. B. ankaufen, welche das Hohe Ministerium uns im Johanni-Termine zum Paris-Course überlassen 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 ic., gegeben waren, um Verbesserungen herbeizuführen, und auch aus den bestehenden Verhältnissen nach den gemachten Erfahrungen sich nichts Besseres, als das Jetzige hat ableiten lassen.

B vor Kurzem haben wir Veranlassung gehabt, die neu beabsichtigten gemischten Personen- und Güter-Züge 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 Güter-Züge sind durch die seitdem vermehrte Bewegung von Waaren nunmehr zu einer Nothwendigkeit geworden, während man bei deren Beginne nur eine Beseitigung von, allerdings erheblichen, Nebelständen im Auge hatte. Die Erfahrung hat sogar die tägliche Abfertigung eines Güterzuges von Schwerin nordwärts nöthig gemacht, wenn solcher auch bisher häufig nur bis Bürgow 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 Beihalt zu denjenigen des voraufgegangenen 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 Δ	241928 Pers. 158878 ♂ 43 β 8 Δ
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 frem- den Bahnen:	2199 " 35 " 10 "	5912 " 26 " 7 "
	231324 ♂ 45 β 10 Δ	260399 ♂ 20 β 11 Δ

Die gedeihliche Entwicklung des Verkehrs wird hierdurch besser als durch alles Ratschonement 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 Dampfschiffahrt-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

regelmäfig 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 Gediehen alle Elemente vorhanden sind.

Das in unserem 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 ($\frac{1}{2} \beta$ bis 2β 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-Wege 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 durchfuhren 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 $5\frac{1}{2}$ Meilen).

In Betreff der Güterbeförderung zu den verschiedenen Frachtklassen 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 Frachtclasse 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 Frachtklassen 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 $\frac{3}{5}$ tel des ganzen Quantums) gehörte dem innern Verkehre 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 Bülow,

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 Friederichswalde (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.	Bon Schwerin	52952 Personen.
" Hagenow	39737 "	Rostock	37984 "
" Rostock	37169 "	Hagenow	36857 "
" Güstrow	34796 "	Güstrow	32387 "
" Wismar	21467 "	Wismar	21779 "
" Büzow	21053 "	Büzow	21272 "
" Schwaan	11265 "	Schwaan	11195 "
" Blankenberg	10557 "	Blankenberg	10958 "
" Kleinen	5981 "	Kleinen	6225 "
	231609 Personen.		231609 Personen.

Die Güterbewegung (incl. Passagiergepäck) wie folgt:

Es sind angekommen: Es sind abgegangen:

In Hagenow	260354,6	Etr.	Von Hagenow	189915,4	Etr.
" Rostock	235471,1	"	Güstrow	169709,3	"
" Schwerin	162822,0	"	Schwerin	133172,8	"
" Güstrow	80167,5	"	Rostock	111698,6	"
" Wismar	69668,7	"	Wismar	110420,3	"
" Büzow	36828,6	"	Büzow	78283,8	"
" Blankenberg	31493,8	"	Blankenberg	59743,1	"
" Schwaan	11986,5	"	Schwaan	27350,6	"
" Kleinen	10229,7	"	Kleinen	18728,6	"
	899022,5	Etr.		899022,5	Etr.

Unsere directen Verkehrs-Beziehungen haben mit der Gröfzung 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 geordnete Orte	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 Ver- gabun- gen. Ctr.	Zusam- men. Ctr.
Berlin	164	1713	2086	3963	350,7	17639,s	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,s	1776,7	38,s	—	2935,3
Hamburg	177	3470	7893	11540	100019,2	61487,6	859,s	180,0	162546,6
Magdeburg	12	310	338	660	—	1965,7	144,9	—	2410,6
Leipzig	7	239	253	499	—	604,3	35,5	—	639,s
Üebest		58	104	162					
	643	9585	17245	27473	117122,s	91109,0	3036,c	380,0	214648,s

Nach den diesseitigen Stationen sind direct expedirt:

Bon Gt.	Personen.				Güter				
	I. Gt.	II. Gt.	III. Gt.	Zu- sammen.	Zum Ta- rif I b. Gtr.	Zum Ta- rif II. Gtr.	Zum Ta- rif III. Gtr.	In Wagen- ladungen. Gtr.	Zu- sammen. Gtr.
Berlin	167	1581	1742	3490	—	17469,7	634,1	—	18100,s
Wittenberge	34	386	662	1082	—	10630,1	678,2	—	11308,s
Grabow	11	423	685	1149	70,0	892,1	26,7	—	988,s
Ludwigslust	255	2424	4566	7245	90,6	2436,5	160,9	50,0	2738,o
Boizenburg	20	665	1075	1760	667,5	7435,s	55,0	—	8158,s
Hamburg	205	3393	6455	10053	938,s	95567,0	3307,9	196,0	100009,7
Magdeburg	19	253	316	588	—	5200,6	143,6	—	5344,s
Leipzig	1	86	161	248	—	2107,3	413,9	—	2521,s
Lübeck	1	48	123	172	—	—	—	—	—
	713	9259	15785	25757	1766,9	141739,1	5417,3	246,0	149169,s

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 vorsährigen Berichte angezeigten Erniedrigung auf $\frac{1}{4}$ 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 Säzen unbedingt weichen müssen. Eine Berücksichtigung dürften vielleicht solche Waaren, welche die ganze Länge der Bahn durchlaufen, die für den überseefischen Transito 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 $\frac{1}{4}$ Sgr. pro Centner und pro Meile belassen haben, noch ein weiter ermäßigter Satz für Holz, Steine, Ziegel, Stein-Kohlen &c. (I. a) eingeführt ist und zwar in der Weise, daß auf längeren Strecken verhältnismäßig wohlfeiler, als auf kürzeren gefördert wird. Nach diesem Prinzip fiel der fragliche Satz von 3 auf 2 Silbergfennige 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 ermäglichten 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 voraufgegangenen Beförderungen nicht ersehen werden kann, indem diese Artikel früher in dem Producten-Satz 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 unsre Aufmerksamkeit zuzuwenden, als unter unseren Actionnaires 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 einem 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 verscheucht. Wohl aber risquirt man dies bei einem Verkehr wie der unsfrige, der vorzugsweise der Local-Bewegung angehört. Die Reisenden auf kürzeren Strecken werden leicht durch Preis-Erhöhungen 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 IIIter Classe bei uns Anwendung finden.

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

Die vorhandenen Personenwagen enthalten:
 Sitz I. Classe 48.
 Sitz II. Classe 448.
 Sitz III. Classe 870.
 Pro Bahnmeile sind 1,5 Personenwagen vorhanden.

Die Güterwagen in ihrer Gesamtheit haben eine Ladungsfähigkeit von 18030 Etrn.; pro Bahnmeile sind 8,96 Güter- und Viehwagen vorhanden.

Die Bahn hat à Bahnhofe 0,88 Locomotive.

Unterhaltung und Beaufsichtigung der Bahn an Gehalten, Löhnen, Bekleidung ic.
und Betriebs- kostete pro Meile 1766 ₣ 35 β 6 d.

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

Die Unterhaltungskosten für Planum, Brücken, Dossirungen und Oberbau betragen pro laufende Meile 1224 ₣ 8 ₡ 1 ₢ oder pro Nutzmeile 30 ₡ 1 ₢.

Die Gesamtkosten der Bahn-Verwaltung betrugen pro Meile 3488 ₣ 31 ₣.

Die Belebung zum Zugverkehr ist in Thalheim gegen Erhaltung, Zollgeldern, Nachgeldern und für verschiedene Bedürfnisse a Zugmeile 9 β 8 ₣.

der zu leistenden Leiträte geregelte. — Berchnungen hierüber haben bereits

Die Bedienung der Maschinen kostete an Gehalten, Lohnung, Bekleidung und Meilengeldern à Nutzmeile 13 β 9 Δ.

Die Heizung der Locomotiven im Dienste, der Reservemaschinen, der Vorwärmer &c. kostete pro Nutzmeile 19 β 6 Δ.

Die Maschinen der Personen- und Güterzüge verbrauchten im Durchschnitt à Nutzmeile 86,05 Δ Cofe, 0,7 Cbfff. Holz.

In jedem Zuge wurden durchschnittlich bewegt 25,54 Achsen.

An Schmier- und Fuzmaterial für die Maschinen wurde verausgabt à Nutzmeile 2 β 9 Δ.

Der Verbrauch an Öl und Talg zur Maschinenschmierung betrug bei den Personen- und Güterzügen 0,29 Δ pro Locomotivmeile.

Die Unterhaltungskosten der Maschinen betrugen pro Nutzmeile 4 β 8 Δ.

Die Zugkraft hat mit allem Zubehör pro Nutzmeile 42 β 4 Δ gekostet.

An Schmier- & Fuzmaterial für die Personen-, Güter- und Viehwagen wurde verausgabt pro Nutzmeile 1 β 2 Δ.

Pro 100 Achsmeilen sind verbraucht worden 1,15 Δ Schmiere.

Die Kosten für Schmier-Material 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 Δ.

Die Unterhaltungskosten der Personen-, Güter- und Viehwagen betragen pro Nutzmeile 8 β 4 Δ.

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 unsren Wagen durchlaufenen Achsmeilen incl. der comb. Post- und Gepäckwagen sich auf 1140564 Achsmeilen herausstellt. Hieraus ergiebt sich, daß die Unterhaltungskosten der Wagen incl. der von der Post bezahlten $\frac{2}{3}$ Unterhaltungskosten der comb. Post- und Gepäckwagen von 186 Δ 45 β 6 Δ im Durchschnitt pro Achsmeile nur 3,35 Δ betragen.

Die Gesamtkosten für die Transportmittel betrugen pro Nutzmeile 11 β 4 Δ und pro Achsmeile der bewegten Wagen 4,5 Δ.

Die Gesamtkosten der Transport-Verwaltung betragen pro Nutzmeile 1 Δ 36 β 5 Δ.

Die gesammte Betriebsausgabe beläuft sich auf 148683 Δ 31 β 7 Δ, also pro Meile auf 7703 Δ 39 β 3 Δ.

Die Anlage sub IV weiset nach, in welchen Positionen der Betriebs-Ausgabe die stattgehabte Ersparung von 41357 Δ 20 β 5 Δ gegen den Etat erzielt ist.

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

Manche für die Betriebs-Eröffnung getroffene Einrichtungen konnten nur Notbehelfe genannt werden, und die eben hierin liegenden Mängel und Unbequemlichkeiten erheischen 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 projectirter Weise Auswendungen 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 Geldbedürfniß hinzustellen, welches auf diese Weise zur Höhe von 399037 ₣ 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 Beihülfe der beiden Städte zu diesen Bauten vorausgesetzt.

Unter Anrechnung dieser Beihülfe, 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 ₣ 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 einzuteilen, 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 Bedürfniß des Betriebes darauf zurückzuführen 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 endgültig wie folgt festgestellt:

I. a) 116,950 ₣	b) 105,454 „
Summa Kat. I. 222,404 ₣	
II. 24,180 „	
III. 152,453 „	
399,037 ₣	

Die Kategorie I. a begreift die Vervollständigung der Hauptwerkstätten und Maschinen-Gebäude zu Schwerin, das Empfangshaus zu Rostock, die Vergrößerung des Empfangshaus zu Bülow, des Cokes-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 Cokes-Desen, 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 beschlossen, vom Ministerio gebilligt und bereits in Angriff genommen. — Demnächst ist es die Absicht, auch förderksamst 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 diesenigen mit der Stadt Rostock rücksichtlich der Gruben-Ueberwölbung durch Entscheidung des hohen Ministerii des Innern zu dem Resultat geführt, daß die Stadt zu diesem Werke eine Beisteuer von 34,000 ₣ 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 ₣ gegen Aushändigung eines gleichen Betrages in Priorit. Obligat. Litt. B zum Parc-Course überwiesen.

Im vergessenen Jahre sind von den disponiblen Grundstücken noch folgende verkauft:	Grund-Erwerb.
Der Altentheils-Kaithen zu Kleinen	1310 ₣
Zwei Büdnereien zu Hohen Bicheln	1520 "
Das Burmeistersche Ackerstück zu Güstrow . . .	600 "
	3430 ₣

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

Meister'sche Acker und Wiesen zu Schwerin.

Wesl. Theil der Warncke'schen Koppel daselbst.

Destl. Theil des Platten Kamps zu Wismar nebst der Ziegelei.

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

Wir dürfen hoffen, dafür noch ca. 12,000 ₣ zu realisiren.

Der Theil der Warncke'schen Koppel ist in diesem Jahre zu 350 ₣ 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 Benitzer Wiesen-Abschnitts schwedend. Nach neuerdings über diesen Gegenstand gepflogenen Verhandlungen sind wir nunmehr der bis dahin von uns verlangt gewesenen höchst kostspieligen Leistungen durch eine Geldentschädigung von 1200 ₣ und eine Ausgabe von 160 ₣ 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. Haupt-Rechnungs-Ziffern.

II. Der-Bericht.

III. Berichts-Rechnung für das Jahr 1851.

IV. Berichts-Ziffern für das Jahr 1851 und vergleichende-Nachricht
darauf mit den



Mecklenburgische Eisenbahn.

Rechnungs-Vorlagen

pro ultimo December 1851.

I. Haupt-Rechnungs-Abschluß.

II. Ban-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 für

	Activa.			Courant.			Courant.			Courant.		
	Φ	β	Δ	Φ	β	Δ	Φ	β	Δ	Φ	β	Δ
Debitoren.				9772	29	8						
Schuldnere in laufender Rechnung	1746	42	3									
Rückständige Einnahmen pro 1851	120	—	—	11639	23	11	11639	23	11			
Abschlagszahlungen												
Werkstätten-Conto.				2789	30	5	2789	30	5			
Bestand der Hauptwerkstatt an Materialien und noch unverrechneten Arbeiten	25279	20	2									
Bestände an Betriebs-Materialien	25678	2	9									
Desgl. an Materialien zum Weiterbau	4555	43	5	55543	48	4	58303	—	9	St		
Desgl. an verschiedenen Materialien												
Bare Vorräthe.							12621	28	7			
In der Hauptcasse und in den Cassen der verschiedenen Stationen							1209	36	—			
Staatspapiere.												
Obligationen der Mecklenburgischen Anleihe bei Salomon Heine							14438	43	3			
Nostocker Bank.												
Bestand bei derselben												
Banquier in Hamburg.							450	39	3			
Rechnungs-Saldo bei demselben												
Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.							10846	20	—	39566	41	1
Rechnungs-Saldo												
										109509	47	9

pro ultimo December 1851.

		Passiva.	Courant.			Courant.			Courant.		
			Α	β	Δ	Α	β	Δ	Α	β	Δ
		Bau-Rechnung. Überschuss der Einnahme gegen die Ausgabe ult. Decbr. 1851 (II.)				14385	14	11			
		Betriebs-Rechnung. Überschuss der Rechnung pro 1851 (III.)				24300	2	11	38685	17	10
		Assuranz-Conto. Erhobene Prämie für die unter Werth-Angabe beförderten Transport-Gegenstände				133	46	11			
		Bekleidungs-Conto. Fond für die Uniformirung der Beamten				2215	39	4	2349	38	3
9		Strafe-Conto. Für verspätete Actien-Einzahlungen				938	—	—			
		Zins-Coupons auf Prioritäts-Obligationen. Litt. A. Α 895500, fällige Coupons am 2. Januar 1852				20148	36	—			
		B.. " 371000.				8347	24	—			
		Rückständige Coupons Litt. A. und B. " " "				387	—	—	28883	42	—
		Zins-Coupons auf Schuldverschreibungen. Capital Α 348000, fällige Coupons den 1. Juli 1852 Α 13920 davon die Hälfte für das Betriebsjahr 1851				6960	—	—			
		rückständige				1177	28	10	8137	28	10
1	4	Ausgelöste Prioritäts-Obligationen. Litt. A., fällig den 2. Januar 1852				4700	—	—			
		B.. " " " der abzählig eingelösten Coupons				3500	—	—	9861	36	—
		Zinsrest für die Amortisation der Prioritäts-Obligationen. Bis zum 1. Jan. 1851 sind zur Amortisation fällig gewesen Α 4500 die Jahreszinsen darauf betragen à 4½ p.Ct.				202	24	—			
		davon sind mit zur Amortisation pro 2. Januar 1852 gezogen				200	—	—	2	24	—
7	9	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

mo December 1851.

Betriebs-Rechnung pro

		Ausgabe.	Courant.
			ℳ β Δ
Betriebskosten.	Laut spezieller Rechnungslegung (IV.)		148683 31 7
An- und Abfuhr der Güter nach und von den Bahnhöfen einschließlich des Delcredere für Eincaßierung der Frachtgelder			3433 30 —
Zinsen auf Prioritäts-Obligationen.			
Litt. A. Capital Ert. ℳ 900,000.			
einjährige Zinsen à 4½ pCt. fällig am 1. Juli 1851 und 2. Januar 1852	40,500	ℳ — β — Δ	
Litt. B. Capital Ert. ℳ 371,000.			
einjährige Zinsen à 4½ pCt., fällig wie oben	16,695	ℳ — " — "	57195 — —
Zinsen auf Schuldverschreibungen gegen eingelöste Zins-Coupons der Stamm-Actien.			
Capital Ert. ℳ 348,000,			
die Hälfte der Jahreszinsen à 4 pCt. p. a. fällig am 1. Juli 1851	6,960	ℳ — β — Δ	
desgl. fällig am 1. Juli 1852	6,960	ℳ — " — "	13920 — —
Amortisation der Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B. ½ pCt. des Gesammt-Capitals von 1,600,000 ℳ.			8000 — —
Ueberschuss.			
In Einnahme in der Haupt-Rechnung (I.)			24300 2 11
			255232 16 6
8 TO STATTOD			

ro ultimo December 1851.

Mecklenburgische
Betriebskosten für
und vergleichende Uebersicht

Etat		Titel.	Ausgabe.		Gegen den Etat	
im Einzelnen.	im Ganzen		im Einzelnen.	im Ganzen	mehr.	weniger.
Φ	β	Δ	Φ	β	Δ	Φ
A. Allgemeine Verwaltung.						
6074			I. a.	Verwaltungs-Personal: Gehalte und Löhne		
1500			b.	" " Reisekosten und Diäten		
	7574					
340			II. a.	Bureauosten: Bureaubedürfnisse		
530			b.	" Beleuchtung, Heizung und Reinigung		
50			c.	" Localmiete		
	920					
60			III. a.	Allgemeine Kosten: Porto		
150			b.	" Insertions- und Druckosten		
80			c.	" Bücher und Karten		
35			d.	" Deffentliche Blätter		
200			e.	" Proceß-, Notariats-, Gerichts- und Stempelkosten		
20			f.	" Feuer-Versicherung des Mobiliars		
30			g.	" Unterhaltung der Mobilien		
300			h.	" Gratificationen und Unterstützungen		
200			i.	" Schadensvergütungen		
200			j.	" Unvorhergesehene Fälle		
	1275					
	9769			Summa A. Allgemeine Verwaltung		
B. Bahn-Verwaltung.						
34158			I. a.	Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn: Gehalte und Löhne		
1423	20		b.	" " Bekleidung		
80			c.	" Bureauosten 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 Beleuchtung 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.	im Einzelnen.	im Ganzen
Φ	β	Δ	Φ	β	Δ
12427	40	3	6353	40	3
4183	19	3	13611	11	6
388	38	3	48	38	3
229	16	2	300	31	10
14	—	—	36	—	—
57	12	6	2	35	6
315	40	7	165	40	7
45	6	—	34	42	—
26	3	3	8	44	9
274	—	5	74	—	5
4	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
33188	40	—	969	8	—
745	24	—	377	44	—
113	45	—	33	45	—
49	38	—	70	40	—
6152	42	5	602	42	5
1378	22	2	639	38	2
16095	5	5	10616	27	7
1025	46	11	246	3	1
3539	27	7	1276	40	7
1054	7	1	205	40	11
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

Mehr-Ausgabe ad I a.
Hierbei kommen die Kosten der Direction und des Syndicats, welche im Etat nicht berücksichtigt sind, besonders in Betracht mit 6353 Φ 40 β 3 Δ ad I b.
Also eigentlich Minder-Ausgabe 621 Φ 7 β 9 Δ ad II a.
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 Erfahrungen möglich geworden. ad II b.
Hier sind verschiedene Ausgaben vorgekommen, welche sich auf das Jahr 1852 mit erstrecken. ad III a.
Die Position in Beihalt der jetzt vorliegenden Erfahrungen stand zu hoch im Etat. Uebrigens hat auch die Verwendung billiger Abfall-Cokes zur Verminderung der Ausgabe beigetragen. ad III b.
Es sind hier Verwendungen in Ausgabe gekommen, welche im Etat nicht berücksichtigt waren; außerdem sind einige Druckosten, namentlich die des General-Berichtes höher geworden, als vorausgesetzt waren. ad III c.
Die Feuerversicherungen pro 1851 sind zum großen Theile schon durch Vorausbewilligung im Jahre 1850 befritten; außerdem sind günstigere Prämiensätze erzielt, als die bei der Etat-Borlage berücksichtigt. ad III d.
Die stattgehabte Ersparung resultiert aus der Beschränkung des Wärterpersonals. ad I a.
Die Ersparung ist hervorgegangen aus wohlfeilrer Beschaffung der Kleidungsstücke. ad I b.
Die Ueberschreitung dieser Position wurde bedingt durch umfanglichere Nachschüttung der in den Brüchen herabgesunkenen Dossirungen und durch vermehrte Nachhöhung der hohen Bahndämme. ad II a.
Die in dieser Position erfolgte Mehrausgabe ward durch eine umfanglichere Reparatur der Zugungen an den Brücken und Durchlässen, sowie durch Herstellung der durch Verwitterung beschädigten Hügelmauern, Zwecks gründlicher Herstellung dieser Bauwerke bedingt, indem in dem Voranschlag ein geringeres Maß der Arbeitsverrichtungen festgestellt war. ad II b.
Die Correcturen des Bahngleises sind nicht in dem Umfange nötig geworden, als dies in dem Voranschlag vorausgesetzt wurde, aus welchem Grunde sich die eingetretene Kosten-Ersparung ergeben hat. ad II c.
Dergleichen wie vor. ad II e.
Die nicht vorher zu bestimmten gewesene Reparatur einiger Drehscheiben, die erforderlich gewordene Anlage von Schweinebuchen, Schweinewaagehäusern und die Beschaffung der dazu nötigen Brückenzwischenwagen haben die Ueberschreitung in dieser Position veranlaßt. ad II f.
Dergleichen wie ad II c. ad III b.
Auf die in dieser Position eingetretene Ersparung haben theils der gelinde Winter, theils die erzielte höhere Sparsamkeit in Verwendung der Brennstoffe, theils die niedrigen Preise derselben influiert. ad III c.
Hier wird auf das ad A. III. f. Gesagte Bezug genommen.

Etat		Titel.	im Einzelnen.		im Ganzen.		im Einzelnen.		im Ganzen.	
			wp	β	wp	β	wp	β	wp	β
C. Transport - Verwaltung.										
6055	—	I. a. Fahrdienst: Gehalte und Löhne	.	.	8 09 820	.	8 04 1011	.	8 04 1011	.
700	—	b. Bekleidung	.	.	8 01 818	.	8 01 811	.	8 01 811	.
2349 18	—	c. Meilengelder	.	.	8 01 818	.	8 01 811	.	8 01 811	.
50	—	d. Nachtgelder	.	.	8 02 828	.	8 02 828	.	8 02 828	.
50	—	e. Verschiedene Kosten und Bedürfnisse	.	.	8 01 822	.	8 01 822	.	8 01 822	.
	9204	18								
16475	6	II. a. Expedition: Gehalte und Löhne	.	.	8 08 828	.	8 08 828	.	8 08 828	.
244 12	—	b. Bekleidung	.	.	8 01 818	.	8 01 811	.	8 01 811	.
400	—	c. Miethe - Entschädigung	.	.	8 01 818	.	8 01 811	.	8 01 811	.
1500	—	d. Druck- und Insertionskosten	.	.	8 02 828	.	8 02 828	.	8 02 828	.
221	—	e. Bureau- und Expeditionsbedürfnisse	.	.	8 02 828	.	8 02 828	.	8 02 828	.
100	—	f. Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	.	.	8 01 822	.	8 01 822	.	8 01 822	.
	18940	18								
9840	—	III. a. Zugkraft: Gehalte und Löhne	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
480	—	b. Bekleidung	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
1085 7	—	c. Meilengelder	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
24	—	d. Nachtgelder	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
25877 24	—	e. Feuerung	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
530	—	f. Heizung der Vorwärmern und Speisung der Reservoirs	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
4557	—	g. Material zum Schmieren und Putzen der Lokomotiven	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
5446 13	—	h. Unterhaltung der Maschinen und Zubehör	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
150	—	i. Unterhaltung und Ergänzung der Maschinen-Utensilien	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
280	—	j. Feuerversicherung der Maschinen	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
24	—	k. Bergütung für fremde Maschinen	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
	48293	44								
1690	—	IV. a. Transportmittel: Gehalte und Löhne	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
2068	—	b. Material zum Schmieren und Putzen der Wagen	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
9877 15	—	c. Unterhaltung der Wagen	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
250	—	d. Ergänzung der Wagen-Utensilien	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
680	—	e. Feuerversicherung der Wagen	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
100	—	f. Bergütung für fremde Wagen	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
	14665	15								
1920	—	V. a. Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Gebäude	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
200	—	" " Mancogelder und Schadensvergütungen	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
200	—	" " Assecuranz auf Transportgegenstände	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
300	—	" " Unvorhergesehene Fälle	.	.	8 01 828	13	8 01 828	13	8 01 828	13
	2620	—								
93723	47									
Summa C. Transport-Verwaltung										

Ausgabe		Gegen den Etat		Bemerkungen.			
im Einzelnen.	im Ganzen.	mehr.	weniger.	im Einzelnen.	im Ganzen.		
wp	β	wp	β	wp	β		
5072	40	—	982	8	—		
580	31	9	119	16	3		
1953	22	9	395	43	3		
3	12	—	46	36	—		
18	310	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	369	39	3		
255	32	1	72	13	—		
27	35	—	456	25	—		
9383	23	—	39	24	—		
440	24	—	124	21	10		
960	33	2	23	24	—		
—	24	—	10917	44	2		
14959	27	10	189	44	5		
340	3	7	2382	44	11		
2174	3	1	1777	47	4		
3668	13	8	104	38	—		
45	10	—	251	24	—		
28	24	—	24	—	—		
	—	—	32000	42	4		
1350	20	10	339	27	2		
900	43	8	1167	34	4		
6516	25	11	3360	37	1		
438	44	9	111	3	3		
1	2	—	678	46	—		
—	—	—	100	—	—		
1791	35	4	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	—		

Die in diesen Positionen eingetretenen Ersparnisse sind daraus hervorgegangen, daß weniger Wagen-Beamte angestellt waren, als in der Etat-Rechnung angenommen ist.
ad II a.

Es sind einige Einschränkungen sowohl der Gehaltssätze, wie auch des Personales möglich geworden; ferner ist die Verwaltung bestrebt gewesen, mit weniger Bahnhofs-, Boden- und Expeditionsarbeiter auszukommen.
ad II e. Wie ad B. 1 b.

Die Miethentschädigungen wurden teilweise nicht in dem Umfange bewilligt, wie folche im Etat ausgeworfen sind.
ad II e. und f.

Die kleine Mehr-Ausgabe auf II. e. hat teilweise 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 Ersparnis 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 Lokomotiven anzutreffen, 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
33554 „

Es ergibt sich also eine Ersparnis 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 Maß zurückgeführt. Bei diesen Verhältnissen ist die seitwärts begreifte Ersparnis 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 Beachtigung der Verwendung des Schmier- ic. Materials und durch angemessene Prämien für den Minderverbrauch, ist diese auf minimum zurückgeführt worden, woraus diese Ersparnis 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 Reparationsarbeiten der Wagen mit einem geringeren Personal durchzuführen, als im Etat angenommen wurde.
ad IV b. Wie ad III

Recapitulation.

Etat.				Ausgabe.			Gegen den Etat		
							mehr.		weniger.
	Φ	β	Δ	Φ	β	Δ	Φ	β	Δ
9769	—	—	A. Allgemeine Verwaltung	15125	32	6	6677	9	4
79573	5	—	B. Pahn-Verwaltung	67339	10	—	2553	22	2
93723	47	—	C. Transport-Verwaltung	66218	37	1	34	32	4
183066	4	—	mithin weniger gegen den Etat	148683	31	7	9265	15	7
183066	4	—		34382	20	5	34382	20	5
				183066	4	—	43647	36	—
			Die obige Recapitulation der Ausgabe in Beihalt des Etats ergiebt				9265	15	7
			Von dem mehr ist wie schon oben erläutert für die Kosten der Direction und des Syndicats abzurechnen				43647	36	—
			Es bleibt demnach				6975	—	—
			mithin ist das End-Resultat der Minder-Ausgabe gegen den Etat				2290	15	7
							44357	20	5
							43647	36	—
							43647	36	—

bill. am magazine

abgäng

antritt

Nachweiseungen

über den

gesammten Verkehr im Jahre 1851.

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

A.

Mecklenburgische Eisenbahn.

A.

Succincte Summarization.

Betriebs-Resultat im Jahre 1851.

	Personen.			Gepäck.		Equipagen und Vieh.										Güter.							Provision		Extraordinaria.				Total.														
	Classe.			Zusammen.	Ginnahme.	Ge- wicht. Centner. 1/4 1/10	Ueber- fracht. Centner. 1/4 1/10	Equipagen.		Vieh.								Zum Tarif I. a.		Zum Tarif I. b.		Zum Tarif II.		Zum Tarif III.		In Wagen- ladungen.	Zu- sammen.	Betrag.		Mili- tärs. Classe.	Zu er- mäßigte Preisen beförder- te Per- sonen. Classe.	Betrag.											
	I.	II.	III.					I.	II.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Gefüfe, Han- mel, Ziegen.	Großvieh.	Gänse, Puter.	Hunde.	Betrag.	I.	II.	Stüdf.	Betrag.	II.	III.	II.	III.	II.	III.	Betrag.	II.	III.	II.	III.	Betrag.										
	♂	β	λ					♂	β	λ	♂	β	λ	♂	β	λ	♂	β	λ	♂	β	λ	♂	β	λ	♂	β	λ	♂	β	λ	♂	β	λ									
Januar . .	223	4885	10602	15740	981934	—	3098	—	2382310	—	8	23	24	—	15	32	11	270	2895	—	65	57828	—	44789,8	16110,4	735,3	140,0	58775,5	4294	1 10	3 8	—	44	—	—	1943	6	14973	37	8			
Februar . .	153	4211	8732	13096	819538	—	2702	5	25136	7	1	5	10	8	—	53	66	10	166	2565	—	58	66519	—	34680,6	48779,9	751,6	210,0	54422,1	4537	1 11	4 12	11	1 7	97	—	—	9644	8	13761	17	11	
März . . .	185	4874	11197	16256	1002920	—	3158	3	28124	6	1	6	42	44	10	37	46	7	229	2405	—	66	104219	—	48278,0	26095,1	1026,5	120,0	75519,6	5847	21 9	5 46	5	—	41	—	—	340	—	17253	25	2	
April . . .	143	5990	15688	21821	1367116	—	4563	3	41435	6	3	8	41	25	7	16	37	8	429	3208	—	83	1378	—	43177,7	26745,0	1215,8	777,2	71915,7	5448	23	—	6 27	2	—	42	—	—	1348	8	20974	2	—
Mai . . .	280	5845	12797	18922	123761310	4258	5	37418	—	4	4	41	35	2	33	156	20	1080	4338	—	103	17205	—	—	35505,2	28558,2	996,8	557,2	65617,4	5550	33 11	8 8	5 5	—	107	144	356	311	1 4	20382	19	9	
Juni . . .	254	8227	20694	29175	1917439	9	5204	4	36724	3	5	7	106	3	2	76	69	25	192	3757	—	109	137911	1075,2	50542,3	28211,9	1265,2	398,1	81492,7	6406	20 5	7 43	7	—	52	7661900	68515	1	28127	14	1		
Juli . . .	220	6867	17214	24301	1624518	5	5461	2	48344	—	12	5	14417	7	24	82	22	441	3243	—	96	124218	9764,9	22928,5	34337,2	1014,2	1358,0	66402,8	6203	34	—	8 29	7 5	—	133	8962626	81028	—	25138	45	8		
August . .	232	7551	17139	24922	17478132	2	6078	1	5508	—	7	6	8819	2	106	13	132	225	3661	—	121	144717	6860,3	38903,0	25533,1	738,0	161,6	72196,0	6292	10 8	7 34	5 4	—	15	184	550	29845	7	26163	4	—		
September	232	6155	14094	20481	1365664	4	4737	4	46618	—	5	11	104	6	5	36	10	131	307	2826	—	126	129736	12076,1	36839,9	35156,8	999,6	328,1	85400,5	7316	44 10	7 25	6	2 33	973	156	132	65834	—	23507	27	9	
October .	233	5724	15918	21875	13363422	2	4629	6	46642	5	6	13	8011	3	10	21	12	164	3493	52	135	10977	10685,1	28326,3	40832,1	1046,3	821,0	81710,8	7301	39 4	7 42	5 2	—	63	68	76	15141	—	22469	3	7		
November	205	5123	10235	15563	962428	—	3231	4	30647	6	5	15	12037	7	15	4	11	59	2255	—	92	63714	5916,6	29830,8	26858,9	1131,4	510,0	64247,7	5496	8 7	6	—	1	69	70	44	9825	—	16290	17	2		
December	203	5394	11808	17405	108593510	3394	—	28830	1	3	7	75	2	5	9	19	1	36	1196	4	87	46447	3813,9	42753,7	22788,6	1338,8	110,0	70805,0	5445	—	3 10	35	3 1	—	18	30	26	5223	4	17196	30	6	
Summe	2563	70846	166118	239527	154495	17	650516	7	4491	16	85295	87843	2430	555	390	3598	35842	56	1141	12950	33	50192,1	453555,8	327007,2	12259,5	5491,2	848505,8	70137	—	6	83	43	82140	1624	2314	5710	320042	2	246238	5	3		

Anmerkung. Der ermäßigte Tariff ab 1. a. für Holz, Mauersteine ac. ist erst Ende Juni 1851 ins Leben getreten.

Betriebs-Einnahmen im Jahre 1851.

				Im Einzeln.			Im Ganzen.		
				α	β	Δ	α	β	Δ
Personen:	239527						154495	17	6
Gepäck:	50516,7 Centner		(Überfracht)	4491	16	8	.	.	.
Equipagen:	147 Stück			878	43	2	.	.	.
Vieh:	985 Stück groß, 41027 Stück klein Vieh			12950	33	7	18320	45	4
Güter:	848505,8 Centner						70437	—	0
Provision auf Nachnahme							83	43	8
Extraordinair:	{ 21 Extrazüge 1664 Militärs 8024 Personen zu ermäßigten Preisen }						3200	42	9
			Summe (siehe Anlage A.)	.	.	.	246238	5	3
Davon gehen ab: contractlich erstattete Fracht-Abzüge				.	.	.	57	40	—
Dagegen kommen noch an Einnahmen hinzu:			Bleibt	.	.	.	246180	13	1
für besonders liquidirte Fahrten				.	.	.	334	5	1
Bergütung für die im Jahre 1850 beförderten Postgüter mit				.	.	.	645	18	10
Die Bergütung der Postgüter pro 1851 wird erst 1852 in Einnahme erscheinen, da die Liquidation derselben beim Rechnungs-Abschluß noch nicht vorlag.			Summe				247159	38	—

Übersicht der Personen-Frequenz

im Jahre 1851.

Von Station:	Classe.	Nach Rostock.	Nach Schwan.	Nach Güstrow.	Nach Bülow.	Nach Blanken- berg.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Hagenow. im innern Verkehr.	Nach Hagenow. 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
Schwan.	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
Bülow.	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	1036	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 anderen 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

Siezu der Verkehr mit den Anhaltestellen Warnow, Bentschow und Zachun:

II. Cl. III. Cl.

II. Cl. III. Cl.

II. Cl. III. Cl.

Bon Bülow nach Warnow	120	698	Bon Blankenberg nach Bentschow	96	252	Bon Schwerin nach Zachun	28	1017
Warnow nach Bülow	106	678	Bentschow nach Blankenberg	85	301	Zachun nach Schwerin	29	1459
Warnow nach Blankenberg	101	522	Bentschow nach Kleinen	156	274	Zachun nach Hagenow	6	480
Blankenberg nach Warnow	118	459	Kleinen nach Bentschow	154	256	Hagenow nach Zachun	12	511

Summe 445 2357

491 1083

75 3467

Total 2802

1574

3542

7918

239527

D.

Mecklenburgische

Übersicht des Vieh- und Equipagen-

Eisenbahn.

Transports im Jahre 1851.

三

Mecklenburgische Eisenbahn.

Überblick des Güter-Verfahrs im Jahre 1851.

Gezeichnung der Classem.	Nach Rostock.		Nach Schwau.		Nach Güstrow.		Nach Düßow.		Nach Blanken- berg incl. der benannten Städte).		Nach Wismar.		Nach Gleinen.		Nach Schwerin.		Nach Bülow.		Nach Hagenow		im gemein- schaftlichen Verkehr mit andern Bahnen.		Total.		
	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.	1/10 Et.
Bon	Zum Tarifssatz I.a. " II. I.b. " II. II. " III. III.	789 2292 1373 194 350 745	— 9 7 3 — 8	10864 8162 8080 448 210 2156	8 7 1 4 — 6	245 2438 2346 286 210 804	3 9 9 3 — 6	— 1312 5108 72 70 483	— 1 2 2 — 8	3818 190 91 70 — 9	7 1 2 3 — 3	130 190 91 70 50 4610	— 2 3 4 — 3	— 7 2 — 810 9	— 4106 6711 409 — 810 9	— 4 — 118 — —	— 4 — 1169 — —	— 4154 2334 14669 7 — —	— 3 4 7 — —	12029 34508 51537 2992 1650 8981	4 1 2 7 5 5				
	in Wagenladungen. Faßfærggüter.	Summe	5715	7	29922	—	6332	—	7047	1	7882	9	404	6	20302	4	3822	6	30269	3	111698	6	—	—	
	Zum Tarifssatz I.a. " II. I.b. " II. II. " III. III.	— 14539 465 3 13 — 463 — 5	— 2 — — — — — —	— 97 26 — 125 434 249	— 4 — — 9 5 3	— 421 — — 9 30 7	— 6 — — 5 — 4	— 93 — — 9 30 7	— 7 — — 42 — 124	— 7 3 — 9 7	— 41 3 — 94 — 68	— 3 — — 4 — —	— 9 — — 9 4 —	— 4514 275 6 — 110 —	— 5 3 3 101 —	— 4469 1196 3 — 5 —	— 6 3 9 5 —	— 24003 23300 53 — — —	9 9 1 — — —						
	in Wagenladungen. Faßfærggüter.	Summe	15473	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bon	Zum Tarifssatz I.a. " II. I.b. " II. II. " III. III.	70 79406 2065 1411 440 1848	— 9 3 6 — 9	220 1623 359 42 6 — 451 4 2366	— 2 — — — — — — 2	324 7091 4038 747 82 — 951 9	— 4 7 6 5 — 307 8	— 70 886 94 42 — 487 2	— 70 886 94 42 — 54 1	2505 2494 886 — 94 — 487 2	5 2 2 — — — 54 1	— 96 55 — 83 — 54 1	— 96 55 — 83 — 54 1	— 360 6383 4248 467 48 217 4	— 3339 328664 328664 284 70 — 101	— 3 3 9 4 6 5 —	— 46949 16949 328664 284 70 217 4	— 4 8 9 4 6 5 —	— 23000 35500 53 — — — —	9 9 1 — — — — —					
	in Wagenladungen. Faßfærggüter.	Summe	83642	7	2366	2	—	—	9488	5	11682	2	6164	1	203	—	15494	3	4472	3	47013	—	169709	3	
	Zum Tarifssatz I.a. " II. I.b. " II. II. " III. III.	— 48851 942 49 320 617	— 4 9 9 — 6	— 1488 1348 20 4 — 144 4 — 144 4 336	— — — — — — — — 8	— — — — — — — — 8	— — — — — — — — —	— 579 41 3 6 157 3 — 458 2	— 698 329 6 — 483 8 — 3497	— 5 8 1 3 8 — 8	— 99 329 6 — 483 8 — 2386	— 4 8 1 — 8 — 2	— 99 10 1 — 54 29 — 1441	— 4 7 1 — 5 9 — —	— 46339 780 8 21 2 70 — 5912	— 8 8 2 35 3 — —	— 683 8 1014 21 35 40 206	— 5506 3994 3994 353 43 — 440	— 3 6 3 6 6 —	— 4426 64227 9171 181 530 2747	2 6 8 6 6 4 —				
	in Wagenladungen. Faßfærggüter.	Summe	50751	8	336	8	3554	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bon	Zum Tarifssatz I.a. " II. I.b. " II. II. " III. III.	435 12599 9574 42 — 404 8	— 6 2 — — 24 —	— 4362 272 — — 24 —	— 9 2 — — 2 —	— 5826 4197 2 — 158 2 — 313	— 3 1 — — 9 — — 2	— 2094 1708 7 — 158 9 — 313	— 2 1 — — 3 — — —	432 2530 756 42 167 7 — 167	2 4 8 6 7 7 — —	— 4357 2339 8 4 — 36 —	— 8 8 1 — 434 — —	— 10175 23350 4 18 434 —	— 2274 3664 4 24 254 —	— 4 4 1 4 6 —	— 9480 38214 10145 107 — 1794 —	9 7 7 6 7 1 —							
	in Wagenladungen. Faßfærggüter.	Summe	14428	8	4659	3	7339	2	3107	1	—	—	—	—	—	—	—	4406	9	4786	9	17791	1	6214	4
	in Wagenladungen. Faßfærggüter.	Summe	14428	8	4659	3	7339	2	3107	1	—	—	—	—	—	—	—	4406	9	4786	9	17791	1	6214	4
	in Wagenladungen. Faßfærggüter.	Summe	14428	8	4659	3	7339	2	3107	1	—	—	—	—	—	—	—	4406	9	4786	9	17791	1	6214	4

Bon	Zum Zolltariff§ Ia.	959	70	4	385	9	1085	7	2755	2	—	263	7	14208	6	700	8	—	16566	2		
	I.b.	10299	2	335	7	1045	4	5813	6	3687	8	—	1911	4	19453	4	862	9	9909	1		
	II.	4570	2	216	8	2412	7	2466	8	1154	5	—	881	9	4106	—	1726	6	18475	7		
	III.	1485	—	5	76	9	22	7	40	5	—	11	8	4364	158	5	589	8	1485	6		
	in Bagenladungen.	—	—	—	140	—	—	—	—	—	—	—	—	546	40	—	—	—	726	—		
	Waggagiergüter.	9471	—	23	8	491	7	225	2	204	6	—	405	2	17275	237	2	1384	1	5313	4	
Wismar.	Summe	13030	9	647	2	4552	3	9614	—	7842	6	—	—	3173	7	374779	3726	—	30355	7		
	Zum Zolltariff§ Ia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	I.b.	542	1	—	—	4070	7	70	—	468	—	—	5237	9	—	673	3716	2	—	14778	6	
	II.	437	—	5	8	462	4	40	5	210	6	—	557	4	—	5747	1827	9	—	3393	—	
	III.	25	—	5	—	—	—	—	—	4	6	—	—	—	83	8	—	—	—	24	—	
	in Bagenladungen.	—	—	—	—	58	6	25	3	—	—	—	—	—	189	9	132	—	—	536	—	
Aleinen.	Summe	599	6	42	3	4291	7	435	8	706	4	5852	3	—	—	1446	6	5684	2	—	—	
	Zum Zolltariff§ Ia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	230	3	—	—	—		
	I.b.	1728	—	—	—	434	9	70	—	1783	9	1333	4	213	6	323	3	3992	—	80603	3	
	II.	1895	8	346	9	4739	1	796	3	4010	6	2306	4	323	3	—	—	4943	3	89859	1	
	III.	693	15	—	449	3	54	6	89	—	111	3	49	1	—	79	1	482	1	27974	2	
	in Bagenladungen.	—	—	—	488	1	478	1	—	—	248	—	—	—	—	—	—	380	—	4068	8	
Schwerin.	Waggagiergüter.	4536	5	138	—	4547	—	464	4	590	2	1658	9	271	6	—	1079	5	4923	1	4834	2
	Summe	6069	6	499	9	3728	4	4563	4	3473	7	5658	—	857	6	—	—	7324	2	103998	-133172	8
	Zum Zolltariff§ Ia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	I.b.	357	5	—	—	2101	8	1069	2	3048	1	2753	6	615	1	5782	8	—	—	4099	1	
	II.	981	5	700	3	916	5	1664	3	3108	7	1248	2	359	—	3258	2	—	—	15728	1	
	III.	133	5	—	28	—	—	175	—	8	3	24	7	2	3	776	—	—	—	12236	7	
Hagenow	in Bagenladungen.	224	7	43	3	481	1	104	5	406	2	—	—	—	—	50	—	—	—	178	5	
	Waggagiergüter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	225	—	
	Summe	1577	—	749	1	3227	4	3031	8	6271	3	4192	2	1030	1	115779	—	—	—	2189	4	
	Zum Zolltariff§ Ia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	I.b.	652	3	—	70	—	—	—	—	—	—	—	70	1	—	9745	—	—	—	4766	9	
	II.	45966	3	—	21677	6	2697	1	1306	6	29867	4	4527	7	—	40224	4	—	—	141739	1	
im gemeinschaftlichen	Verkehr mit anderen	4311	9	—	648	5	46	9	—	—	—	—	—	—	—	1826	3	4991	9	54117	3	
	Bahnen.	50	—	—	906	2	68	3	—	—	—	—	—	—	—	4991	9	—	—	246	—	
	Waggagiergüter.	1906	7	—	23302	3	2812	3	4362	6	32681	4	—	—	—	482131	—	—	—	9089	3	
	Summe	49887	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158258	6	
	Zum Zolltariff§ Ia.	600	9	1079	4	414250	7	4797	2	2943	4	5423	3	3035	5	23070	6	4294	4	50192	1	
	I.b.	168969	2	5614	7	22599	5	19131	9	42931	9	18633	8	4452	7	63658	6	20440	7	41722	8	
Total.	II.	54558	4	3447	—	37630	9	11880	9	13319	9	39016	4	2070	7	59499	7	14174	3	91109	—	
	III.	1762	—	248	8	4402	1	547	9	320	5	4870	3	68	4	2587	—	445	9	3036	6	
	in Bagenladungen.	4350	—	350	—	538	1	563	1	70	—	248	—	—	—	1742	—	250	—	42259	5	
	Waggagiergüter.	7930	6	1246	6	6746	2	2937	6	1908	1	4776	9	602	4	12264	1	2492	—	5491	2	
	Summe	1246	6	6746	2	2937	6	1908	1	4776	9	602	4	140420	3	9612	2	50516	7			

Bemerkung. Die Transporte von und nach der Venauer Weide sind in den Kosten von und nach Bläckenberg mit enthalten.

F. **Überblick** der im Jahre 1851 zum **Zarifatze I a.**
und I b. befindlichen **Grundstücken**.

²⁾ Bemerkung. In den Gedanken von und nach Blankenberg sind die Transperte von und nach der Henniger Weiche mit enthalten

G.

Mecklenburgische Eisenbahn.

Uebersicht der im Jahre 1851 zum Tariffat II. beförderten Frachtgegenstände.

		Nach Rostock.		Nach Schwaan.		Nach Güstrow.		Nach Büchow.		Nach Blanken- berg.		Nach Wismar.		Nach Kleinen.		Nach Schwerin.		Nach Hagenow.		Total.	
		1/1 Et.	1/10 Et.	1/1 Et.	1/10 Et.	1/1 Et.	1/10 Et.	1/1 Et.	1/10 Et.	1/1 Et.	1/10 Et.	1/1 Et.	1/10 Et.	1/1 Et.	1/10 Et.	1/1 Et.	1/10 Et.	1/1 Et.	1/10 Et.	1/1 Et.	
Von Rostock.	Butter																			2000 1	2000 1
	Wolle					37		33	6											1116 3	1186 9
	Kaufmannsgüter ic.			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 ic.	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	275 9						1196 6	2300 9
Von Güstrow.	Butter	32																	6 4	13568 3	13606 7
	Wolle	34 9																		8691 8	8730 9
	Kaufmannsgüter ic.	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 Büchow.	Butter					105 3													35 9	2485 1	2626 3
	Wolle					26 1														405 9	432
	Kaufmannsgüter ic.	942 9	172		1216 6				579		329 8	40 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 ic.	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 1							10145 7	
Von Wismar.	Butter																		5554 1	5554 1	
	Wolle																		3367 3	3367 3	
	Kaufmannsgüter ic.	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 ic.	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																		6160 8	6160 8	
	Wolle					19 8													628 8	647 8	
	Kaufmannsgüter ic.	1895 8	346 9	1719 3	796 3	1010 6	2306 4	323 3											12764 21162	21162 6	
	Summe	1895 8	346 9	1739 4	796 3	1010 6	2306 4	323 3											19552 8	27971 2	
Von Hagenow.	Butter																				
	Wolle																				
	Kaufmannsgüter ic.	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 ic.	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.

Mecklenburgische Eisenbahn.

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 Gepäck-, 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 Ratszen.
-

1.

Zusammenstellung

der

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

No.	Der Siedpunkt	Name.	Personen, Güter- und Erräüte.				Reisedienst.				Ges.				Materialzüge.			
			Zurück- gelegte Meilen.	Wägen reduirt auf 1 Meile.	Zurück- gelegte Meilen.	Dabei verbraucht		Verbraucht		Dienstverbraucht		Ges.		Bereitgestellte Materialien.		Bereit- gestellte Materialien.		
						Güts.	Gefüß.	Güts.	Gefüß.	Güts.	Gefüß.	Güts.	Gefüß.	Güts.	Gefüß.	Güts.	Gefüß.	
1. Rostock	92	2106	8700	48	59	—	800	3848	69	—	—	—	—	41	3900	24	44	
2. Wismar	1576	45164	138200	1542	454	28	4300	120	34	12	4400	—	4	90	9000	—	15	
3. Güstrow	509	9238	36400	816	195	4	1000	—	—	45	4200	32	54	—	—	—	—	
4. Marschall Vorwärts	88	2493	9000	24	38	129	28700	3518	224	14	1000	16	16	864	128700	—	740	
5. Hamburg	2576	60688 ^{1/2}	242700	2564	816	—	—	—	—	16	2100	44	20	183	17800	48	49	
6. Schwerin	8	94	400	8	—	262	48100	3864	441 ^{3/4}	14	600	8	11	11456	65200	—	547 ^{1/4}	
7. Berlin	1084	19741	81700	1548	281	27	5800	1172	63 ^{1/2}	53	3900	42	51	588	36500	—	315 ^{1/4}	
8. Bützow	3004	51522	207600	4204	984	—	—	—	—	34	2400	16	32	—	—	—	—	
9. Schwaan	5218	131779	455200	1392	1352	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10. Nebel	5324	148289	482500	2920	1463	—	—	—	—	2	—	—	—	4	—	—	—	
11. Warnow	4966	140317	443500	2616	1492	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12. Magdeburg	2332	41418	150200	3036	806	—	—	—	—	6	500	—	—	9	468	36900	24	
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	144200	800	438	—	—	—	—	4	900	24	22	—	—	—	—	
17. Hercules	1424	47534	145900	1016	685	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	
Summe			37659	964969	3240600	26320	11090	462	193500	143626	896 ^{1/4}	254	21300	198	241	3764334900	104	2046 ^{3/4}

Auf 1 Meile mit 25,60 Wägen sind 86,00 ♂ Güts. 0,00 Gütsfuß Holz und 0,00 ♂ Del und Tafg zum Dienst und Schmieren der Maschinen verbraucht.

Summarische Uebersicht

der

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

Laufende No.	Bezeichnung der Wagen.	Haben durchlaufen					
		im Jahre 1851			bis ultimo 1850 zusammen	bis ultimo 1851 zusammen	
		auf der eigenen Bahn. Bahn-Meil.	auf fremden Bahnen 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.	Gepäckwagen	18211	—	18211	—	18211	
6.	Combinirte Post- und Gepäckwagen	9710	—	9710	47709	57419	
7.	Bedeckte Güterwagen, 8rädr.	54387 $\frac{1}{2}$	40909	95296 $\frac{1}{2}$	184966	280262 $\frac{1}{2}$	
8.	do. 4- und 6rädr.	26367	19973	46340	43573	89913	
9.	Offene do. 4- und 6rädr.	32919	7930	40849	117561	158410	
10.	Holz- und Wollwagen, 8rädr.	3043	860	3903	1592	5495	
11.	Vieh- und Pferdewagen, 4rädr.	22371 $\frac{1}{2}$	26383	48754 $\frac{1}{2}$	59089	107843 $\frac{1}{2}$	
12.	oder Achsmeilen		272818	96100	368948	622037	990955
13.	70*		862377	278187	1140564		

3.

Verzeichniß

der

am Schluß des Jahres 1851 vorhandenen Lokomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.

Nummer. abt. & Nummer. abt. & Nummer.	Name vor Lokomotiven.	Cylindr. & Zoll Zoll Zoll	Stell. Gelenk Gelenk Gelenk	Die Lokomotiven finden bestellt. Durchmesser der Räder pro Zoll	Die Lokomotiven haben durchlaufen aus den Fabriken in Jahren 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851 1851	Brennma- terial ist im Jahre 1851 pro Ruhstelle verbraucht.	19.										
							2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
1. 125. Rostock . . .		13	22	38 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	492	72	6	5 engl.	1847	2. Vorfig	1391	92	41	1404	0,53	94,57
2. 126. Wismar . . .		13	22	38 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	492	72	6	5 "	1847	2. Vorfig	8861	1576	130	10567	0,96	87,69
3. 127. Göttingen . . .		13	22	38 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	492	72	6	5 "	1847	2. Vorfig	9802	509	49	10360	1,60	71,51
4. 1. Karlsruhe Vorwärts .		13	20	43 u. 38	11 ¹ / ₂ u. 65 ¹ / ₂	75	6	5	"	1846	3. Vorfig	2574	88	1004	3666	0,27	102,27
5. 220. Hamburg . . .		13	20	41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	546 ¹ / ₂	72	6	5 "	1848	2. Vorfig	10590	2576	199	13365	1	82,57
6. 207. Schwerin . . .		13	20	41 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	546 ¹ / ₂	72	6	5 "	1848	2. Vorfig	7674	8	1432	9114	1	50
7. 206. Berlin . . .		13	20	41 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	546 ¹ / ₂	72	6	5 "	1848	2. Vorfig	4845	1084	668	6597	1,43	75,57
8. 247. Königsberg . . .		13	20	41 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	559 ¹ / ₂	72	6	5 "	1850	2. Vorfig	2478	3004	34	5516	1,46	69,41
9. 251. Schwerin . . .		13	20	38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	559 ¹ / ₂	72	6	5 "	1850	2. Vorfig	3325	5218	—	8533	0,27	87,24
10. 253. Neubrandenburg . . .		13	20	38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	559 ¹ / ₂	72	6	5 "	1850	2. Vorfig	2738	5324	6	8088	0,53	90,53
11. 252. Warnow . . .		13	20	38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	559 ¹ / ₂	72	6	5 "	1850	2. Vorfig	3928	4966	—	8894	0,63	89,31
12. 255. Mindenburg . . .		13	20	38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	559 ¹ / ₂	72	6	5 "	1850	2. Vorfig	1146	2332	474	3952	1,3	64,41
13. 256. Mecklenburg . . .		13	20	38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	559 ¹ / ₂	72	6	5 "	1850	2. Vorfig	3158	5001	12	8171	0,27	89,44
14. 246. Lüdinghausen . . .		13	20	41 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	559 ¹ / ₂	72	6	5 "	1850	2. Vorfig	2048	1756	379	4183	0,7	91,86
15. 254. Strelitz . . .		13	20	41 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	559 ¹ / ₂	72	6	5 "	1850	2. Vorfig	—	1521	44	1565	0,8	95,86
16. 300. Nr. 300 . . .		15	22	41	13 ¹ / ₂	818	80	6	5 "	1851	2. Vorfig	—	1180	4	1184	0,66	96,78
17. 284. Hertes . . .		15	22	41	13 ¹ / ₂	818	80	6	5 "	1851	2. Vorfig	—	1424	4	1428	0,71	102,46

der

bo.

Verzeichniß

der

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

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

5.

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 Bausonds 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 vorrätig)	329,000 "
in Schuldverschreibungen 3. Priorität gegen die den Actionäireen seit vollendeter Actien-Einzahlung ver-güteten zweijährigen Zinsen (pro 1848 und 1849)	348,000 "
	6,298,000 ₢
Vorhandene Locomotiven	17 Stück
Vorhandene Tender	17 "
Vorhandene Personenwagen	29
Dieselben enthalten	48 Plätze I. Classe 448 " II. " 870 " III. "
	Zusammen 1366 Plätze.
Plätze im Durchschnitt auf die Achse	14,22
Vorhandene Gepäckwagen 2, combinirte Post- und Gepäckwagen 4	6 Stück.
Vorhandene Viehwagen	27 "
Vorhandene Güterwagen, Powris &c.	140
Gesammladungsfähigkeit der Güter-, Gepäck- und Vieh-Wagen	18030 " Centner.
Bahnunterhaltungskosten überhaupt pro 1851	29246 ₢ 7 β 7 Δ
pro Bahnmeile	1515 " 16 "
Die Locomotiven haben Nutzmeilen durchlaufen	37659.
Verbrauch derselben an Holz pro Nutzmeile	0,7 Ebffuß.
Preis pro Ebffuß. Holz	1½ β
Verbrauch derselben an Coaks pro Nutzmeile	86,05 Pf.
Preis pro 100 Pf. Coaks	20 β
Die Locomotiven haben an Schmiede verbraucht pro Nutzmeile	0,29 Pf.
Preis der Schmiede pro Pf.	5 β
Die Reparaturkosten der Locomotiven haben pro Nutzmeile betragen	4 β 8 Δ
Die Bedienung der Maschinen haben pro Nutzmeile betragen	13 " 9 "
Gesamtkosten der Zugkraft pro Nutzmeile	42 " 4 "

Die Reparaturen d. Personen-, Güter- u. Vieh-Wagen haben pro Achsmeile betragen	3,38	Δ
Die Schmierkosten f. Personen-, Güter- u. Vieh-Wagen betragen pro 100 Achsmeilen	4 β	10 Δ
Es sind transportirt: Personen I. Classe	2563.	
" " " desgl. II. "	70846.	
" " " desgl. III. "	166148.	
" " " desgl. im Ganzen	239527.	
" " " Gepäck	50516,7	Centner.
" " " Equipagen	147	Stüdf.
" " " Luxuspferd	23	circa 184
" " " Handelsgüter	327007,2	"
" " " Produkte	503747,9	"
" " " Eilgüter	12259,5	"
" " " Pferde	407	" 3256
" " " Rindvieh	555	" 4440
" " " Schweine	35842	" 71684
" " " Schafe	3598	" 2878
" " " Verschiedenes Vieh	1587	" 1014
	Zusammen an Vieh	83456

Eingebracht hat im Durchschnitt: Jede Person	— ♀ 31	β M. Et. = 19,4 Sgr.
" " " " " Jeder Ctr. Gepäck	— " 4,3	" " = 2,7 "
" " " " " Jede Equipage	5 "	47 "
" " " " " Jedes Luxuspferd	6 "	38,3 "
" " " " " Jeder Ctr. Gut	— " 4	" " = 2,5 "
" " " " " Jedes Stück Vieh	— " 14,7	" " = 9,2 "
" " " " " Jeder Centner Vieh überhaupt	— " 7,55	" " = 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 Meile eingekommen: Für jede Person.	5,44	β M. C. = 3,4 Sgr.
" " " " " Für jeden Ctr. Gepäck	0,6	" " " = 0,37 "
" " " " " Für jeden Ctr. Gut	0,54	" " " = 0,34 "
" " " " " Für jedes Stück Vieh	1,63	" " " = 1,02 "
" " " " " Für jeden Ctr. Vieh	0,83	" " " = 0,52 "
" " " " " Für jede Equipage	37,7	" " " = 23,39 "

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

Die Einnahmen haben betragen: Von Personen	154495	♀ 17 β 6 Δ
" " " " " 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 " — "

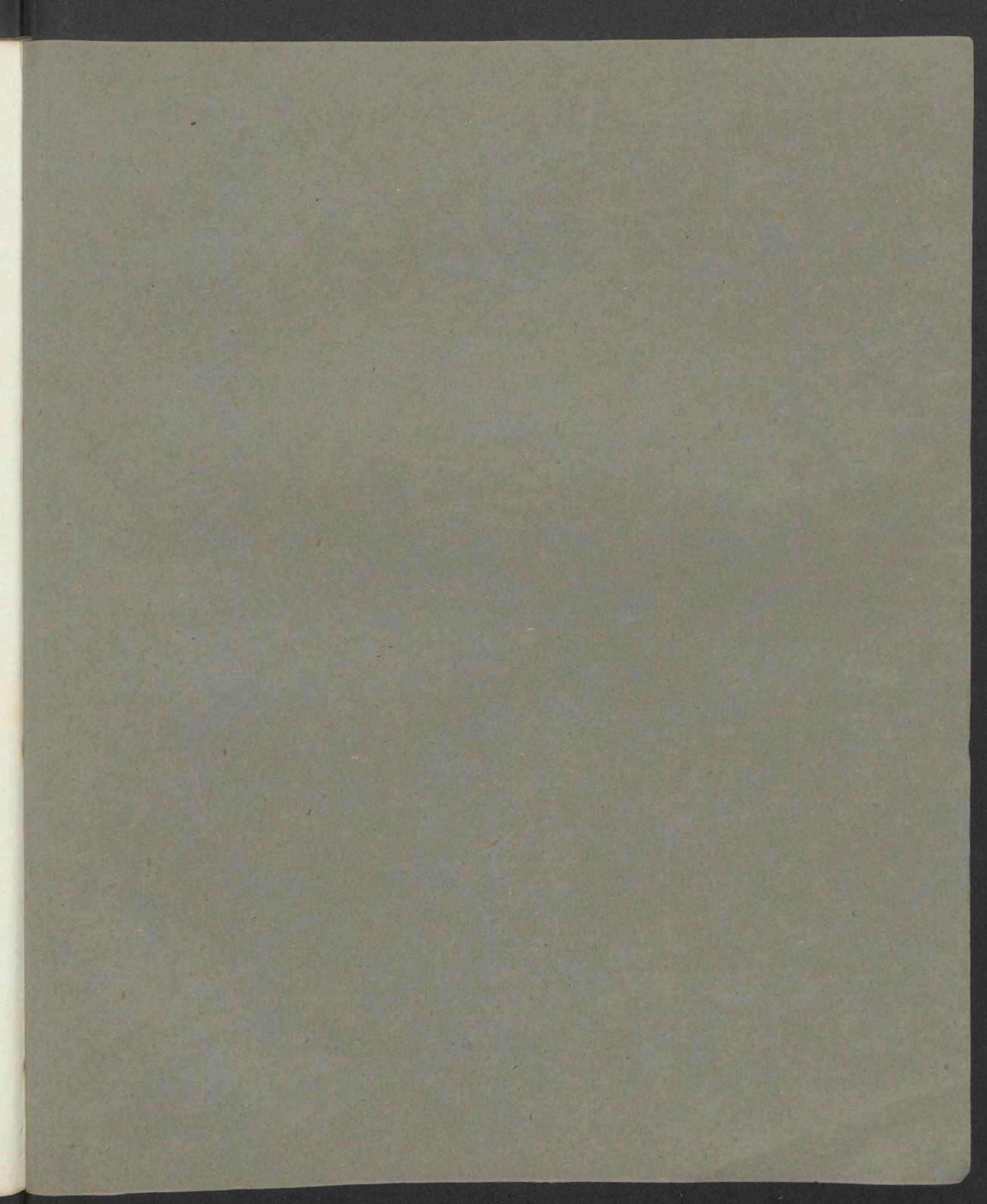
Betrag der Einnahme pro Zugmeile 6,555 ♀

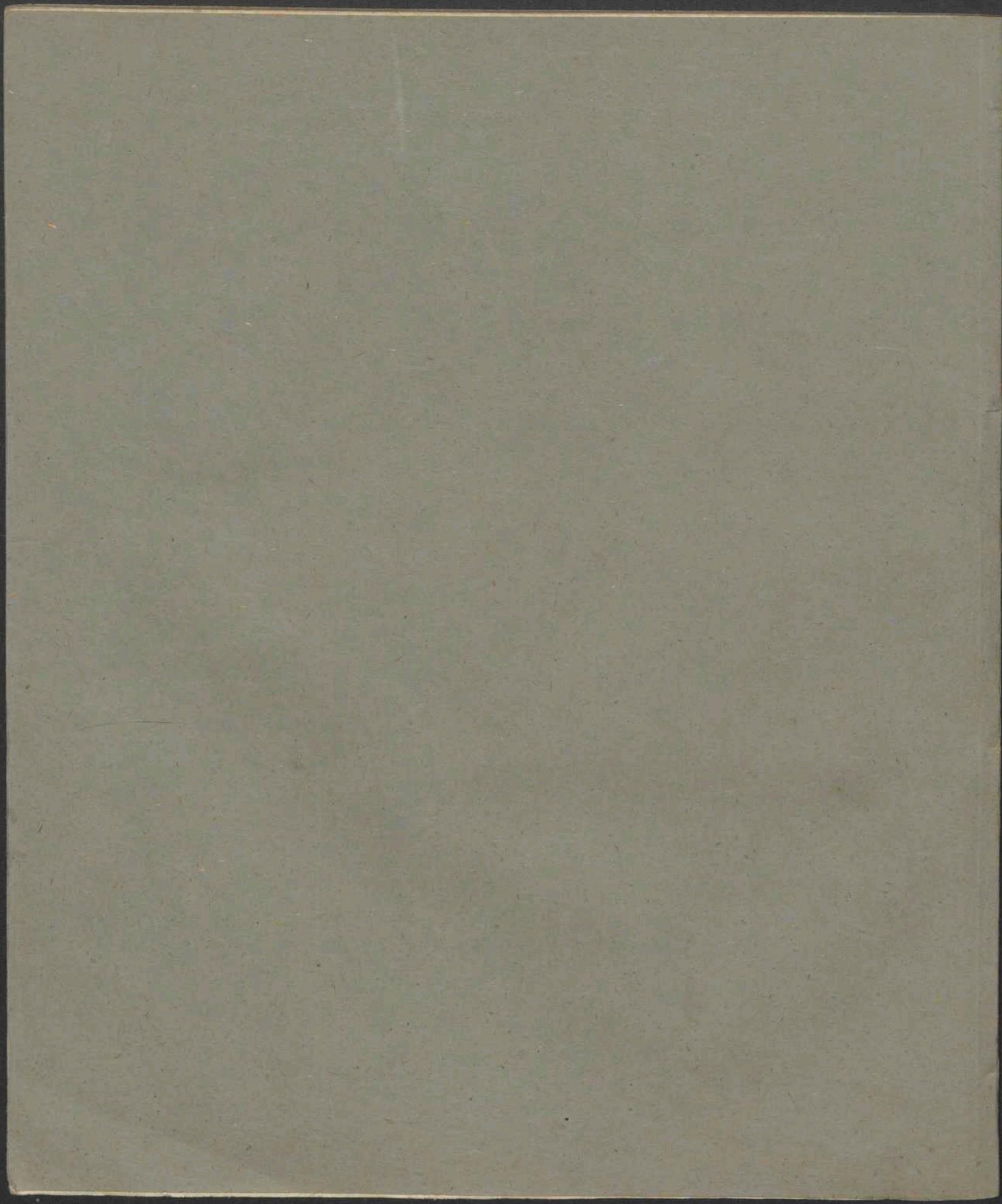
Die Ausgaben haben betragen: Tit. A. Allgemeine Verwaltung	15125	ℳ 32 β 6 3
" " " Tit. B. Bahnverwaltung	67339	" 10 "
" " " Tit. C. Transportverwaltung	66218	" 37 " 1 "
Zusammen	148683	" 31 " 7 "
Betrag der Ausgabe pro Zugmeile	3,948	ℳ
Betrag der Ausgabe pro Achsmeile	0,155	"
Von den Ausgaben kommen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

D r u c k f e h l e r :

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







4.

Verzeichniss

der

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

Ordnungs- nun-	Bezeichnung der Wagen.	Stüt	à	Personen			Ladungs- fähigkeit. Gr.
				I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	
1.	Grädr. 1. und II. Classe.	8	38 Pers.	48	256	—	—
2.	Grädr. Klasse .	5	32 "	—	160	—	—
3.	Grädr. 1. Classe	2	36 "	—	32	40	—
4.	Grädr. do. 306	9	70 "	—	—	630	—
5.	Grädr. do.	5	40 "	—	—	200	—
6.	Grädr. bedeckte Güter-Wagen.	55	160 Ctr.	—	—	—	8800
7.	4rädr. do. do.	29	70 "	—	—	—	2030
8.	Grädr. offene do.	5	120 "	—	—	—	600
9.	4rädr. do. do.	44	70 "	—	—	—	2870
10.	4rädr. Pferde-Wagen	6	70 "	—	—	—	420
11.	4rädr. Vieh-Wagen	45	70 "	—	—	—	1050
12.	4rädr. Ochsen-Wagen	70	"	—	—	—	420
13.	Grädr. Butter-Wagen	—	—	—	—	—	240
14.	Grädr. Holz- und Woll-Wagen	—	—	—	—	—	1280
15.	Grädr. combinirte Post- und Gepäck-Wagen	—	—	—	—	—	—
16.	Grädr. Gepäck-Wagen	—	—	—	—	—	320
		202		870		18030	

