

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

**9=8.1853 : Jahres-Bericht der Direction an die Actionaire, erstattet zu Schwerin in  
der ... (... ordentlichen) Generalversammlung am ...**

Schwerin: Schnellpressendruck von Ferdinand Hartig, 1853

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765856388>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Mecklenburgische Eisenbahn.

Jahres-Bericht

der

Direction an die Actionnaire,

erstattet

zu Schwerin

in der

neunten (achten ordentlichen) Generalversammlung

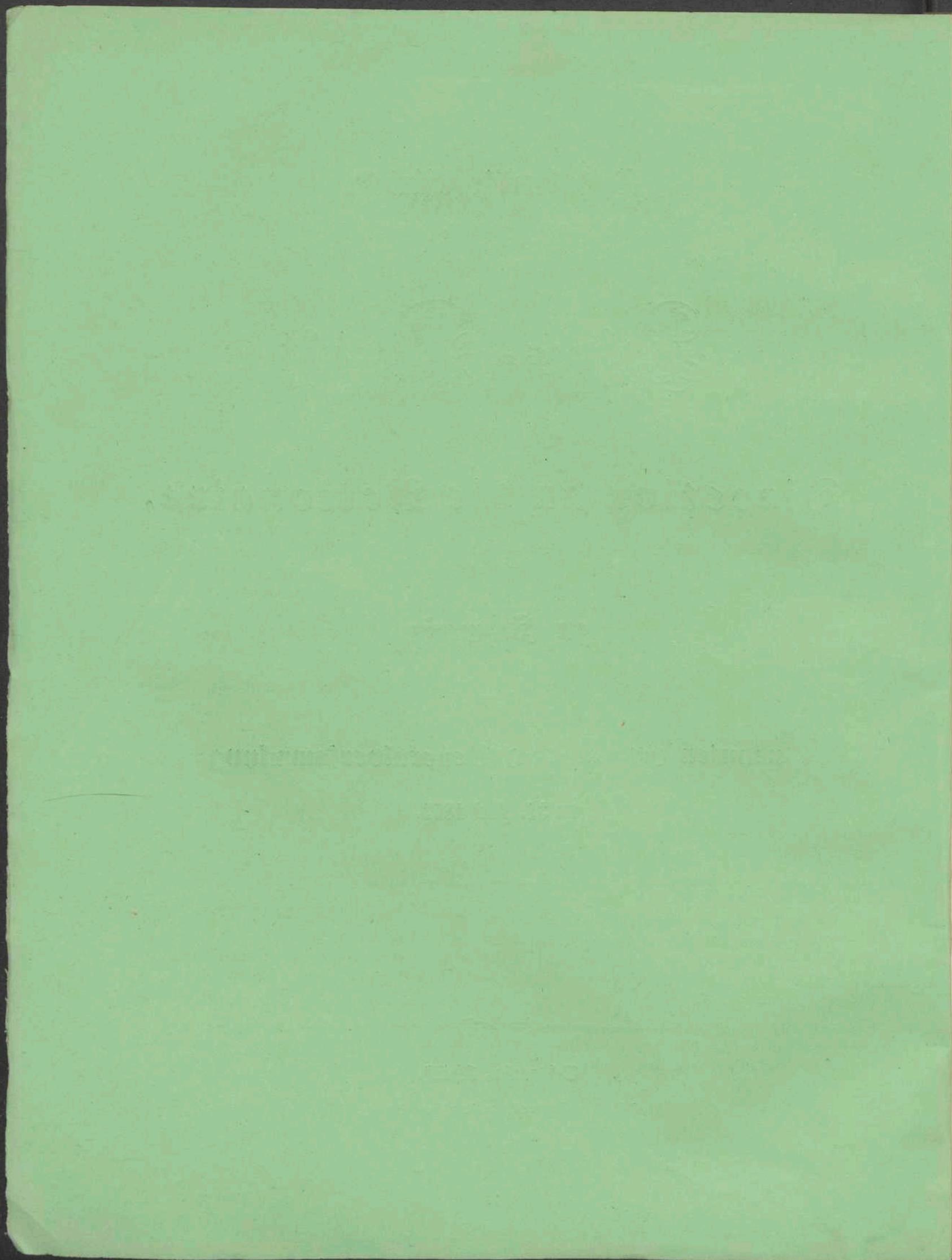
am 31. Mai 1853.

---

Schwerin, 1853.

Schnellpressendruck von Ferdinand Hartig.





# Jahres-Bericht

Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

an die

General-Versammlung der Actionaire

am 31. Mai 1853.



In dem Berichte, welchen wir Ihnen für die bevorstehende General-Versammlung zu erstatten die Einleitung.  
Ehre haben, sowie in dem Ihnen bereits bekannten Resultate des abgelaufenen Betriebs-Jahres,  
welches eine Dividende von 1½ Thaler pro Actie gegen ½ Thaler des vorausgegangenen Jahres  
ergeben hat, werden Sie hoffentlich mit uns einen Fortschritt unseres Unternehmens erblicken. Ist auch  
dieses noch weit davon entfernt, befriedigen zu können, so müssen wir uns bei einem Rückblicke auf die  
Vergangenheit doch sagen, daß kaum ein besseres Resultat zu erwarten stand. Wir folgern hieraus mit  
einiger Zuversicht die Erwartung einer gedeihlichen Zukunft.

Die Betriebs-Resultate des verflossenen Jahres, sowie der Stand der Finanz-Verhältnisse am Rechnungs-Ver-  
lauge.  
Schlusse desselben geht aus den

sub No. I. bis VI.

angefügten Rechnungs-Nachweisungen hervor. Von dem auf die Haupt-Rechnung (I) übergegangenen  
Bestande der Betriebs-Rechnung (III.) nämlich 49488 ₰ 19 β 8 S.

hat Ihr Ausschuss die Vertheilung von ¾ pCt. Dividende  
gegen den Coupon No. 5 verfügt. Hierzu werden demnach  
verwendet:

32625 ₰

Statutenmäßig muß bei Vertheilung dieser Dividende für  
den Reservefond hinterlegt werden ¼ pCt. des Actien-  
Capitales

10875 "

Hiernach ist von obiger Summe zu bestreiten

43500 "

wonach noch ein Ueberschuß bleibt von

5988 ₰ 19 β 8 S.

welcher als Bestand die diesjährige Rechnung eröffnen wird.

Der Reservefond hatte beim Schlusse der vorigjährigen Rechnung einen Bestand von 10875 ₰ Reservefond.

Nach obiger Rechnungs-Anlage kommt aus dem Betriebs-Jahre 1852 hinzu

10875 "

wodurch sich der Bestand auf

21750 ₰

erhebt. Das hohe Finanz-Ministerium hat uns auch dieses Mal die vorgeschriebene Belegung des Reserve-  
fonds durch Ueberlassung von Prioritäts-Obligationen Litt. B. zum Pari-Course erleichtert. Wir  
weisen Ihnen also den vorausgeführten Bestand des Reservefonds folgendermaßen nach:

In Prioritäts-Obligationen Litt. B. . . . .	21600 ₰
zinsbar belegt in der hiesigen Sparkasse . . . . .	75 "
baarer Vorrath zur zinsbaren Unterbringung im Johannis-Termine . . . . .	75 "
	<hr/>
wie oben	21750 ₰

Vertr.: 60. Ver-  
h. Klasse.

Fast in allen Zweigen des Verkehrs ist aus den in den Anlagen  
sub Litt. A. bis G.

enthaltenen speciellen Nachweisungen eine erfreuliche Zunahme ersichtlich. Die Einnahmen für Personen und was damit zusammen hängt, ist um ca. 10000 Thlr., die Einnahme für Güter um ca. 14000 Thlr., höher als im vorausgehenden Jahre 1851 gewesen. Die Zunahme der Personen-Frequenz, welche überhaupt um 27061 Passagiere gegen das vorausgehende Jahr gestiegen ist, ist lediglich der natürlichen Entwicklung des Verkehrs beizumessen. Zu der vermehrten Einnahme für den Gütertransport haben die mit dem Jahre 1852 ins Leben getretenen Tarif-Feststellungen der niedrigen Frachtklassen (I a und I b) das ihrige beigetragen. — Die Förderungen im Bereiche dieser niedrigen Klassen zeigen eine Zunahme von ca. 190000 Centnern gegen das Jahr 1851. — An Gütern zur Normalfracht (II) beträgt die Zunahme ca. 44000 Centner.

In den Tabellen Litt. F. und G. geben wir, wie voriges Jahr einige Auskunft über die Bewegung der verschiedenen Waarengattungen. Wir heben daraus hervor, daß ebenso wie im Jahre 1851 wieder die überwiegende Menge der Getraide-Transporte (zwei Drittel des ganzen Quantum) dem innern Verkehrs angehört und daß an Getraide überhaupt ca. 92000 Centner mehr bewegt sind als 1851. Die Hälfte des ganzen Getraide-Transportes hat den Weg nach Rostock genommen und zwar vornehmlich von Güstrow und Bügow. Von Schwerin haben die Getraide-Versendungen (fast ausschließlich über Hagenow ins Ausland) um ca. 15000 Centner gegen 1851 zugenommen. Wir erwarten für die Folge einen bedeutenden Aufschwung dieser Transporte, sobald einige jetzt zu Schwerin im Bau begriffene Speicher vollendet sein werden. Diese Speicher werden von Privat-Unternehmern unmittelbar am Bahngleise aufgeführt, wodurch die Kosten der Eisenbahn-Beförderung bedeutend vermindert werden. Unzweifelhaft wird dieses zur erweiterten Benutzung der Eisenbahn, namentlich für Getraide-Sendungen, wesentlich beitragen.

Die zwischen Blankenberg und Warnow für die Beförderung von Producten eröffnete Friedrichswalder (Penziner) Ausweiche hat uns erhebliche Transporte zugeführt. Die nach und von dieser Ausweiche geförderten Massen erheben sich auf 69135 Centner, also höher als der Güter-Verkehr der Stationen Schwaan und Kleinen.

Im Allgemeinen erlauben wir uns noch auf die Zunahme der Bewegung in den Artikeln: Bauholz, Brennholz, Steinkohlen, Ziegelsteine, Butter und Wolle hinzuweisen.

Das Verhältniß der Benutzung der verschiedenen Wagenklassen abseiten der Reisenden ist fast unverändert geblieben. Durchschnittlich durchfahren dieselben in erster Wagenklasse die längste, in zweiter Klasse die nächstlängste, in dritter Klasse die kürzeste Strecke, nämlich resp. ca. 7, 6 $\frac{1}{2}$  und 5 $\frac{1}{2}$  Meile. Jeder Centner der sämtlichen beförderten Güter hat durchschnittlich ca. 7 $\frac{1}{2}$  Meile zurückgelegt. Wie im vorausgehenden Jahre, durchlief das Gut zum Normalfahre durchschnittlich die längste Strecke, nämlich ca. 9 $\frac{1}{2}$  Meilen. Die niedriger tarisirten Güter dagegen blieben noch unter 6 Meilen. Alle diese Verhältniß-Zahlen befinden sich in einer auffallend nahen Uebereinstimmung mit denen des vorausgehenden Jahres.

Die Einnahmen aus dem Vieh-Transporte haben sich nur um wenige hundert Thaler gehoben.

Aus den nachstehenden Tabellen ist die Bedeutung unserer verschiedenen Stationen hinsichtlich ihrer Frequenz für die Jahre 1851 und 1852 ersichtlich:

Es sind abgegangen:

Von	1852		1851	
	Personen.	Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.	Personen.	Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.
Rostock . . . .	41773	317621	37984	292322
Schwaan . . . .	13054	39497	11195	34754
Güstrow . . . .	38211	236558	32387	198961
Bügow . . . . .	26067	88708	22090	79813
Blankenberg . .	14020	60849	11883	56525
Wismar . . . . .	23186	141777	21779	136018
Kleinen . . . . .	10203	27953	6635	19962
Schwerin . . . . .	54417	290951	53997	289858
Hagenow . . . . .	38574	270493	37380	247162
Warnow . . . . .	2826	4346	1407	2157
Ventschow . . . .	2136	2443	816	936
Zachun . . . . .	2121	4168	1974	3902
	266588	1485364	239527	1362370

Die Rangordnung der Stationen ist hiernach pro 1852

hinsichtlich der Frequenz:

Schwerin, Rostock, Hagenow, Güstrow, Bügow, Wismar, Blankenberg, Schwaan, Kleinen,

hinsichtlich der längeren oder kürzeren Bewegung dieser Frequenz:

Rostock, Schwerin, Hagenow, Güstrow, Wismar, Bügow, Blankenberg, Schwaan, Kleinen,

An Gütern, excl. des Passagier-Gepäcks, sind abgegangen:

Von	1852		1851	
	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.
Rostock . . . . .	133995,0	1410646	102717,1	1037698
Schwaan . . . . .	36234,5	148451	26357,9	156010
Güstrow . . . . .	187957,0	1498721	163045,2	1349511
Bügow . . . . .	111720,8	630065	75536,8	409135
Blankenberg . . .	62194,0	368761	57949,0	310137
Wismar . . . . .	112047,2	710748	105106,9	708045
Kleinen . . . . .	20404,3	92965	18192,6	85682
Schwerin . . . . .	156756,0	650224	120963,6	506476
Hagenow . . . . .	208839,1	2071879	178636,7	1715751
Warnow . . . . .	4139,0	20665	—	—
Friedrichswalde .	46123,0	200845	—	—
Ventschow . . . .	7248,9	25255	—	—
	1087658,8	7829225	848505,8	6278445

Die Rangordnung der Stationen ist hiernach pro 1852

hinsichtlich der Frequenz:

Hagenow, Güstrow, Schwerin, Rostock, Wismar, Bügow, Blankenberg, Friedrichswalder Weiche, Schwaan, Kleinen, Bentzow, Warnow;

hinsichtlich der längeren oder kürzeren Bewegung dieser Frequenz:

Hagenow, Güstrow, Rostock, Wismar, Schwerin, Bügow, Blankenberg, Friedrichswalder Weiche, Schwaan, Kleinen, Bentzow, Warnow.

Es sind angekommen:

In	1852		1851	
	Personen.	Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.	Personen.	Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.
Rostock . . . . .	41111	307440	37169	280922
Schwaan . . . . .	12910	37684	11265	33476
Güstrow . . . . .	36638	217828	31796	193132
Bügow . . . . .	25620	85249	21837	73850
Blankenberg . . . . .	13766	60851	11566	53144
Wismar . . . . .	22642	135487	21467	132528
Kleinen . . . . .	10019	25538	6411	18123
Schwerin . . . . .	54299	288908	54072	286109
Hagenow . . . . .	42538	316075	40223	285060
Warnow . . . . .	3057	4287	1395	2126
Bentzow . . . . .	2144	2448	758	869
Zachun . . . . .	1844	3569	1568	3031
	266588	1485364	239527	1362370

Die Rangordnung der Stationen ist hiernach pro 1852

hinsichtlich der Frequenz:

Schwerin, Hagenow, Rostock, Güstrow, Bügow, Wismar, Blankenberg, Schwaan, Kleinen;

hinsichtlich der längeren oder kürzeren Bewegung dieser Frequenz:

Hagenow, Rostock, Schwerin, Güstrow, Wismar, Bügow, Blankenberg, Schwaan, Kleinen.

An Gütern, exclusive des Passagier-Gepäcks, sind angekommen:

In	1852		1851	
	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.
Kostock . . . . .	294135,8	2177292	227540,5	1780965
Schwaan . . . . .	10972,4	55642	10739,9	46397
Güstrow . . . . .	76730,1	701872	73421,3	625405
Bügow . . . . .	46111,2	237813	33891,0	191776
Blankenberg . . . . .	33742,4	211862	29585,7	172167
Wismar . . . . .	82501,2	604542	64891,8	485275
Kleinen . . . . .	16802,2	60394	9627,3	28668
Schwerin . . . . .	182092,3	993819	150557,2	867361
Hagenow . . . . .	312131,4	2649347	248250,4	2080431
Warnow . . . . .	6784,8	19704	—	—
Friedrichswalde . . . . .	23011,7	109263	—	—
Ventschow . . . . .	2643,3	7645	—	—
	1087658,8	7829225	848505,8	6278445

Die Rangordnung der Stationen ist hiernach pro 1852

hinsichtlich der Frequenz:

Hagenow, Kostock, Schwerin, Wismar, Güstrow, Bügow, Blankenberg, Friedrichswalder Weiche, Kleinen, Schwaan, Warnow, Ventschow;

hinsichtlich der längeren oder kürzeren Bewegung dieser Frequenz:

Hagenow, Kostock, Schwerin, Güstrow, Wismar, Bügow, Blankenberg, Friedrichswalder Weiche, Kleinen, Schwaan, Warnow, Ventschow.

Aus allem Vorstehenden dürfen wir wohl ohne Täuschung folgern, daß unser Verkehr in einer stetigen Zunahme begriffen ist, welche auch in dem jetzt begonnenen Jahre noch fortschreitet. Freilich hat uns die durch die Witterungs-Verhältnisse dieses Winters hervorgebrachte Calamität ebensowohl betroffen wie andere Eisenbahnen. Die bedeutenden Kosten, welche wir auf die Beseitigung des immer wiederkehrenden Schnees nach und nach verwenden mußten, und welche sich auf ca. 8800 Rthlr. belaufen, sind es nicht allein, welche den uns durch diese Naturereignisse bereiteten Verlust bilden; auch die Einnahmen mußten durch die Verkehrsstockungen wesentlich leiden. Vornehmlich ist dieses bei der diesjährigen Personen-Einnahme fühlbar geworden. Wir erlauben uns Ihnen die bisherigen Betriebs-Einnahmen des gegenwärtigen Jahres in nachstehender Aufstellung vorzuführen:

	1853					1852				
	Personen z.	Gepäck, Vieh und Equipagen	Güter z.	Wagen- miethe	Zusam- men.	Personen z.	Gepäck, Vieh und Equipagen	Güter z.	Wagen- miethe.	Zusam- men.
	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰
Januar	11746	1129	6365	430	19670	9977	817	6008	706	17538
Februar	8041	1103	5421	228	14793	9484	996	6696	565	17741
März	11456	1453	6521	150	19580	10458	1248	6988	369	19063
April	13972	2233	10503	150	26858	14430	2126	6376	441	23373
Summa	45215	5918	28810	958	80901	44349	5217	26068	2081	77715

Die Mai-Einnahmen lassen sich bis jetzt sehr gut an.

Obgleich bei den stattgehabten Störungen die Einnahmen in der ersten Hälfte des März noch sehr gering waren, so hat doch das Gesamt-Resultat des genannten Monats den entsprechenden Monat des Vorjahres noch überschritten. Der Monat April zeigt dann wieder eine erfreuliche Zunahme, so daß man berechtigt ist, den Ausfall des unbefriedigenden Zeit-Abschnitts dieses Jahres lediglich der erwähnten Calamität zuzuschreiben. Die späteren Monate werden hoffentlich die Spuren derselben noch weiter verwischen.

Unsere Abfertigungen nach und von den in directer Verkehrs-Beziehung mit uns stehenden Eisenbahnstationen werden durch die nachstehenden Uebersichten vor Augen geführt:

Von diesseitigen Stationen sind direct expedirt:

Nach	Personen				Güter						
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Zusammen.	Zum Tarif Ia	Zum Tarif Ib	Zum Tarif II	Zum Tarif III	In Wagenladungen	Passagiergut	Zusammen.
	Cl.	Cl.	Cl.	men.	Gr	Gr	Gr	Gr	Gr	Gr	Gr
Berlin	180	1795	1966	3941	—	2015,3	27854,0	658,1	110,0	1742,4	32379,8
Wittenberge	36	534	833	1403	—	13623,5	6780,6	184,1	40,0	520,5	21148,7
Grabow	1	496	1010	1507	—	1299,1	415,1	28,1	—	353,6	2096,8
Ludwigslust	291	2493	4640	7424	—	794,5	2800,6	207,1	400,0	2079,7	6281,9
Prigler	—	96	252	348	—	—	—	—	—	69,3	69,3
Brahlsdorf	5	155	253	413	—	—	—	—	—	88,7	88,7
Boizenburg	13	639	1099	1751	—	1772,2	1393,9	48,6	240,0	529,8	3984,5
Büchen	6	148	257	411	—	—	—	—	—	149,6	149,6
Hamburg	166	3379	8609	12154	—	148733,7	63235,8	913,5	180,0	4700,0	217763,0
Lübeck	5	399	720	1124	—	—	—	—	—	366,4	366,4
Magdeburg	52	646	906	1604	—	—	3735,8	511,9	—	444,1	4691,8
Leipzig	18	252	272	542	—	—	880,7	29,7	—	266,0	1176,4
Hagenow und Nebenstationen d. Berlin-Hamburger Bahn	37	1926	7381	9344	6887,7	13315,3	11313,2	1189,0	540,0	2373,6	35618,8
<b>Summa</b>	810	12958	28198	41966	6887,7	181553,6	118410,0	3770,1	1510,0	13683,7	325815,1
Von	Nach diesseitigen Stationen sind direct expedirt:										
Berlin	202	1882	1885	3969	—	190,0	15118,3	496,5	—	1833,5	17638,8
Wittenberge	35	412	691	1138	—	1609,3	11776,5	605,9	140,0	399,3	14531,0
Grabow	1	424	1052	1477	—	224,4	1219,9	29,1	60,0	391,4	1925,1
Ludwigslust	239	2324	4495	7058	—	1193,4	2177,1	244,3	96,0	2095,7	5806,8
Prigler	—	145	312	457	—	—	—	—	—	101,6	101,6
Brahlsdorf	2	189	387	578	—	—	—	—	—	126,9	126,9
Boizenburg	8	575	1021	1604	—	1213,5	5825,8	72,3	—	475,3	7586,9
Büchen	1	52	118	171	—	—	—	—	—	37,0	37,0
Hamburg	187	3085	6482	9754	—	5179,6	106114,1	3183,2	58,1	3402,0	117937,0
Lübeck	12	405	769	1186	—	—	—	—	—	462,9	462,9
Magdeburg	21	335	590	946	—	—	8458,7	260,8	—	341,7	9061,2
Leipzig	4	101	191	296	—	—	3109,7	321,2	—	133,6	3564,5
Hagenow und Nebenstationen d. Berlin-Hamburger Bahn	46	2212	7076	9334	16464,5	8676,5	13223,6	335,7	1160,5	1880,4	41744,2
<b>Summa</b>	758	12141	25069	37968	16464,5	18286,7	167024,0	5549,5	1514,6	11681,3	220520,4

Von dem in Anlage D. als nach Hagenow transportirt aufgeführten Vieh ist von dieffseitigen Stationen direct expedirt

	nach Berlin:	nach Hamburg:
Pferde . . . . .	50 Stück	43 Stück.
Rindvieh . . . . .	20 "	875 "
Kälber . . . . .	207 "	94 "
Schafe, Hammel u.	1102 "	3813 "
Schweine . . . . .	4997 "	20149 "

Es geht daraus hervor, daß Hamburg nach wie vor in allen Verkehrsweigen der wichtigste auswärtige Platz für uns geblieben ist. — Ludwigslust hat für den Personen-Verkehr seine bisherige Bedeutung behalten, indem es auch im Jahre 1852 nächst Hamburg die belebteste der nicht an unserer Bahn belegen Stationen für uns gewesen ist.

Wir haben Ihnen noch die Mittheilung zu machen, daß wir, bald nach Anfang dieses Jahres dem Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbande beigetreten sind, einem Vereine mehrerer Eisenbahn-Verwaltungen, welcher sich die Aufgabe gestellt hat, die Transporte auf den ihm angehörenden Bahnen durch directe Abfertigung und andere zweckmäßige in einander greifende Einrichtungen dem Publicum zu erleichtern, und solche dadurch in größerem Maße zu gewinnen. Die verbundenen Verwaltungen sind folgende:

- 1) die großherz. Badischen Posten und Eisenbahnen,
- 2) die Main-Neckar Eisenbahn,
- 3) die Main-Weser-Eisenbahn,
- 4) die Friedrich-Wilhelms Nordbahn,
- 5) die Thüringische Eisenbahn,
- 6) die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn,
- 7) die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn,
- 8) die Leipzig-Dresdener Eisenbahn,
- 9) die Berlin-Anhaltische Eisenbahn,
- 10) die Berlin-Hamburger Eisenbahn,
- 11) die Lübeck-Büchener Eisenbahn,
- 12) die Mecklenburgische Eisenbahn.

Durch diese Vereinigung bildet sich eine Verbindung Süd- und Mittel-Deutschlands über Halle einerseits mit Dresden und Berlin und andererseits mit den Nord- und Ostseehäfen Hamburg, Lübeck, Wismar und Rostock. Im Süden findet diese Route theils unmittelbar, theils durch die anschließenden Baierschen Bahnen weitere Anknüpfungspunkte in Frankreich und der Schweiz, sowie, wenn auch für jetzt noch durch andere als Schienenwege in Italien. Für uns hat diese Verbindung bis jetzt, wie es auch schwerlich anders erwartet werden konnte, noch kein namhaftes praktisches Ergebniß geliefert. Der Verkehr auf diesem Wege muß Zeit zu seiner Entwicklung haben und zur Gedeihlichkeit der letzteren gehört wesentlich die Ausbildung des Verkehrs unserer Seestädte, namentlich durch geeignete Dampfschiffs-Verbindungen.

Wir haben schon früher die Ehre gehabt, Sie über das bisher in dieser Richtung Geschehene zu unterhalten. Inzwischen haben Se. Königl. Hoheit der Großherzog das Wismarsche Dampfschiff Dborrit von der Actien-Gesellschaft käuflich erworben und solches seit dem 14. April d. J. als Postdampfschiff zwischen Wismar und Copenhagen seine Fahrten wieder beginnen lassen. Diese wichtige Verbindung ist also auch für die Zukunft gesichert. Die beiden Rostocker Dampfschiffe haben ihre diesjährigen Fahrten mit dem 10. Mai begonnen und werden fortan eine dreimal monatliche Verbindung in jeder Richtung zwischen Rostock und St. Petersburg unterhalten.

Für den Ostsee-Verkehr über Wittenberge sind die Eisenbahn-Tarife auf Rostock ebenso vortheilhaft, auf Wismar vortheilhafter als auf irgend einem andern Wege, während die in unserem vorigen Berichte bereits erwähnte für den Seeverkehr eingetretene Abminderung der Mecklenburgischen Transitzölle die Mecklenburgischen Häfen günstiger stellt als die übrigen Ostseehäfen. Wir können also nur wünschen,

daß die Dampfschiffsverbindungen Bismars und Rostocks noch eine weitere Ausdehnung gewinnen mögen, wo dann die fernere Ausbildung des Transithandels über Mecklenburg zum Nutzen unseres Unternehmens nicht ausbleiben kann.

Fahrplan

Die Veränderung der Fahrten auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn haben uns im vorigen Jahre bestimmen müssen, auch unsererseits den Versuch zur Verbesserung unserer Fahrgelegenheiten zu machen. Es war dabei insbesondere eine bessere Einrichtung der Verbindung mit Hamburg (und zwischenliegenden Orten) ins Auge zu fassen. Nachdem uns die Sache durch die auf der Berlin-Hamburger Bahn stattgehabte Einlegung eines neuen täglichen gemischten Zuges von Hamburg nach Wittenberge und zurück erleichtert worden war, entschlossen wir uns, unseren Güterzug zu einem regelmäßigen täglichen zwischen Rostock und Hagenow zu machen und auch Personen mit demselben zu befördern. — Der neue Fahrplan ist mit dem 20. November v. J. ins Leben getreten und bietet in jeder Richtung drei tägliche Verbindungen für die Personen-Beförderung im Inlande anstatt der bisherigen zwei und gleichzeitig eine Verbindung aller unserer Stationen von und nach Hamburg ohne wesentlichen Aufenthalt in Hagenow. Führt auch die Personen-Beförderung mit Güterzügen manche Uebelstände mit sich, so finden doch unsere Einrichtungen als eine Abhilfe des wirklichen Bedürfnisses Anerkennung und unsere Verhältnisse erlaubten eine weitere Aufwendung für größere Bequemlichkeit nicht.

Außerdem finden wir noch zu erwähnen, daß der neue Fahrplan unsere bis dahin mangelhafte Verbindung mit Ludwigslust zur Zufriedenheit herstellt.

Tarif.

Der mit dem 1. Januar 1852 ins Leben getretene Tarif, worüber wir Ihnen bereits im vorigen Jahre berichteten, hat seitdem bei dem Personen- und Güter-Verkehre gar keine, bei dem Vieh-Transporte nur wenige unwesentliche Veränderungen erfahren.

Betriebs-Mittel.

Die vorhandenen Betriebsmittel und deren Leistungen sind aus den in Anlagen sub No. 1 bis 4.

der statistischen Uebersichten zu ersehen. Hiernach sind pro Bahnmeile 0,88 Locomotiven, 1,5 Personenwagen, 9,48 Güter- und Vieh-Wagen vorhanden. Im Laufe dieses Jahres wurden aus dem Baufond noch 10 Lowrys in der eigenen Werkstatt angefertigt, wodurch die Zahl der Güter-Wagen in Allem auf 183 gestiegen ist.

Unterhaltungs- u. Betriebskosten.

In Betreff der Betriebs-Ausgaben in Beihalt des Etats erlauben wir uns auf die Anlage sub No. VI der Rechnungs-Vorlagen hinzuweisen, woselbst sich die stattgehabten Ersparungen am Etat, sowie die Ueberschreitungen desselben für jede einzelne Position motivirt befinden. Außer den aus der Anlage

sub No. 5

der statistischen Vorlagen ersichtlichen auf Bahnmeilen und zurückgelegte Meilen reducirten Notizen führen wir Ihnen noch folgende auf die Betriebs-Ausgaben bezügliche Zahlen vor:

Die Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn an Gehalten, Löhnen, Bekleidung u. kostete pro Meile 1753  $\text{R} 46 \text{ S} 2$ . Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossirungen, Brücken und Oberbau betragen pro laufende Meile 873  $\text{R} 2 \text{ S} 2$  oder pro Zugmeile 19  $\text{R} 2$  Mecklenburgisch Courant (11,98 Sgr.). Die Gesamtkosten der Bahnverwaltung betragen pro Meile 3140  $\text{R} 34 \text{ S} 11$ . Die Bedienung beim Fahrdienste kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung, Meilengeldern, Nachtgeldern und für verschiedene Bedürfnisse à Zugmeile 9  $\text{R} 4$  (5,88 Sgr.). Die Heizung der Locomotiven im Dienste, der Reserve-Maschinen, der Vorwärmer u. kostete pro Zugmeile 20  $\text{R} 9$  (12,97 Sgr.). In jedem Zuge wurden exclusive Maschinen und Tender durchschnittlich bewegt 26,12 Achsen. An Schmier- und Pug-Material für die Maschinen wurde verausgabt à Zugmeile 2  $\text{R} 3$  (1,41 Sgr.). Pro 100 Achsmeilen sind verbraucht worden 0,67  $\text{R}$  Schmiere. Die Kosten für Schmier-Material pro 100 Achsmeilen berechnen sich auf 3  $\text{R} 1$  (1,92 Sgr.) und inclusive Löhne u. an die Schmierer auf 5  $\text{R} 10$  (3,66 Sgr.). Die Unterhaltungskosten der Personen-, Güter- und Vieh-Wagen, sowie der Gepäc-Wagen und  $\frac{1}{3}$  der combinirten Post- und Gepäc-Wagen betragen pro Zugmeile 8  $\text{R} 5$  (5 Sgr.) und pro Achsmeile 3,97  $\text{R}$  Mecklenburgisch Courant (1,92 Silbergpfennig). Die Gesamtkosten für die Transportmittel betragen pro Zugmeile 10  $\text{R} 10$  (6,77 Sgr.) und pro Achsmeile der bewegten Wagen 4,99  $\text{R}$  Mecklenburgisch Courant (3,12 Silbergpfennig). Die Gesamtkosten der Transport-Ver-

waltung betragen pro Zugmeile 1  $\text{R} 38 \text{ } \beta \text{ 11 A}$  (1  $\text{R} 24,32 \text{ Sgr.}$ ). Die gesammte Betriebs-Ausgabe beläuft sich auf 151846  $\text{R} 35 \text{ } \beta \text{ 1 A}$  also pro Bahmeile auf 7867  $\text{R} 33 \text{ } \beta \text{ 9 A}$ .

Für die in unserem vorigjährigen Berichte bereits erläuterten Neubauten zur Vollendung unserer Bau der Bahn. Bahn sind uns nach der Bau-Rechnung (No. II der Rechnungs-Vorlage) bis zum Schlusse des vorigen Jahres 85100  $\text{R}$  von dem Hohen Gouvernement gegen Prioritäts-Obligationen Litt. B. überwiesen worden; sowie die Stadt Rostock bis dahin 10000  $\text{R}$  abschläglich auf den zum Grubenbau zu leistenden Beitrag von 34000  $\text{R}$  gezahlt hatte.

Im Oster-Termine d. J. haben wir vom Hohen Ministerio weiter erhoben:	20000 $\text{R}$
und werden im Johannis-Termine gezahlt erhalten	50000 "
Die Stadt Rostock hat im Oster-Termine gezahlt	14000 "
	zusammen 84000 $\text{R}$

welche in diesem Jahre in der neuen Bau-Rechnung in Einnahme erscheinen werden.

Wir bemerken beiläufig, daß wir die Anträge auf Ueberweisung weiterer Baumittel Behufs der Zinsen-Ersparung immer nur mit Berücksichtigung der zeitweise vorrätigen Betriebsgelder gestellt haben, wie denn auch die neue Bau-Rechnung am Schlusse des vorigen Jahres eine Vorschuß-Schuld von 25179  $\text{R} 14 \text{ } \beta \text{ 3 A}$  ausweist. Ueber die bisher zu Lasten der neuen Bau-Rechnung ausgeführten Bauten haben wir zu berichten, daß bei dem sich immer mehr entwickelnden Verkehr mit Beginn des Jahres zur Ausführung mehrerer Bauten und zur Herstellung und Beschaffung verschiedener Bedürfnisse geschritten werden mußte, welche nach vorausgegangenen Verhandlungen zur Vervollständigung der Bahn als nothwendig anerkannt worden waren. Die Ausgaben zur Ausführung dieser Bauten und zur Anschaffung dieser Gegenstände sind der Bestimmung gemäß aus dem noch disponiblen Baufond bestritten worden.

Im Laufe des Rechnungsjahres 1852 wurden demnach folgende Baulichkeiten hergestellt und folgende Gegenstände angeschafft:

- 1) Die Vollendung des Wagenschuppens in Hagenow,
- 2) die Vollendung des Werkstatt-Gebäudes zu Schwerin,
- 3) der Anbau des südlichen Flügels an dem Werkstatt-Gebäude zu Schwerin,
- 4) der Bau eines Materialschuppens an dem Werkstatt-Gebäude zu Schwerin,
- 5) der Bau eines fünften Maschinenstandes am Locomotivschuppen zu Schwerin,
- 6) der Bau eines Beamtenhauses in Kleinen,
- 7) der Bau eines Stallgebäudes daselbst,
- 8) ein Anbau zur Vergrößerung des Empfangsgebäudes zu Bützow,
- 9) das Empfangsgebäude zu Rostock, bis auf den innern Ausbau desselben,
- 10) der Sielbau in der Grube zu Rostock, Zwecks Verbindung des Bahnhofes mit dem Hafen daselbst,
- 11) die Herstellung des electro-magnetischen Telegraphen von Kleinen nach Rostock, von Bützow nach Güstrow und von Kleinen nach Wismar,
- 12) die Herstellung der Budengeläute auf der ganzen Bahn,
- 13) die Herstellung einer Schiebebühne zu Schwerin,
- 14) die Herstellung von Weichen zur Vervollständigung der Gleise auf den verschiedenen Bahnhöfen,
- 15) die Anschaffung von Reservestücken für die gekuppelten Locomotiven,
- 16) die Anschaffung von Achsen und Nadreifen zur Instandsetzung der Achsen und Räder, welche in den Transportwagen bei der Erdarbeit gebraucht worden,
- 17) die Anfertigung von 10 Stück vierräd. offenen Güterwagen,
- 18) die Anschaffung einer großen Drehbank zum Abdrehen der Wagenräder,
- 19) die Anschaffung einer kleinen Spindeldrehbank.

Im folgenden Rechnungsjahre soll nun das Empfangshaus zu Rostock und der Sielbau in der Grube daselbst zur Vollendung gebracht werden. Ferner ist beschlossen worden, ein Verbindungsgleise des Bahnhofes zu Wismar mit dem Hafen daselbst herstellen zu lassen und mit der Ausführung des

Empfangshauses auf dem Bahnhofe Güstrow vorzugehen, weil hier der bisher zur Aufnahme und Beförderung der Passagiere theilweise und provisorisch benutzte Güterschuppen in Folge des sich immer mehr entwickelnden Güterverkehrs seinem Zwecke nothwendig zurückgegeben werden muß. Die erweiterten Verkehrs-Verhältnisse haben es ferner auch nothwendig gemacht, daß aus dem disponiblen Baufond für das künftige Rechnungsjahr noch 2 gekuppelte Güterlocomotiven nebst Tender, 2 Personenwagen I. und II. Classe und eine Anzahl offener Güterwagen angeschafft werden müssen.

Beamten-  
Pensions-Fond.

Schon seit einiger Zeit hat Ihr Ausschuß mit uns gemeinschaftlich sich mit der Bildung einer Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensionskasse für die Beamten unserer Bahn beschäftigt. Bei dem Mangel aller zuverlässigen Erfahrungssätze für die bei den Eisenbahnen in Betracht kommenden Verhältnisse hat es große Schwierigkeiten das richtige Maas für die abseiten der Beamten zu leistenden Beiträge und für die Höhe der zu gewährenden Pensionen zu finden. Hierin liegt der Grund, daß das Statut für diese Casse auch jetzt noch nicht vorliegt. Während die mit der Arbeit betraute Commission nicht ermangeln wird, die Sache so schleunig wie möglich ihrer Erledigung entgegen zu führen, haben die Gesellschafts-Vorstände nicht unterlassen, mit der Sammlung eines Fonds für diese Casse zu beginnen. Es sind in dieselbe, außer den Strafgebern für zu spät erfolgte Actien-Zahlungen zur Höhe von 938 Rthlr., welche Sie dem Fond in der vorigjährigen General-Versammlung zuwies, auch die bisher auf gekommenen Strafgebern für Dienstvergehen der Beamten und sonstige Einnahmen, welche wir der Casse zuführen konnten, gestossen. Zu letzteren gehören beispielsweise die Grasnutzungen auf den Eisenbahn-Dossirungen und der Erlös der im Bereiche der Bahn gefundenen herrenlosen Sachen. Auf solche Weise hat der Fond bis ultimo April d. J. eine Höhe von 2104 Rthlr. 13 fl. 4 Pf. erreicht, wovon wir am Schluß des Jahres 2000 Rthlr. in Prioritäts-Obligationen Litt. B. angelegt haben, welche uns das hohe Finanz-Ministerium zu diesem Zwecke zum Pari-Course zu überlassen die Gewogenheit gehabt hat. — Einen in der diesjährigen General-Versammlung von Ihrem Ausschusse zu stellenden Antrag auf eine Dotirung des Fonds aus den Ueberschüssen des abgelaufenen Betriebsjahres empfehlen wir Ihrer geneigten Berücksichtigung.

Grund-Erwerb.

Ueber die Grund-Erwerbs-Verhältnisse können wir nur anführen, daß wir bemüht sind, die noch schwebenden Schluß-Abmachungen möglichst bald ihrem Ende entgegenzuführen und daß wir in diesem Jahre das Meistersche Acker- und Wiesen-Terrain für 2710 Rthlr. veräußert haben.

Es bleiben nun nur noch folgende Grundstücke zu realisiren:

In Wismar der östliche Theil des Platten Kampes nebst der Ziegelei.

In Rostock das Brockelmannsche Grundstück und zwei kleine Garten-Parcelen.

Schwerin, den 20. Mai 1853.

### Die Direction.

# Rechnungs-Vorlagen

pro

ultimo December 1852.

- I. Haupt-Rechnungs-Abschluß.
- II. Bau-Rechnung.
- III. Betriebs-Rechnung für das Jahr 1852.
- IV. Amortisations-Rechnung des Prioritäts-Capitales Litt. A.
- V. Amortisations-Rechnung des Prioritäts-Capitales Litt. B.
- VI. Betriebs-Kosten für das Jahr 1852 und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

I.

Haupt-Rechnungs-Abschluss

Activa.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₰	β	℔	₰	β	℔	₰	β	℔
Debitoren.									
Schuldner in laufender Rechnung	2169	22	10						
Rückständige Einnahme pro 1852	10269	1	5	12438	24	3	12438	24	3
Werkstätten-Conto.									
Bestand der Haupt-Werkstatt an Materialien und noch unverrechneten Arbeiten				2939	19	9			
Materialien-Conto.									
Bestände an Betriebs-Materialien	14936	26	8						
Desgl. an Materialien zum Weiterbau	4943								
Desgl. an verschiedenen sonstigen Materialien	3704	4	5	23583	31	1	26523	2	10
Baare Vorräthe.									
Bestand in der Hauptkasse	16860	7	1						
Desgl. in den Kassen der verschiedenen Expeditionen	1034	28	9	17894	35	10			
Staats-Papiere.									
Obligationen der Mecklenburgischen Anleihe bei Salomon Heine				1209	36	—			
Rostocker Bank.									
Bestand bei derselben				44994	1	—			
Berlin-Hamburger-Eisenbahn-Gesellschaft.									
Rechnungs-Saldo.				1168	26	—			
Neue Bau-Rechnung.									
Vorschuß an dieselbe (II)				25179	14	3	90446	17	1
							129407	44	2



**II.**

**Bau-Rechnung bis ultimo**

Ausgabe.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₰	β	℔	₰	β	℔	₰	β	℔
<b>I. Ältere Rechnung.</b>									
Bau-Conto.									
Bau-Ausgaben laut Bilanz vom 31. December 1851	49809	16	5 6						
Desgleichen im Jahre 1852 abzüglich der Einnahmen für verkaufte Materialien und Utensilien	340	23	4						
Ausgabe für den Bau der Cyanisirungs-Anstalt und die Bitriolisirung der Bahnschwellen	50834	37	2						
	5032061	18	—						
Hievon ab der Ueberschuß der Bau-Materialien-Rechnung	120	44	9	5031940	21	3			
Grund-Erwerb.									
Ausgabe für Grund- und Nutzungs-Entschädigungen abzüglich der Einnahme für wiederverkaufte Grundstücke				445189	32	11			
Ziegelei bei Wismar.									
Ausgaben für den Bau derselben, sowie für Fabrication der vorräthigen Mauersteine und Drains				20163	23	8			
Gewinn- und Verlust-Conto.									
Verlust auf Staatspapiere				41118	9	2			
Agio-Conto.									
Verlust auf N <sup>o</sup> 3 und die in fremden Geldwährungen geführten Rechnungen				5603	27	11			
Interessen-Conto.									
Zinsen-Ausgabe bis zum Schluß des Jahres 1851				548344	34	11			
Abschlägliche Zahlungen, welche bisher noch nicht zur Verrechnung gekommen sind.				129	7	4			
Bestand-Uebertrag zur Haupt-Rechnung (I.)							6062489	13	2
							14984	24	6
<b>II. Neue Rechnung.</b>									
Bau-Conto.									
Bau-Ausgaben in Grundlage des Anschlags zur Vollendung der Bahn.				119689	14	3			
Abschlägliche Zahlungen, welche bei den Schluß-Liquidationen demnächst in Anrechnung gebracht werden				590	—	—	120279	14	3
							6197753	3	11

December 1852.

Einnahme.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₰	β	℔	₰	β	℔	₰	β	℔
<b>I. Aeltere Rechnung.</b>									
Actien=Capital.									
21750 Stamm=Actien à 200 ₰				4350000	—	—			
Prioritäts=Obligationen Litt. A.									
Im Umlauf befindlich	885900	—	—						
Zur Amortisation ausgelosete	14100	—	—	900000	—	—			
Prioritäts=Obligationen Litt. B.									
Im Umlauf befindlich	369000	—	—						
Zur Amortisation ausgelosete	2000	—	—	371000	—	—			
Schuldverschreibungen.									
Emitirt gegen eingelosete Zins=Coupons der Stamm=Actien laut Beschluß der General=Versammlung vom 28. April 1849	347520	—	—						
Zins=Coupons auf Stamm=Actien, welche von den Inhabern noch nicht gegen solche Schuldverschreibungen ausgewechselt sind	480	—	—	348000	—	—			
Betriebs=Rechnung.									
Einnahme aus dem Betriebe für Rechnung des Baues bis ultimo Juni 1850				108473	37	8	6077473	37	8
<b>II. Neue Rechnung.</b>									
Prioritäts=Obligationen Litt. B.									
Im Umlauf befindlich	80000	—	—						
Zur Amortisation ausgelosete	5100	—	—	85100	—	—			
Stadt Rostock.									
Von dem vertragsmäßig zum Grubenbau zu leistenden Beitrage von ₰ 34000. sind abschläglich gezahlt				10000	—	—	95100	—	—
Vorschuß									
der Haupt=Rechnung zur neuen Bau=Rechnung, welcher demnächst durch die weiter in Umlauf zu setzenden Prioritäts=Obligationen gedeckt werden wird (1)							25179	14	3
							6197753	3	11

III.

Betriebs-Rechnung für

Ausgabe.	Courant.			Courant.		
	₰	β	2	₰	β	2
Betriebskosten						
laut specieller Rechnungslegung (VI)				151846	35	1
An- und Abfuhr der Güter						
nach und von den Bahnhöfen, einschließlich des Del-credere für Eincaßirung der Frachten				3554	13	6
Zinsen auf Prioritäts-Obligationen.						
Litt. A. Capital ₰ 900000. einjährige Zinsen à 4½ pCt.	40500	—	—			
" B. " " 393500. " " " " "	17707	24	—			
" B. " " 20000. ¾-jährige " " " "	675	—	—			
" B. " " 20000. ½-jährige " " " "	450	—	—	59332	24	—
Zinsen auf Schuldverschreibungen gegen eingelösete Zins-Coupons der Stamm-Actien.						
Capital ₰ 348000. einjährige Zinsen à 4 pCt.				13920	—	—
Amortisation der Prioritäts-Obligationen.						
Litt. A. ₰ 900000. ½ pCt. des Capitals	4500	—	—			
" B. " 700000. " " " "	3500	—	—	8000	—	—
Ueberschuß.						
In Einnahme in der Haupt-Rechnung (I)				49488	19	8
				286141	44	3

Das Jahr 1852.

Einnahme.	Courant.			Courant.		
	₰	β	α	₰	β	α
<b>Ueberschuß</b>						
aus der Betriebs-Rechnung für das Jahr 1851	24300	2	11			
Davon ist bezahlt:						
für den Reservefond laut Statut 1/4 pCt. des Actien-Capitals	₰ 10875					
1/2 ₰ Dividende pro Actie; für 21750 Actien	₰ 10875					
	21750	—	—			
<b>Zinsen.</b>				2550	2	11
Bon der Klostcker Bank für belegte Gelder	541	5	3			
Auf das Capital des Reservefonds ₰ 10800. in Pr. Obligationen Litt. B. halbjährige						
Zinsen à 4 1/2 pCt. p. a.	243	—	—			
Berschiedene kleine Zins-Einnahmen	67	33	3			
				851	38	6
<b>Personen- und Frachtgelder</b>						
laut anliegenden speciellen Verkehrs-Nachweisungen				272690	2	6
<b>Miethen, Meilengelder u.</b>						
Miethen für Bahnhofslocale, Dienstwohnungen u.	3248	11	6			
Meilengelder-Ueberschüsse für Leistungen diesseitiger Wagen auf anderen Bahnen	6424	41	5			
Bergütung für das beschaffte Auf- und Abladen von Transportgütern	376	43	5			
				10050	—	4
				286141	44	3

**IV.**

**Amortisations-Rechnung ultimo December 1852**  
**über das Prioritäts-Capital Litt. A. von Thlr. 900000.**

	Courant.			Courant.		
	₰	β	℥	₰	β	℥
<b>Capital-Tilgung.</b>						
Pro 1850/1851, 2 Jahre à ₰ 4500 (1/2 pCt.) . . . . .	9000	—	—			
„ 1852, 1 Jahr ₰ 4500 (1/2 pCt.) . . . . .	4500	—	—			
also bis einschließlich 1852				13500	—	—
<b>Zins-Ersparniß auf amortisirtes Capital.</b>						
Im Jahre 1851 zur Amortisation verwendet . . . . .	200	—	—			
Zinsrest-Vortrag am 1. Januar 1852 . . . . .	2	24	—			
Zinsen pro 1852 auf die in den Jahren 1851 und 1852 ausgelooften Obligationen	414	—	—			
„ ₰ 9200, à 4 1/2 pCt. . . . .				616	24	—
				14116	24	—
<b>Es sind ausgelooft:</b>						
1850/1851, in 2 Jahren . . . . .	9200	—	—			
im Jahre 1852, zahlfällig den 1. Januar 1853 . . . . .	4900	—	—			
also zusammen bis einschließlich 1852				14100	—	—
Zins-Rest-Vortrag				16	24	—
<b>Von den Obligationen Litt. A. bleiben zu Anfang des Jahres 1853 in Umlauf</b>	885900	—	—			
<b>Ausgelooft sind wie oben</b>	14100	—	—			
	900000	—	—			

# Amortisations-Rechnung ultimo December 1852

## über das Prioritäts-Capital Litt. B. von Thlr. 700000.

	Courant.			Courant.		
	\$	β	s	\$	β	s
<b>Capital-Tilgung.</b>						
Pro 1851, ein Jahr, 1/2 pCt.	3500	—	—			
„ 1852, „ „ „ „	3500	—	—			
also bis einschließlich 1852				7000	—	—
<b>Zins-Ersparniß auf amortisirtes Capital.</b>						
Zinsen pro 1852 auf die im Jahre 1851 ausgelooften Obligationen \$ 3500. 4 1/2 pCt.				157	24	—
Es sind ausgelooft:				7157	24	—
im Jahre 1851: fällig den 2. Januar 1852	3500	—	—			
„ „ 1852: „ „ 2. Januar 1853	3600	—	—			
also zusammen bis einschließlich 1852				7100	—	—
Zins-Neß Vortrag				57	24	—
<b>Von den Obligationen Litt. B. bleiben zu Anfang des Jahres 1853.</b>						
Im Umlauf	449000	—	—			
Im Portefeuille	243900	—	—			
	692900	—	—			
Ausgelooft sind wie oben	7100	—	—			
	700000	—	—			

Betriebskosten für das Jahr 1852.

und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

Table with columns: Stat (im Einzelnen, im Ganzen), Titel, and detailed cost breakdown for A. Allgemeine Verwaltung and B. Bahn-Verwaltung.

Table with columns: Ausgabe (im Einzelnen, im Ganzen), Gegen den Etat (mehr, weniger), Bemerkungen, and detailed cost breakdown for A. Allgemeine Verwaltung and B. Bahn-Verwaltung.

Etat			Titel.	Gegen den Etat			Kontingents		
im Einzelnen.		im Ganzen.							
fl.	kr.	fl.		kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.
<b>C. Transport-Verwaltung.</b>									
6040	—	—	I.	a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne				
555	—	—		b.	" Bekleidung				
2294	27	—		c.	" Meisengelder				
50	—	—		d.	" Nachtgelde				
50	—	—		e.	" Verschiedene Kosten und Bedürfnisse				
		8989	27						
16539	32	—	II.	a.	Expedition: Gehalte und Löhne				
234	20	—		b.	" Bekleidung				
700	—	—		c.	" Mieth-Entschädigung				
1430	—	—		d.	" Druck- und Insertionskosten				
250	—	—		e.	" Bureau- und Expeditionsbedürfnisse				
		19154	4						
10020	—	—	III.	a.	Zugkraft: Gehalte und Löhne				
468	—	—		b.	" Bekleidung				
1066	39	—		c.	" Meisengelder				
50	—	—		d.	" Nachtgelde				
23411	4	—		e.	" Heizung				
530	—	—		f.	" Heizung der Vorwärmer und Speisung der Reservoirs				
3954	—	—		g.	" Material zum Schmieren und Putzen der Maschinen				
6806	40	—		h.	" Unterhaltung der Maschinen nebst Zubehör				
100	—	—		i.	" Unterhaltung und Ergänzung der Maschinen-Utensilien				
200	—	—		k.	" Feuer-Versicherung der Maschinen				
150	—	—		l.	" Dienstwohnungen				
		46756	35						
1690	—	—	IV.	a.	Transportmittel: Gehalte und Löhne				
1897	—	—		b.	" Material zum Schmieren und Putzen der Wagen				
9877	15	—		c.	" Unterhaltung der Wagen				
250	—	—		d.	" Unterhaltung und Ergänzung der Wagen-Utensilien				
300	—	—		e.	" Feuer-Versicherung der Wagen				
36	—	—		f.	" Dienstwohnungen				
		14050	15						
4900	—	—	V.	a.	Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Gebäude				
200	—	—		b.	" Manco-gelder und Schadensvergütungen				
400	—	—		c.	" Affecuranz auf Transportgegenstände				
300	—	—		d.	" Unvorhergesehene Fälle				
		2500	—						
		91450	33						

Ausgabe			Gegen den Etat			Bemerkungen.	
im Einzelnen.		im Ganzen.	mehr.		weniger.		
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.		
5461	21	—			578	27	I a. Die Ersparung resultirt daraus, daß weniger Beamte, als im Etat angenommen, angestellt waren. I c. Die Ersparung bei diesem Titel geht aus dem sub I a bemerkten Umstände hervor. II a. Es sind auch dieses Jahr Einschränkungen des Personals und der Befoldungen möglich geworden. Namentlich ist die für Hilfs-Arbeiter etatirte Summe bei Weitem nicht zur Verwendung gekommen. II e. Diese Position ist erfahrungsmäßig zu niedrig im Etat gewesen und demnach pro 1853 bereits erhöht. III a. Hier gilt dasselbe, was bei I a bemerkt worden ist. III e. Die Minderausgabe ist durch die möglichste Ersparung beim Verbrauch des Coaks, sowie auch durch den billigeren Ankauf desselben herbeigeführt worden. III f. Der gelinde Winter ließ Ersparungen an Heizmaterial zu, woraus die Minderausgabe hervorging. III g. Durch Bewilligung von Prämien für den Minderverbrauch des Materials ist die Verwendung desselben auf ein Minimum gebracht worden, und dadurch diese beträchtliche Ersparung erzielt. III h. Die Maschinen mußten in dem laufenden Jahre eine größere Arbeit leisten, als in dem Etat vorgesehen, und wurden daher auch die Reparaturkosten um etwas größer, als veranschlagt war. IV a. Die Ersparung ist daraus hervorgegangen, daß die beschäftigten Arbeiter für geringere Löhne zu erhalten waren, als im Etat angenommen. IV b. Durch die Beschränkung des Material-Verbrauchs auf ein Minimum hat sich eine namhafte Ersparung erzielen lassen; außerdem war diese Position im Etat zu hoch gegriffen, was auch für den Etat pro 1853 schon berücksichtigt ist. IV c. Der gute Zustand der Wagen ließ weniger umfangreiche Reparaturen und daher auch die ansehnliche Ersparung zu. V a. In dem gelinden Winter war die Heizung mit weniger Material zu beschaffen, als im Etat angenommen, und ging daraus die stattgehabte Ersparung hervor. III k. IV e. V c. Wegen der verminderten Ausgabe für Feuer-Affecuranz wird auf Posit. B. III. e. verwiesen.
549	46	—			5	2	
2142	8	—			152	19	
2	12	—			47	36	
22	7	9	8177	46	27	40	
14958	23	—			1581	9	
227	22	6			6	45	
625	—	—			75	—	
1366	38	3			63	9	
284	38	5	17462	26	34	38	
9715	8	—			304	40	
456	16	—			11	32	
1077	26	—		10	35	—	
12	—	—			38	—	
17854	5	4			5556	46	
377	33	3			152	14	
1995	—	6			1958	47	
7237	43	10		431	3	10	
35	13	—			64	35	
135	33	6			64	14	
150	—	—	39046	35			
1555	10	3			134	37	
623	13	3			1273	34	
7021	28	6			2855	34	
157	—	6			92	47	
146	16	—			153	32	
36	—	—	9539	20			
1572	1	—			327	47	
99	26	3			100	21	
220	24	—		120	24	—	
268	32	6	2160	35	31	15	
			76387	20	597	5	
					3	15660	
					17	8	

# Recapitulation.

Etat				Ausgabe			Gegen den Etat					
							mehr.			weniger.		
₤	β	z		₤	β	z	₤	β	z	₤	β	z
16267	—	—	<b>A. Allgemeine Verwaltung</b>	14843	12	6	223	30	9	1647	18	3
71088	42	—	<b>B. Bahn-Verwaltung</b>	60616	2	—	4	33	9	10477	25	9
91450	33	—	<b>C. Transport-Verwaltung</b>	76387	20	7	597	5	3	15660	17	8
178806	27	—		151846	35	1	825	21	9	27785	13	8
			mithin weniger gegen den Etat	26959	39	11	26959	39	11	—	—	—
178806	27	—		178806	27	—	27785	13	8	27785	13	8

# Nachweisungen

über den

## gesamten Verkehr

im Jahre 1852.

- 
- A. Betriebs-Resultate.** Monatsweise Zusammenstellung derselben mit Angabe der geförderten Gegenstände und der dafür erhobenen Gelbbeträge.
  - 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 geförderten Massen von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
  - F. Uebersicht der zum Tariffatze I a. und I b. beförderten Frachtgegenstände.** Bewegung von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
  - G. Uebersicht der zum Tariffatze II. beförderten Frachtgegenstände.** Bewegung von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
-

### Betriebs-Resultate

	Personen.			Gepäck.			Equipagen.			Vieh.						Betrag.				
	Classe.			Zusammen.	Einnahme.	Gewicht.	Neberfracht.	Classe.		Betrag.	Pferde.	Rindvieh.	Küher.	Schafe, Hammel u.	Schweine.	Gänse, Puter.	Hunde.	Betrag.		
	I.	II.	III.					I.	II.									§	β	Δ
Januar . .	129	5175	10916	16220	9973 29	3129,8	247 24	3	1 18 8	7	13	9	190	1487	52	580 39				
Februar . .	168	4830	10734	15732	9394 4 6	3147,8	295 19 10	8	6 49 22	5	79	73	9	300	931	2	61	650 42		
März . . .	183	5120	12202	17505	10386 5 5	3293,0	323 38	—	5 26 19	2	16	164	8	548	1584	—	53	898 21 5		
April . . .	150	6435	16105	22690	14375 31 5	4758,7	548 41 3	2	7 53 38	6	13	211	15	986	2423	—	100	1523 10 6		
Mai . . . .	241	6370	14961	21572	13589 40 1	4325,3	407 45 2	4	13 67 14	5	41	203	60	659	2616	—	61	1293 31 9		
Juni . . . .	333	10004	24361	34698	21196 7	5210,3	463 18 3	3	16 88 35	2	151	184	71	464	4253	—	111	2085 31 11		
Juli . . . .	332	7270	20760	28362	18155 36 4	6145,0	645 7	—	11 8 174 46	4	35	93	71	1512	3641	2	163	1594 17 7		
August . .	337	7437	18645	26419	18036 33	6298,9	626 16 4	4	9 82 30	6	194	52	43	338	2509	—	153	1424 1 4		
September	279	6595	15768	22642	14632 39 5	5161,0	587 30 10	7	7 117 17	7	30	18	106	326	2652	7	122	1223 40 8		
October . .	256	6440	17388	24084	14617 25 2	5127,2	571 15 10	2	7 55 43	3	25	4	12	134	2867	12	103	1098 27 7		
November	224	4991	12114	17329	10328 11 10	3411,4	348 25 6	4	9 55 20	10	28	10	14	128	1450	—	137	481 43 8		
December	158	5603	13574	19335	11747 25	3339,5	276 30 10	—	14 44 36	—	17	43	7	43	1110	—	76	468 3 5		
<b>Summa</b>	<b>2790</b>	<b>76270</b>	<b>187528</b>	<b>266588</b>	<b>166434</b>	<b>253348,5</b>	<b>5342 24 10 45</b>	<b>102</b>	<b>834 44</b>	<b>2</b>	<b>636</b>	<b>1068</b>	<b>425</b>	<b>5628</b>	<b>27523 23</b>	<b>1192</b>	<b>13323 22 10</b>			

### im Jahre 1852.

Güter.						Provision.			Extraordinaria.			Total.			
Zum Tarif I a.	Zum Tarif I b.	Zum Tarif II.	Zum Tarif III.	In Wagenladungen.	Zusammen.	Betrag.	Betrag.	Militairs. Classe.	Betrag.	Diverses.	Betrag.				
Centner.						§	β	Δ	II.	III.	§		β	Δ	
10113,4	60811,2	19434,4	730,8	45,2	94135,0	6000	10	8	1	9	337 4		16831 42 3		
13502,8	61848,8	25190,5	858,2	588,0	101988,3	6688	10	6	7	32 4	106	52 37 4	Fahrten des Großh. Eisenbahn-Wagens. 37 4 8 17175 29 7		
21995,1	47576,2	31190,5	924,6	678,1	102364,5	6974	8	5	13	27 2	91	42 18	desgl. 29 28 8 18694 22 3		
14692,4	31350,2	30582,5	1143,9	1435,3	79204,3	6364	42	8	11	39 2	48	14 8	desgl. 40 3 2 22932 22 8		
14657,9	31009,7	34697,7	1523,1	1408,5	83296,9	7517	42	11	14	2 10	244	229 29 5	desgl. und 2 Extrazüge. 37 19 3 23157 33 10		
13896,2	39151,7	32937,8	1018,2	1713,8	88717,7	7103	34	5	10	30 5	18	5 41 4	desgl. und 4 Extrazüge. 177 38 6 31131 45		
18134,8	37297,9	36376,9	1092,3	1448,3	94350,2	7932	2	3	13	45 8	60	33 13 4	desgl. und 2 Extrazüge. 43 24 3 28593		
13066,3	36281,6	28743,3	971,1	190,0	79252,3	6771	27	2	12	24 10	94	26 5 4	desgl. und 1 Extrazug. 68 18		
13965,8	32918,6	38576,8	1125,0	830,0	87416,2	7365	2	2	15	28 9	124	2393	668 23 4	desgl. und 2 Extrazüge. 155 29 4 24766 20 1	
10948,0	39674,8	37242,1	1279,9	280,0	89424,8	7645	32	8	14	33 8	101	30 8 2	desgl. 4 25 7 24038 19 11		
12750,0	42022,3	32217,8	1261,2	440,0	88661,3	7091	21	1	15	23 3	108	31 24	1 Extrazug. 20		
14078,1	62020,5	23797,8	1460,9	490,0	101847,3	6908	41	2	12	12	25	11 10 8	Fahrten des Großh. Eisenbahn-Wagens. 7 1 7 19476 16 8		
171800,8	521963,5	370988,1	13389,2	9517,2	1087658,8	84363	26	3	150	12	2	124	3297	1149 16 3	Fahrten des Großh. Eisenbahn-Wagens, 12 Extrazüge. 621 1

**B.**

**Betriebs-Einnahmen im Jahre 1852.**

	Im Einzelnen.			Im Ganzen.		
	₰	β	℔	₰	β	℔
Personen: 266588	166434	—	2			
Extraordinair: { 3421 Militairs . . . . . 1149 ₰ 16 β 3 ℔ } Fahrten des Großherz. Eisenbahnwagens 261 " 1 " — " } 12 Extrazüge . . . . . 360 " — " — " }	1770	17	3			
				168204	17	5
Gepäck: 53348,5 Centner . . . . . (Ueberfracht)	5342	24	10			
Equipagen: 147 Stück . . . . .	834	44	2			
Vieh: 1704 Stück groß, 34791 Stück klein Vieh . . . . .	13323	22	10	19500	43	10
Güter: 1087658,8 Centner . . . . .	84363	26	3			
Provision auf Nachnahme . . . . .	150	12	2	84513	38	5
<b>Summa</b> (siehe Anlage A.)				272219	3	8
Davon gehen ab: contractlich erstattete Fracht-Abzüge . . . . .				78	47	11
Bleibt.				272140	3	9
Dagegen kommen noch an Einnahmen hinzu:						
Vergütung für die im Jahre 1851 beförderten Postgüter mit . . . . .				549	46	9
Die Vergütung der Postgüter pro 1852 wird erst 1853 in Einnahme erscheinen, da die Liquidation derselben beim Rechnungs-Abschlusse noch nicht vorlag.						
<b>Summa</b>				272690	2	6

## Uebersicht der Personen-Frequenz im Jahre 1852.

Von Station:	Classe.	Nach Rostock.	Nach Schwaan.	Nach Güstrow.	Nach Bützow.	Nach Blankenberg.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Hagenow.	Total.
<b>Rostock.</b>	I.	—	27	36	8	14	8	1	161	74	329
	II.	—	1521	3348	1730	774	893	69	2399	2512	13246
	III.	—	7219	7049	3847	1170	1535	115	3205	4058	29198
	Summe	—	8767	10433	5585	1958	2436	185	5765	6644	41773
<b>Schwaan.</b>	I.	35	—	1	1	1	—	—	—	4	42
	II.	1546	—	282	215	34	27	4	118	109	2335
	III.	7150	—	1125	1469	211	117	36	303	266	10677
	Summe	8731	—	1408	1685	246	144	40	421	379	13054
<b>Güstrow.</b>	I.	47	1	—	52	12	4	7	168	167	458
	II.	3301	283	—	2464	599	702	127	2082	1213	10771
	III.	6983	1083	—	3898	1329	1328	273	3630	3458	26982
	Summe	10331	1367	—	11414	1940	2034	407	5880	4838	38211
<b>Bützow.</b>	I.	15	—	27	—	2	—	—	10	14	68
	II.	1789	230	2631	—	258	250	20	511	387	6076
	III.	3987	1473	8559	—	1149	634	156	1226	837	18021
	Summe	5791	1703	11217	—	1409	884	176	1747	1238	24165
<b>Blankenberg.</b>	I.	15	1	20	2	—	—	—	31	9	78
	II.	705	24	508	324	—	284	308	713	228	3094
	III.	1079	198	1225	1348	—	1152	1024	2005	764	8795
	Summe	1799	223	1753	1674	—	1436	1332	2749	1001	11967
<b>Wismar.</b>	I.	16	—	9	1	—	—	11	41	32	110
	II.	968	33	741	241	349	—	567	3055	1264	7218
	III.	1702	96	1316	595	1216	—	2049	5977	2757	15708
	Summe	2686	129	2066	837	1565	—	2627	9073	4053	23036
<b>Kleinen.</b>	I.	2	—	5	2	1	2	—	5	10	27
	II.	75	7	141	25	67	661	—	747	171	1894
	III.	125	18	267	141	395	2200	—	3284	606	7036
	Summe	202	25	413	168	463	2863	—	4036	787	8957
<b>Schwerin.</b>	I.	152	1	156	20	32	49	10	—	500	920
	II.	2284	101	2108	559	866	3023	621	—	7074	16636
	III.	3155	329	3780	1242	2353	6323	2989	—	15452	35623
	Summe	5591	431	6044	1821	3251	9395	3620	—	23026	53179
<b>Hagenow.</b>	I.	88	4	113	11	7	26	2	507	—	758
	II.	2320	80	1052	284	187	1123	78	7017	—	12141
	III.	3572	181	2139	612	506	2301	203	15555	—	25069
	Summe	5980	265	3304	907	700	3450	283	23079	—	37968
<b>Total.</b>	I.	370	34	367	97	69	89	31	923	810	2790
	II.	12988	2279	10811	5842	3134	6963	1794	16642	12958	73411
	III.	27753	10597	25460	18152	8329	15590	6845	35185	28198	176109
	Summe	41111	12910	36638	24091	11532	22642	8670	52750	41966	252310

Hierzu der Verkehr mit den Anhaltestellen:

<b>Warnow:</b>	<b>Dentschow:</b>	<b>Zachun:</b>
II. Cl. III. Cl.	II. Cl. III. Cl.	II. Cl. III. Cl.
Von Bützow nach Warnow . 369 1156	Von Blankenberg nach Dentschow 230 668	Von Schwerin nach Zachun . 117 1121
Von Warnow nach Bützow . 343 1186	Von Dentschow nach Blankenberg 202 735	Von Zachun nach Schwerin . 103 1446
Von Warnow nach Blankenberg 303 994	Von Dentschow nach Kleinen . 369 830	Von Zachun nach Hagenow . 49 523
Von Blankenberg nach Warnow 297 858	Von Kleinen nach Dentschow . 410 836	Von Hagenow nach Zachun . 65 541
Summe 1312 4194	1211 3069	334 3631
5506	4280	3965
Zwischen Bützow und <b>Dorburg</b> 377 III. Cl.	Zwischen Wismar und <b>Gröningsgarten</b> 2 II. Cl. 148 III. Cl.	13751
		527
		<b>Total</b> 266588

# D. Uebersicht des Vieh- und Equipagen-Transports im Jahre 1852.

Von Station:	Nach Kofstock.	Nach Schwann.	Nach Güstrow.	Nach Bützow.	Nach Planken-berg.	Nach Wismar.	Nach Klein.	Nach Schwerin.	Nach Hagenow.	Total.
Kofstock.	Pferde	2	4	1	1	1	2	5	42	54
	Kindvieh	1	1	1	1	1	2	101	401	405
	Kälber	1	1	1	1	1	2	89	4388	90
	Schafe, Hammel u.	10	2	50	61	5	3	1	4967	1447
	Schweine	7	6	6	21	2	9	31	19	5051
Schwann.	Pferde	3	2	1	1	1	1	3	4	15
	Kindvieh	5	1	1	1	1	1	7	26	40
	Kälber	48	1	1	1	1	2	37	40	18
	Schafe, Hammel u.	83	1	1	1	1	1	2	37	40
	Schweine	42	10	413	3	1	1	1	196	56
Güstrow.	Pferde	2	1	1	1	1	1	1	1	3
	Kindvieh	4	1	1	1	1	1	1	1	100
	Kälber	3	1	1	1	1	1	1	1	215
	Schafe, Hammel u.	2	1	1	1	1	1	1	1	132
	Schweine	4	1	1	1	1	1	1	1	4436
Bützow.	Pferde	12	1	1	1	1	1	1	1	9
	Kindvieh	3	1	1	1	1	1	1	1	220
	Kälber	46	1	1	1	1	1	1	1	38
	Schafe, Hammel u.	22	1	1	1	1	1	1	1	489
	Schweine	3	1	1	1	1	1	1	1	2581
Hattfelde Wernow.	Pferde	1	1	1	1	1	1	1	1	12
	Kindvieh	12	1	1	1	1	1	1	1	2
	Kälber	3	1	1	1	1	1	1	1	51
	Schafe, Hammel u.	46	1	1	1	1	1	1	1	89
	Schweine	22	1	1	1	1	1	1	1	1
Friedrichswalder (Pansiner) Ausweide.	Pferde	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Kindvieh	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Kälber	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Schafe, Hammel u.	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Schweine	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Von Station:	Nach Kofstock.	Nach Schwann.	Nach Güstrow.	Nach Bützow.	Nach Planken-berg.	Nach Wismar.	Nach Klein.	Nach Schwerin.	Nach Hagenow.	Total.
Plankenberg.	Pferde	2	1	1	1	1	1	1	1	6
	Kindvieh	12	1	1	1	1	1	1	1	19
	Kälber	3	1	1	1	1	1	1	1	18
	Schafe, Hammel u.	46	1	1	1	1	1	1	1	543
	Schweine	22	1	1	1	1	1	1	1	2923
Wismar.	Pferde	1	1	1	1	1	1	1	1	6
	Kindvieh	2	1	1	1	1	1	1	1	159
	Kälber	3	1	1	1	1	1	1	1	84
	Schafe, Hammel u.	244	1	1	1	1	1	1	1	969
	Schweine	42	1	1	1	1	1	1	1	6015
Kleinen.	Pferde	1	1	1	1	1	1	1	1	3
	Kindvieh	1	1	1	1	1	1	1	1	20
	Kälber	1	1	1	1	1	1	1	1	17
	Schafe, Hammel u.	1	1	1	1	1	1	1	1	402
	Schweine	1	1	1	1	1	1	1	1	228
Schwerin.	Pferde	5	1	1	1	1	1	1	1	73
	Kindvieh	1	1	1	1	1	1	1	1	185
	Kälber	2	1	1	1	1	1	1	1	24
	Schafe, Hammel u.	31	1	1	1	1	1	1	1	191
	Schweine	6	1	1	1	1	1	1	1	4180
Hagenow.	Pferde	44	1	1	1	1	1	1	1	373
	Kindvieh	1	1	1	1	1	1	1	1	4
	Kälber	26	1	1	1	1	1	1	1	2
	Schafe, Hammel u.	8	1	1	1	1	1	1	1	111
	Schweine	44	1	1	1	1	1	1	1	19
Total.	Pferde	52	21	272	6	7	7	50	67	636
	Kindvieh	9	1	6	2	2	2	1	119	1068
	Kälber	31	1	98	5	3	3	4	45	425
	Schafe, Hammel u.	54	4	17	38	7	8	1	158	5625
	Schweine	384	10	47	208	38	7	199	1230	27523
(Pansiner) Ausweide.										

Uebersicht des Brachtverkehrs im Jahre 1852.

Table with columns for 'Bezeichnung der Classen', 'Nach Hofsch.', 'Nach Schwann.', 'Nach Güttrou.', 'Nach Püßow.', 'Nach Satteltelle Warnow.', 'Nach Friedrichswalder (Pensiner) Answelche.', 'Nach Blankenbreg.', 'Nach Satteltelle Wentshow.', 'Nach Wismar.', 'Nach Kleinem.', 'Nach Schwerin.', 'Nach Jagenow.', and 'Total.'. Rows list various classes like 'Zum Tariffas I a.', 'in Wagenladungen.', and 'in Passagiergut.' for each location.

Uebersicht der im Jahre 1852 zum Tariffake Ia und Ib beförderten Brachtgegenstände.

	Nach Kofach.	Nach Schwaan.	Nach Güstrow.	Nach Schwam.	Nach Kofach.	Nach Pattefelle Warnow.	Nach Friedrichs-wald (Pensiner) Auswache.	Nach Plankenberg.	Nach Wismar.	Nach Pattefelle Penschow.	Nach Altemen.	Nach Schwertin.	Nach Jagenow.	Total.
<b>Von Kofach.</b>	Bauholz 15909 Baumaterialien 239 Gerade 1841 Gyps 425 Perringe 2932 Hülftenfrüchte 70 Knochen 77 Loh 910 Wehl 766 Desfaat 983 Desfaat 363 Salz 70 Steinfelsen 610 Ziegelsteine u. Drains 1457 Diverses 19498 Summe 159775	2186 9038 10399 301 2932 70 910 766 983 363 70 610 1457 19498 46659	8375 6109 301 77 70 910 766 983 363 70 610 1457 19498 6737	5886 70 5277 34303 1613 3436 5765 16006 105227	146 5277 34303 1613 3436 5765 16006 105227	2704 1708 792 962 15157 4266 70 70 4874	2704 1708 792 962 15157 4266 70 70 4874	210 140 482 6382 72 18405	420 70 92 9998 2161 1779 2517 21333 43801	17724 140 70 70 3086 70 70 3273 55877	1434 1470 2904 430 4419 37528	11877 440 70 6403 2088	22235 105 5004 3192 36885	36246 69008 245 5004 10408 20868 1419 163374
<b>Von Schwaan.</b>	Bauholz 23990 Baumaterialien 13964 Gerade 2983 Kartoffel 10553 Desfaat 2531 Ziegelsteine u. Drains 100 Diverses 271631 Summe 18329	4437 70 553 777899 838 4534 908 13037 10715 50325 11305	4437 70 553 777899 838 4534 908 13037 10715 50325 11305	4437 70 553 777899 838 4534 908 13037 10715 50325 11305	4437 70 553 777899 838 4534 908 13037 10715 50325 11305	70 23990 13964 2983 10553 2531 100 271631 Summe 18329								
<b>Von Güstrow.</b>	Bauholz 48329 Baumaterialien 4437 Gerade 553 Hülftenfrüchte 777899 Kartoffel 838 Desfaat 4534 Knochen 908 Ziegelsteine u. Drains 13037 Diverses 10715 Summe 18329	4437 70 553 777899 838 4534 908 13037 10715 50325 11305	4437 70 553 777899 838 4534 908 13037 10715 50325 11305	4437 70 553 777899 838 4534 908 13037 10715 50325 11305	4437 70 553 777899 838 4534 908 13037 10715 50325 11305	70 23990 13964 2983 10553 2531 100 271631 Summe 18329								
<b>Von Pattefelle Warnow.</b>	Bauholz 24472 Baumaterialien 623292 Gerade 2564 Hülftenfrüchte 14978 Kartoffel 701 Loh 840 Desfaat 30768 Steinfelsen 70 Ziegelsteine u. Drains 236 Diverses 711574 Summe 22605	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	210 140 482 6382 72 18405	210 140 482 6382 72 18405	420 70 92 9998 2161 1779 2517 21333 43801	17724 140 70 70 3086 70 70 3273 55877	1434 1470 2904 430 4419 37528	11877 440 70 6403 2088	22235 105 5004 3192 36885	36246 69008 245 5004 10408 20868 1419 163374	
<b>Von Friedrichswald (Pensiner) Auswache.</b>	Bauholz 3802 Baumaterialien 212 Gerade 13856 Gyps 14349 Kartoffel 848 Desfaat 9734 Ziegelsteine u. Drains 54022 Diverses 218531 Summe 985	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	210 140 482 6382 72 18405	210 140 482 6382 72 18405	420 70 92 9998 2161 1779 2517 21333 43801	17724 140 70 70 3086 70 70 3273 55877	1434 1470 2904 430 4419 37528	11877 440 70 6403 2088	22235 105 5004 3192 36885	36246 69008 245 5004 10408 20868 1419 163374	
<b>Von Plankenberg.</b>	Bauholz 985 Baumaterialien 2841 Gerade 1584 Perringe 992 Hülftenfrüchte 28932 Kartoffel 848 Desfaat 9734 Ziegelsteine u. Drains 54022 Diverses 218531 Summe 3273	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	210 140 482 6382 72 18405	210 140 482 6382 72 18405	420 70 92 9998 2161 1779 2517 21333 43801	17724 140 70 70 3086 70 70 3273 55877	1434 1470 2904 430 4419 37528	11877 440 70 6403 2088	22235 105 5004 3192 36885	36246 69008 245 5004 10408 20868 1419 163374	
<b>Von Wismar.</b>	Bauholz 774 Baumaterialien 1444 Gerade 779 Gyps 428 Perringe 321 Kartoffel 22847 Loh 87 Desfaat 5312 Steinfelsen 11429 Ziegelsteine u. Drains 4366 Diverses 6099 Summe 3427	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	210 140 482 6382 72 18405	210 140 482 6382 72 18405	420 70 92 9998 2161 1779 2517 21333 43801	17724 140 70 70 3086 70 70 3273 55877	1434 1470 2904 430 4419 37528	11877 440 70 6403 2088	22235 105 5004 3192 36885	36246 69008 245 5004 10408 20868 1419 163374	
<b>Von Altemen.</b>	Bauholz 1444 Baumaterialien 779 Gerade 428 Gyps 321 Kartoffel 22847 Loh 87 Desfaat 5312 Steinfelsen 11429 Ziegelsteine u. Drains 4366 Diverses 6099 Summe 3427	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	210 140 482 6382 72 18405	210 140 482 6382 72 18405	420 70 92 9998 2161 1779 2517 21333 43801	17724 140 70 70 3086 70 70 3273 55877	1434 1470 2904 430 4419 37528	11877 440 70 6403 2088	22235 105 5004 3192 36885	36246 69008 245 5004 10408 20868 1419 163374	
<b>Von Schwertin.</b>	Bauholz 29745 Baumaterialien 9308 Gerade 32122 Gyps 180183 Perringe 8459 Kartoffel 321 Loh 22847 Desfaat 87 Steinfelsen 5312 Ziegelsteine u. Drains 11429 Diverses 4366 Summe 6099	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	210 140 482 6382 72 18405	210 140 482 6382 72 18405	420 70 92 9998 2161 1779 2517 21333 43801	17724 140 70 70 3086 70 70 3273 55877	1434 1470 2904 430 4419 37528	11877 440 70 6403 2088	22235 105 5004 3192 36885	36246 69008 245 5004 10408 20868 1419 163374	
<b>Von Jagenow.</b>	Bauholz 29745 Baumaterialien 9308 Gerade 32122 Gyps 180183 Perringe 8459 Kartoffel 321 Loh 22847 Desfaat 87 Steinfelsen 5312 Ziegelsteine u. Drains 11429 Diverses 4366 Summe 6099	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	210 140 482 6382 72 18405	210 140 482 6382 72 18405	420 70 92 9998 2161 1779 2517 21333 43801	17724 140 70 70 3086 70 70 3273 55877	1434 1470 2904 430 4419 37528	11877 440 70 6403 2088	22235 105 5004 3192 36885	36246 69008 245 5004 10408 20868 1419 163374	
<b>Total.</b>	Bauholz 29745 Baumaterialien 9308 Gerade 32122 Gyps 180183 Perringe 8459 Kartoffel 321 Loh 22847 Desfaat 87 Steinfelsen 5312 Ziegelsteine u. Drains 11429 Diverses 4366 Summe 6099	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	435 1626 241 3618 792 441 135 3602 212 13856 14349 848 9734 54022 218531	210 140 482 6382 72 18405	210 140 482 6382 72 18405	420 70 92 9998 2161 1779 2517 21333 43801	17724 140 70 70 3086 70 70 3273 55877	1434 1470 2904 430 4419 37528	11877 440 70 6403 2088	22235 105 5004 3192 36885	36246 69008 245 5004 10408 20868 1419 163374	





# Zusammenstellung

1.

der

von den einzelnen Maschinen im Jahre 1852 durchlaufenen Aktien  
und des dabei verbrauchten Materials.

No.	Der Locomotiven Namen.	Personen, Güter und Ertragsz.				Reservebest.				Reer.				Materialz.				
		Zurück gelegte Meilen.	Mehrer reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.		Zurückgelegte Meilen.	Verbraucht.		Zurückgelegte Meilen.	Dabei verbraucht.		Zurückgelegte Meilen.	Verbraucht.					
				Coats. R.	Soll. Geff.		Del und Falg. R.	Coats. R.		Soll. Geff.	Del und Falg. R.		Coats. R.	Soll. Geff.	Del und Falg. R.			
1.	Rostock . . . . .	356,9	8159	36400	152	117	—	500	3576	22	22,9	1600	8	12	357,7	39900	160	354
2.	Wismar . . . . .	519,1	8500,4	34300	704	92	—	—	—	—	4,3	—	—	—	108,5	4700	—	—
3.	Güstrow . . . . .	1431,2	25009,9	105100	2280	422	—	—	—	—	45,2	3100	24	31	5	800	—	14
4.	Marschall Vorwärts	803,9	24829,6	100200	760	197	—	2500	452	46	51,8	5200	24	51	454,1	54600	104	311
5.	Hamburg . . . . .	3084,8	81259,1	283600	1528	653	—	—	—	—	7,4	600	8	3	—	—	—	—
6.	Schwerin . . . . .	—	—	—	—	—	128,8	31300	4086	199	66	3400	8	30	1606,8	126100	36	990
7.	Berlin . . . . .	2824,9	71038,6	255200	1312	688	—	—	—	—	37,9	1900	8	18	11,8	1200	—	7
8.	Ritzow . . . . .	2529,6	45120,5	205500	3976	791	—	—	—	—	37,6	2600	16	21	—	—	—	—
9.	Schwaan . . . . .	4659,4	111067,4	382800	1400	1037	—	—	—	—	7,4	500	—	—	14	1000	8	7
10.	Nebel . . . . .	4093,4	411292,9	395800	2176	975	—	8000	84	38	35,9	2300	16	19	103,9	11000	—	82
11.	Warnow . . . . .	4123	102500,3	348000	2088	1029	—	300	8	5	—	—	—	—	—	—	—	—
12.	Magdeburg . . . . .	4034,9	64072,9	266200	5320	940	—	—	—	—	6,6	1300	8	28	250,9	25700	—	—
13.	Mecklenburg . . . . .	2129,6	52472,7	191300	608	420	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14.	Ludwigslust . . . . .	19,1	381	1400	16	7	220,4	15500	4280	130	—	—	—	33	1444,4	128400	64	1311
15.	Strelitz . . . . .	3111,1	72403	266200	976	711	—	—	—	—	7,6	600	8	14	—	—	—	—
16.	Hercules . . . . .	4027,6	152152	428600	2424	4083	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17.	Nr. 300 . . . . .	4445,6	171630,4	476000	2496	4112	—	—	—	—	13,9	1800	16	30	—	—	—	—
	Summe	42194,1	1102189,2	3776600	28216	10274	348,7	58100	12436	440	435	29800	144	290	4335,7	393400	372	3076

Auf 1 Stückweite — erst Maschine und Fenster — mit 26,12 Meilen für 59,8 Coats, 0,66 Cubitfuß Holz und 0,24 Del und Falg zum Feigen und Schmieren der Maschinen verbraucht.

## Summarische Uebersicht

der

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

im Jahre 1852 durchlaufenen Meilen.

Zaufende No.	Bezeichnung der Wagen.	Gaben durchlaufen				
		im Jahre 1852			bis ultimo 1851	bis ultimo 1852
		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	39368,5	30,6	39399,1	102628	142027,1
2.	do. II. Classe	23646	5,6	23651,6	40683	64334,6
3.	do. II. und III. Classe	670,2	„	670,2	1543	2243,2
4.	do. III. Classe	53129,1	2004,1	55133,2	128547	183680,2
5.	Gepäckwagen	23088	„	23088	18211	41299
6.	Combinirte Post- und Gepäckwagen	10952,2	„	10952,2	57419	68371,2
7.	Bedeckte Güterwagen, 8räd.	60106	48259,6	108365,6	280262,5	388628,1
8.	do. do. 4- und 6räd.	30351,2	24222,7	54573,9	89913	144486,9
9.	Offene do. 4- und 6räd.	47147,2	7419,4	54566,6	158410	212976,6
10.	Holz- und Wollwagen, 8räd.	6327,1	1355,2	7682,3	5495	13177,3
11.	Vieh- und Pferdewagen, 4räd.	24687	30963,7	55650,7	107843,5	163494,2
		349472,5	114260,9	433733,4	990955	1424688,4
	oder Achsmeilen	995169,1	333654,3	1328823,4		



## 4.

## Verzeichniß

der

am Schlusse des Jahres 1852 vorhandenen Personen-, Güter- und Viehwagen.

Ordnungs- N <sup>o</sup>	Bezeichnung der Wagen.	Stück	à	Personen			Ladungs- fähigkeit. Ctr
				I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	
1.	6räd. Personen-Wagen I. und II. Classe . . . . .	8	38 Pers.	48	256	—	—
2.	6räd. do. II. Classe . . . . .	5	32 "	—	160	—	—
3.	6räd. do. II. und III. . . . .	2	36 "	—	32	40	—
4.	8räd. do. III. Classe . . . . .	9	70 "	—	—	630	—
5.	6räd. do. III. Classe . . . . .	5	40 "	—	—	200	—
6.	8räd. bedeckte Güter-Wagen . . . . .	55	160 Ctr.	—	—	—	8800
7.	4räd. do. do. . . . .	29	70 "	—	—	—	2030
8.	6räd. offene do. . . . .	5	120 "	—	—	—	600
9.	4räd. do. do. . . . .	51	70 "	—	—	—	3570
10.	4räd. Pferde-Wagen . . . . .	6	70 "	—	—	—	420
11.	4räd. Vieh-Wagen . . . . .	15	70 "	—	—	—	1050
12.	4räd. Döfen-Wagen . . . . .	6	70 "	—	—	—	420
13.	6räd. Butter-Wagen . . . . .	2	120 "	—	—	—	240
14.	8räd. Holz- und Woll-Wagen . . . . .	8	160 "	—	—	—	1280
15.	8räd. combinirte Post- und Gepäc-Wagen . . . . .	4	— "	—	—	—	—
16.	8räd. Gepäc-Wagen . . . . .	2	160 "	—	—	—	320
		212		48	448	870	18730
				1366			

## Allgemeine statistische Notizen.

pro ultimo December 1852.

Die Bahn führt von Hagenow nach Rostock, Güstrow und Wismar.

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-Obligationen Litt. A.	900,000 "	
in Prioritäts-Obligationen Litt. B.	456,100 "	(bereits emittirt)
desgleichen	243,900 "	(noch vorrätzig)
in Schuldverschreibungen 3. Priorität gegen die den Actionairen seit vollendeter Actien-Einzahlung vergüteten zweijährigen Zinsen (pro 1848 und 1849)	348,000 "	
	<u>6,298,000 ₰</u>	

	im Jahre 1852.	im Jahre 1851.
Vorhandene Locomotiven	17 Stück	17 Stück
Vorhandene Tender	17 "	17 "
Vorhandene Personenwagen	29 "	29 "
Dieselben enthalten	Plätze I. 48	48
	" II. 448	448
	" III. 870	870
	<u>Zusammen 1366</u>	<u>1366</u>
Plätze im Durchschnitt auf die Achse	14,22	14,22
Vorhandene Gepäckwagen	2 Stück	2 Stück
Vorhandene combinirte Post- und Gepäckwagen	4 "	4 "
Vorhandene Viehwagen	27 "	27 "
Vorhandene Güterwagen, Lowris etc	150 "	140 "
Gesamtladungsfähigkeit der Güter-, Gepäck- und Viehwagen	18730 Centner	18030 Centner.
Bahnunterhaltungskosten überhaupt	22678 ₰ 33 β 5 Δ	29246 ₰ 7 β 7 Δ
pro Bahnmeile	1175 " 3 " — "	1515 " 16 " — "
Die Locomotiven haben Zugmeilen durchlaufen	42194,1	37659
Verbrauch derselben an Holz pro Zugmeile	0,67 Cbfff.	0,7 Cbfff.
Preis pro Cbfff. Holz	11,3 Δ Pr. Ert.	11,3 Δ Pr. Ert.
Verbrauch derselben an Coaks pro Zugmeile	89,5 A	86,05 A
Preis pro 100 A Coaks	13,0 Sgr. Pr. Ert.	12,5 Sgr. Pr. Ert.
Verbrauch derselben an Schmiere pro Zugmeile	0,24 A	0,29 A
Preis der Schmiere pro A	3,0 Sgr. Pr. Ert.	3,1 Sgr. Pr. Ert.
Die Reparaturkosten der Locomotiven haben pro Zugmeile betragen	5,25 " " "	2,9 " " "
Die Bedienung der Maschinen hat pro Zugmeile betragen	8,12 " " "	8,5 " " "

		im Jahre 1852.	im Jahre 1851.
Gesamtkosten der Zugkraft pro Zugmeile		27,9 Sgr. Pr. Ert.	26,5 Sgr. Pr. Ert.
Die Personen-Wagen haben Achsmeilen durchlaufen:			
auf der eigenen Bahn		382905,3	362433
auf fremden Bahnen		7488,1	142
Fremde Personen-Wagen haben auf der Bahn Achsmeilen durchlaufen		9189,7	4143
Die Kosten für die Reparatur der Personen-Wagen haben pro Achsmeile betragen		3,15 $\Delta$ Pr. Ert.	2,1 $\Delta$ Pr. Ert.
Die Kosten für die Beleuchtung der Bahnzüge haben pro Achsmeile betragen		0,28 " " "	0,4 " " "
Die Güter-, Vieh-, Equipagen und Gepäc-Wagen haben Achsmeilen durchlaufen:			
auf der eigenen Bahn		612263,8	499944
auf fremden Bahnen		336166,2	278045
Fremde Güter- u. Wagen haben auf der Bahn Achsmeilen durchlaufen		71748,6	68270
Die Reparaturkosten für die Güter-, Vieh-, Equipagen- und Gepäc-Wagen haben pro Achsmeile betragen		1,39 $\Delta$ Pr. Ert.	2,22 $\Delta$ Pr. Ert.
Die Kosten für das Schmieren sämtlicher Wagen haben pro Achsmeile betragen		0,23 " " "	0,041 " " "
Die Kosten für das Putzen sämtlicher Wagen haben pro Achsmeile der bewegten Wagen betragen		0,014 " " "	0,011 " " "
Es sind transportirt:			
Personen I. Classe		2790	2563
desgl. II. Classe		76270	70846
desgl. III. Classe		187528	166118
desgl. im Ganzen		266588	239527
Gepäc		53348,5 Centner	50516,7 Centner
Equipagen		147 Stück	147 Stück
Luxuspferde	26 Stück circa	208 Centner	184 Centner
Handelsgüter		380505,3	332498,4
Producte		693764,3	503747,3
Eilgüter		13389,2	12259,5
Pferde	610 Stück circa	4880	3256
Rindvieh	1068 " "	8544	4440
Schweine	27523 " "	55046	71684
Schafe	5628 " "	4502	2878
Verschiedenes Vieh	1640 " "	1091	1014
Zusammen an Vieh	36495 " "	74271	83456
Eingebracht hat im Durchschnitt:			
Jede Person	29,97 $\beta$ M. Ert. =	18,73 Sgr. Pr. Ert.	19,4 Sgr. Pr. Ert.
Jeder Centner Gepäc	4,8 " " " =	3,0 " " "	2,7 " " "
Jede Equipage	272,6 " " " =	170,4 " " "	179,3 " " "
Jedes Luxuspferd	251,2 " " " =	157,0 " " "	203,3 " " "
Jeder Centner Gut	3,72 " " " =	2,32 " " "	2,5 " " "
Jedes Stück Vieh	17,52 " " " =	10,95 " " "	9,2 " " "
Jeder Centner Vieh überhaupt	8,61 " " " =	5,38 " " "	4,7 " " "
An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:			
Jede Person I. Classe		7,32 Meilen	6,94 Meilen
Jede Person II. Classe		6,22 " "	6,34 " "
Jede Person III. Classe		5,28 " "	5,39 " "
Jede Person in allen Classen zusammen		5,57 " "	5,69 " "
Jeder zum Tariffage I. a. beförderte Centner Gut		5,49 " "	5,69 " "
Jeder zum Tariffage I. b. beförderte Centner Gut		5,94 " "	6,06 " "
Jeder zum Tariffage II. beförderte Centner Gut		9,62 " "	9,46 " "
Jeder Centner Gut überhaupt		7,20 " "	7,4 " "
Jeder Centner Gepäc		7,37 " "	7,14 " "
Jedes Stück Vieh		9,87 " "	9,06 " "
Jeder Centner Vieh		9,91 " "	9,03 " "
Jede Equipage		7,69 " "	7,61 " "
Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen:			
Für jede Person	5,38 $\beta$ M. Ert. =	3,36 Sgr. Pr. Ert.	3,4 Sgr. Pr. Ert.
Für jeden Centner Gepäc	0,65 " " " =	0,41 " " "	0,37 " " "
Für jede Equipage	35,91 " " " =	22,44 " " "	23,56 " " "
Für jeden Centner Gut	0,52 " " " =	0,32 " " "	0,34 " " "
Für jedes Stück Vieh	1,78 " " " =	1,11 " " "	1,02 " " "
Für jeden Centner Vieh	0,87 " " " =	0,54 " " "	0,52 " " "

	im Jahre 1852.	im Jahre 1851.
Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt:		
Personen . . . . .	76962	70589
Güter . . . . .	405659 Centner	325308 Centner
Vieh . . . . .	18666 Stück	19726
Vieh . . . . .	38123 Centner	39064
Equipagen . . . . .	58 Stück	58 Stück
Die Einnahmen haben betragen		
Von Personen . . . . .	166434 ₰ — β 2 ℔	154495 ₰ 17 β 6 ℔
Von Gepäck . . . . .	5342 " 24 " 10 "	4491 " 16 " 8 "
Von Equipagen . . . . .	634 " 44 " 2 "	878 " 43 " 2 "
Von Luxuspferden . . . . .	136 " 3 " 2 "	156 " 16 " — "
Von Militärtransporten . . . . .	1149 " 16 " 3 "	809 " 30 " 2 "
Von Gütern . . . . .	84284 " 26 " 4 "	70079 " 8 " 6 "
Von Vieh . . . . .	13187 " 19 " 8 "	12794 " 17 " 7 "
Aus sonstigen Quellen . . . . .	1321 " 11 " 11 "	3454 " 32 " 5 "
Zusammen . . . . .	272690 " 2 " 6 "	247159 " 38 " — "
Betrag der Einnahme pro Zugmeile . . . . .	6,463 ₰	6,563 ₰
Die Ausgaben haben betragen:		
Tit. A. Allgemeine Verwaltung . . . . .	14843 ₰ 12 β 6 ℔	15125 ₰ 32 β 6 ℔
Tit. B. Bahnverwaltung . . . . .	60616 " 2 " — "	67339 " 10 " — "
Tit. C. Transportverwaltung . . . . .	76387 " 20 " 7 "	66218 " 37 " 1 "
Zusammen . . . . .	151846 " 35 " 1 "	148683 " 31 " 7 "
Betrag der Ausgabe pro Zugmeile . . . . .	3,599 ₰	3,948 ₰
Betrag der Ausgabe pro Achsemeile . . . . .	0,138 "	0,155 ₰
Von den Ausgaben kommen nach Procenten:		
Auf Tit. A. Allgemeine Verwaltung . . . . .	9,775 pCt.	10,17 pCt.
Auf Tit. B. Bahnverwaltung . . . . .	39,919 "	45,29 "
Auf Tit. C. Transportverwaltung . . . . .	50,306 "	44,54 "
Die sämtlichen Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	55,685 "	60,16 "
Dem Reservefonds sind gut geschrieben . . . . .	10875 ₰	10875 ₰
Der Reservefond beträgt . . . . .	21750 "	10875 "
Die Reineinnahme beträgt:		
Im Ganzen . . . . .	120843 ₰ 15 β 5 ℔	98476 ₰ 6 β 5 ℔
pro Zugmeile . . . . .	2,864 ₰	2,615 ₰
Das Gesamt-Anlage-Capital hat sich verzinsset mit pCt. . . . .	2 pCt.	1,65 pCt.





# Zusammenstellung

1.

von den einzelnen Maschinen im Jahre 1852 durchlaufenen Theilen  
der  
und des dabei verbrauchten Materials.

No.	Der Namen.	Personen, Güter und Ertragsge.				Mehrerbedienst.				Peerr.				Materialstärke					
		Zurück gelagte Meilen.	Mästen reducirt auf 1 Meile.	Costs. R.	Solz. Gstfß.	Del und Salz. R.	Zurückgelegte Meilen.	Costs. R.	Solz. Gstfß.	Del und Salz. R.	Zurückgelegte Meilen.	Costs. R.	Solz. Gstfß.	Del und Salz. R.	gelegte Meilen.	Costs. R.	Solz. Gstfß.	Del und Salz. R.	
1.	Rostock	356,9	8159	38400	152	117	—	—	—	—	500	3576	22	—	—	—	—	—	—
2.	Wismar	519,1	8500,4	34300	704	92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	Güstrow	1431,2	25009,2	103100	2280	422	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.	Marschall Vorwärts	803,9	24829,6	100200	760	197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5.	Hamburg	3084,8	81259,1	233600	1528	653	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.	Schwerin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7.	Berlin	2824,9	71088,6	255200	1312	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8.	Bitzow	2529,6	45120,2	205500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9.	Schwan	4659,4	111087,4	389200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	Nebel	4093,4	111292	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11.	Warnow	4123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12.	Magdeburg	4034,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13.	Mecklenburg	2129,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14.	Ludwigslust	19,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15.	Strelitz	3111,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16.	Hercules	4027,6	152152	428600	2124	1083	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17.	Nr. 300	4445,6	171630,4	476000	2496	1112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	42194,1	1102189,2	37768600	28216	10274	348,7	58100	12436	440	435	29800	144	290	4355,7	393400	372	3076	

Auf 1 Stückweite — ext. Maschine und Feder — mit 26,10 Mästen sind 89,20 Costs, 0,000 Geküßfuß Holz und 0,220 Del und Salz zum Feilen und Schmieren der Maschinen verbraucht.