

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

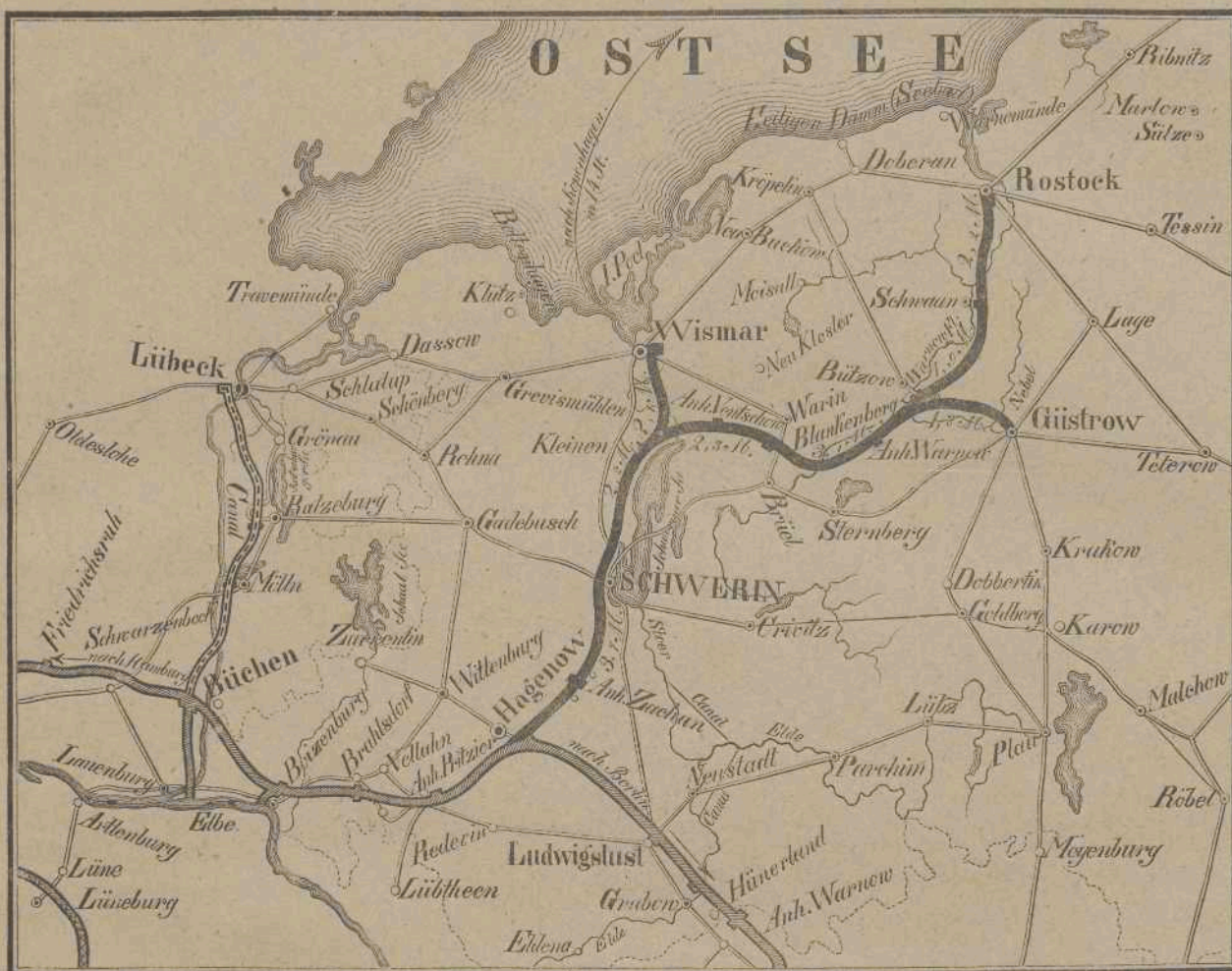
**13=12.1857 : Jahres-Bericht der Direction an die Actionaire, erstattet zu Schwerin
in der ... (... ordentlichen) General-Versammlung am ...**

Schwerin: Schnellpressendruck von Ferdinand Hartig, 1857

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn176588182X>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Mecklenburgische Eisenbahn.



Jahres-Bericht

der

Direction an die Actionnaire,

erstattet zu Schwerin

in der

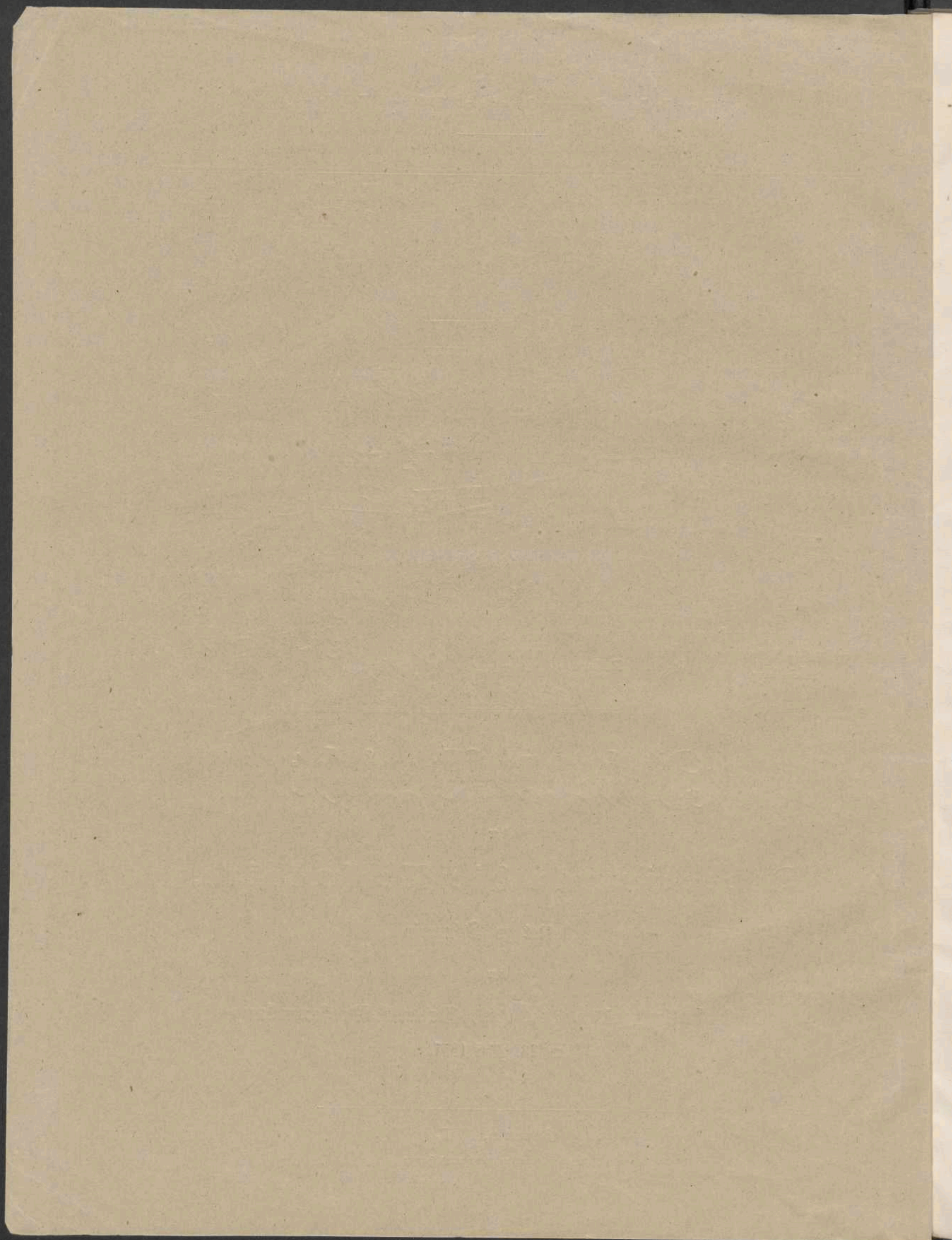
dreizehnten (zwölften ordentlichen) General-Versammlung

am 23. Mai 1857.

Schwerin, 1857.

Schnellpressendruck von Ferdinand Hartig.





Jahres-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

an die

General-Versammlung der Actionaire

am 23. Mai 1857.



Der Vermögensstand der Gesellschaft erhellt aus den Anlagen I bis VI.

Die Betriebs-Rechnung III pro 1856 schließt mit einem Bestande ab von 79325 $\text{R} 3 \beta 2 \text{ Sch}$ worüber Ihr Ausschuß in folgender Weise verfügt hat: Einleitung.
Finanzen.

Dividende pro 1856. Drei Thaler pro Actie zahlbar gegen den Dividendenschein No. 9	65250 R
Zum Reservefond nach § 15 des Statutes	10875 "
Beisteuer zur Beamten-Pensions-Casse nach dem im Jahre 1854 gefaßten Beschlusse der General-Versammlung	800 "
	76925 "
bleibt Rest	
	2400 $\text{R} 3 \beta 2 \text{ Sch}$

welcher als Bestand auf die Betriebs-Rechnung pro 1857 übergeht.

Von den disponibeln Mitteln ist, wie die Hauptrechnung (Anlage I) ausweist, ein Betrag von 25009 $\text{R} 36 \beta$ zinstragend untergebracht. Die angeschafften Effecten sind folgende:

Obligationen der Mecklenburgischen Landes-Anleihe bei Salomon Heine	
Litt. A. No. 363, 364	à Vco. $\text{R} 1000$
	stehen zu Buch mit 1209 $\text{R} 36 \beta$
Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft Litt. B.	
Serie I. No. 193—197, 199, 200, 7 Stück à 1000 R	7000 R
Litt. B. Serie II. No. 780—783, 785—800, 20 Stück à 500 R	10000 "
" " " III. " 1767—1800, 34 Stück à 200 R	6800 "
Zum Pari-Course	23800 " — "
Zusammen wie oben	
	25009 $\text{R} 36 \beta$

Reservfond.

Der durch die Hauptrechnung (I) nachgewiesene Bestand des Reservfond am Schlusse des Jahres 1856 befindet sich statutenmäßig zinstragend belegt wie folgt:

In Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft Litt. B.		
Serie I No. 117—123, 132—134, 149—152, 187—191, 19 Stück à 1000 ₰		19000 ₰
Serie II. No. 559—564, 599, 601—607, 652—657, 757—769, 771—774, 776—779, 41 Stück à 500 ₰		20500 "
Serie III. No. 1381—1384, 1453—1471, 1542—1556, 1558, 1560, 1561, 1722—1738, 1747—1750, 1752—1754, 17561764, 74 Stück à 200 ₰		14800 "
	Zum Pari-Course	54300 ₰
bei der Schweriner Spar-Casse laut Einlagebuch No. 42700		75 "
		54375 ₰
Hiezu kommt der Zufluß aus dem Betriebsjahre 1856		10875 "
wodurch der Reservfond jetzt die Höhe von		65250 ₰
erreicht hat.		

Wir haben zu berichten, daß im gegenwärtigen Jahre sich die erste Verwendung aus dem Reservfond veranlaßt, indem ein Theil der Bahnschwellen abgängig geworden ist und der Ersatz durch neue Schwellen in den Jahren 1857, 1858 und 1859 stattfinden muß. Der Ausschuß hat die Bestreitung dieser Ausgabe aus dem Reservfond und den Abschluß des Contractes für die Lieferung der Schwellen in den vorgedachten drei Jahren mit dem Handlungshause Wm. Knoch & Comp. in Riga genehmigt, wonach die Ausgabe

im Jahre 1857 circa	17150 ₰
" " 1858 "	18150 "
" " 1859 "	21000 "

betragen wird.

Eine neuerlich vorgenommene Ermittlung hat es herausgestellt, daß der Reservfond in seiner ihm statutenmäßig zugewiesenen Dotirung der Verwaltung nicht die Mittel in völliger Ausreichlichkeit sichern wird, um allen mit der Zeit zu gewärtigenden Anforderungen für außergewöhnliche Ausgaben zu entsprechen; insbesondere aber würde der Reservfond bestimmt dieser Aufgabe nicht gewachsen sein, wenn er für jegliche den Betriebs-Ausgaben nicht beizuzählenden Beschaffungen, wie sie voraussichtlich fortlaufend bevorstehen, die Mittel hergeben sollte. Unter diesen Beschaffungen ist namentlich die der Ergänzung und Erneuerung der Locomotiven und Wagen und anderer größerer Inventarstücke und Betriebs-Anlagen verstanden.

Wir haben bei dieser Sachlage Veranlassung genommen, neben dem Reservfond noch die Errichtung eines Ergänzungs- und Erneuerungsfond ins Auge zu fassen und die Mittel in Erwägung zu nehmen, deren Beisteuer aus den jährlichen Betriebs-Einkünften dem Bedürfnisse eines solchen Fond entsprechen würde. Zunächst ist hier hervorzuheben, daß die Gesellschafts-Vorstände schon in der Vergangenheit durch die nothwendig gewordene Beschaffung neuer Transportmittel und anderer Gegenstände veranlaßt werden mußten, aus den Jahres-Ueberschüssen angemessene Beiträge zur Deckung der für diese Beschaffungen aufgewendeten Summen zu entnehmen. In solcher Weise haben, abgesehen von der statutenmäßigen Quote, zum Reservfond beigetragen:

das Betriebsjahr 1854	19462 ₰
" " 1855	30420 "
" " 1856	24000 "
zusammen	73882 ₰

und bei Heranziehung des Betriebsjahres 1857 zu ähnlicher Beisteuer würde die für jetzt noch auf dem Ergänzungs- und Erneuerungsfond in der Hauptrechnung (I) figurirende schwebende Schuld von 33450 ₰ 29 B 9 A mit Ende dieses Jahres zum großen Theile getilgt sein. Um nun aber dem angelegten Bedürfnisse eines Ergänzungs- und Erneuerungsfond abzuheffen, ist es unsere Absicht, hierbei

nicht stehen zu bleiben, sondern, wie es Ihr Ausschuss auf unseren Antrag gutgeheissen hat, fernerhin den Betrieb alljährlich gewisse Summen beisteuern zu lassen, auch ohne daß eine schwebende Schuld zu decken wäre, wodurch letztere sich natürlicher Weise in einen für die erwähnten Zwecke disponiblen Fond umgestalten würde.

Die Höhe der für die Bedürfnisse dieses Fond erforderlichen jährlichen Beisteuer zu ermitteln, ist nun die sich hier von selbst stellende Aufgabe; und wenn gleich die völlige Lösung derselben weiteren Untersuchungen noch vorbehalten bleiben muß, so können wir doch schon die Vermuthung aussprechen, daß die Bedürfnisse des Reservefond und des Erneuerungsfond zusammen genommen jährlich auf mehr als 40000 fl anzuschlagen sein werden. Wir werden in späterer Zeit auf diesen Gegenstand zurück zu kommen haben.

Der Verlauf der Amortisation der Prioritätsschuld findet sich in den Anlagen IV und V wie üblich vorgeführt.

Die Ausgabe für die Convertirung hat sich durch einige später geleistete Zahlungen auf 35950 fl 34 β 9 d erhoben, wogegen das Betriebsjahr 1856 beschlußmäßig davon zu übernehmen hatte 7938 " — " — " so daß für die nächsten Jahre noch abzutragen bleibt 28012 fl 34 β 9 d

Prioritäts-
Schuld.

Von den amortisirten 4 $\frac{1}{2}$ procentigen Prioritäts-Obligationen sind bis heute zur Zahlung noch nicht präsentirt worden

Litt. A. Serie III. No. 1415, 1430—1434, 1907.	à 200 fl
" B. " II. " 331—334	à 500 "
" " " III. " 941, 942, 986, 987.	à 200 "

welche bereits am 2. Januar 1856 zahlfähig gewesen sind.

Ferner sind von den im Jahre 1856 ausgelooften und am 2. Januar 1857 zahlfällig gewesenen 4procentigen Obligationen folgende Nummern noch nicht abgehoben worden:

Litt. A. Serie II. No. 386, 674, 742	à 500 fl
" " " III. " 1309, 1395, 1407, 1750, 1830	à 200 "
" B. " II. " 232	500 "
" " " III. " 1361	200 "

Verkehrs-
Verhältnisse.

Nach den in unserem vorjährigen Berichte gemachten Mittheilungen war das Jahr 1855 hinsichtlich der Güterbewegung auf unserer Bahn als ein außergewöhnliches zu betrachten. Auf die Wiederkehr der starken Getraide-Transporte in dem bezeichneten Jahre war für 1856 nicht zu rechnen und so darf es nicht Wunder nehmen, wenn das letzte Jahr einen scheinbaren Rückschritt in dieser Beziehung erblicken läßt. Als scheinbar läßt sich derselbe bezeichnen, weil im Vergleiche mit dem vorausgegangenen Jahre 1854 die Ergebnisse des Jahres 1856 eine nicht unbedeutende Verbesserung nachweisen. Das Jahr 1855 hat nämlich eine Zunahme des geförderten Güter-Quantums gegen 1854 von 25 pCt. ergeben, während die Zunahme des Jahres 1856 gegen 1854 zwar geringer ist, aber immer noch circa 16 pCt. beträgt. In Uebereinstimmung hiemit beträgt der Ausfall der geförderten Güter-Masse gegen das Vorjahr überhaupt circa 180000 Ctr. Wird hierbei nun in Betracht gezogen, daß an Getraide und Hülsenfrüchten im Jahre 1856 überhaupt ca. 422400 Ctr. weniger transportirt wurden, als im Vorjahre, so folgt daraus von selbst, daß in anderen Artikeln wieder ein Aufschwung stattgefunden haben muß, welcher trotz des allgemeinen Ausfalles des Jahres 1856 dennoch Zeugniß für den auch in demselben nicht gehemmten Fortschritt der Verkehrszunahme ablegt.

Namentlich haben manche von den zum Tarife I a und I b beförderten Artikel einen nicht unbedeutenden Zuwachs erfahren. Als solche heben wir hervor: Baumaterialien mit ca. 12600 Ctr., Drains mit ca. 19300 Ctr., Guano mit ca. 9400 Ctr., Gyps mit ca. 24000 Ctr., Kartoffeln mit ca. 49100 Ctr., Delsaat mit ca. 15300 Ctr., Steinkohlen mit ca. 42500 Ctr. und Ziegelsteine mit ca. 26100 Ctr.

Hieran sind die einzelnen Stationen wie folgt theilhaftig. Es ergiebt sich ein Zuwachs an Baumaterialien im Versande von Hagenow mit ca. 8000 Ctr. und im Empfange zu Schwerin mit ca.

9000 Lr ; an Drains im Versande von Güstrow mit ca. 4800 Lr , von Friedrichswalde mit ca. 3200 Lr , von Blankenberg mit ca. 7400 Lr , von Schwerin mit ca. 5400 Lr und im Empfange zu Schwerin mit ca. 7000 Lr , zu Hagenow mit ca. 7000 Lr ; an Gyps im Versande von Hagenow mit ca. 26300 Lr , im Empfange hat dagegen auf allen Stationen eine ziemlich gleichmäßige Zunahme stattgefunden; an Kartoffel im Versande von Blankenberg mit ca. 3600 Lr , von Hagenow mit ca. 42800 Lr und im Empfange zu Rostock mit ca. 20600 Lr , Blankenberg mit ca. 11100 Lr , Wismar mit ca. 4000 Lr , Schwerin mit ca. 12700 Lr ; an Steinkohlen im Versande von Wismar mit ca. 48300 Lr und im Empfange zu Schwaan mit ca. 8600 Lr , zu Friedrichswalde mit ca. 3700 Lr , zu Schwerin mit ca. 28300 Lr ; an Ziegelsteinen im Versande von Bentschow mit ca. 8700 Lr , von Wismar mit ca. 13100 Lr und im Empfange zu Rostock mit ca. 5300 Lr , zu Bügow mit ca. 3200 Lr , zu Schwerin mit ca. 6200 Lr , zu Hagenow mit ca. 8300 Lr .

Bemerkenswerth ist noch, daß im Jahre 1856 von Rostock nach Güstrow 10117 Lr Getraide (größtentheils Hafer), dagegen im Jahre 1855 nur 637 Lr befördert sind.

Die Transporte zum Normalfahre und zur Achsenfracht zeigen einen Zuwachs von ca. 70300 Lr , an welchem alle Stationen sowohl im Versande wie im Empfange ziemlich gleichmäßig theilhaftig sind. Von den zum Normaltarife beförderten Artikeln, in denen ein vermehrter Transport stattgefunden hat, haben Lumpen mit ca. 4300 Lr , Wolle ca. 9300 Lr und Kaufmannsgüter im Allgemeinen mit ca. 39600 Lr zugenommen.

Die Personenfrequenz in allen Wagenklassen hat wieder zugenommen, nachdem das Vorjahr 1855, in welchem die Tarifierhöhung zuerst in Kraft gewesen ist, eine Abnahme gezeigt hatte. Bei der Berichterstattung über den Tarif werden wir hierauf noch zurückkommen.

Die gesammte Betriebs-Einnahme des Jahres 1856 beträgt 410652 M gegen 416882 M im Vorjahre, bleibt also gegen letzteres im Ganzen nur um 6230 M , also um viel weniger zurück, als die in unserem letzten Berichte schon vorgeführten Ergebnisse der ersten 4 Monate des Jahres 1856 solches befürchten ließen.

Eine bisher bemerklich gewesene Stetigkeit in den den Verkehr betreffenden Verhältniszahlen ist auch dem verflossenen Jahre wieder eigen gewesen. — Die Schwankungen in den Ausdrücken für die von den verschiedenen Transportgegenständen durchfahrenen Meilen und durchschnittlichen Erträge, sowie für die Benutzung der verschiedenen Wagenklassen bei der Personenbeförderung sind auffallend geringe. — Die Einnahme, welche pro durchfahrne Meile aus jedem auf die Bahn gebrachten Centner Gut durchschnittlich resultirt, ist in den letzten drei Jahren völlig gleich gewesen, nämlich 0,29 Sgr.

Von dem beförderten Normalgute gehörte ungefähr $\frac{3}{4}$ des Ganzen und von den Beförderungen zum ermäßigten Tarife ungefähr die Hälfte dem directen Verkehre mit anderen Bahnen an. Von den überhaupt gefahrenen Personen fiel etwa der dritte Theil in die directe Abfertigung.

Die Betriebs-Resultate der ersten 4 Monate des Jahres 1857 stellen wir nachstehend mit den beiden vorausgegangenen Jahren im Vergleich.

Es ist vereinnahmt:

	1857.					1856.					1855.				
	Personen zc.	Gewäch, Vieh u. Equipagen	Güter zc.	Wagenmiethe	Zusammen	Personen zc.	Gewäch, Vieh u. Equipagen	Güter zc.	Wagenmiethe	Zusammen	Personen zc.	Gewäch, Vieh u. Equipagen	Güter zc.	Wagenmiethe	Zusammen
Januar	12674	1180	15485	1348	30687	12256	939	10966	450	24611	12364	1221	16519	1988	32092
Februar	11147	1095	15847	1000	29089	10587	1151	12773	568	25079	8116	1178	16782	1472	27548
März	14115	1671	20141	1000	36927	17035	1293	16470	360	35158	11882	1339	23558	2334	39113
April	21993	2160	15047	600	39800	13988	1260	17163	124	32535	18143	1647	25808	1822	47420
Summa	59929	6106	66520	3948	136503	53866	4643	57372	1502	117383	50505	5385	82667	7616	146173

Vorbehaltlich der genauen Feststellung der Einnahmen im April 1857 und der Wagenmiethe im Februar und März 1857.

Wir dürfen mit Befriedigung auf die Ausichten hinblicken, welche sich hieraus für das Gedeihen des Jahres 1857 ableiten. Dasselbe ist dem Vorjahre in allen Verkehrsweigen nicht unbedeutend vorgeschritten und obgleich das Jahr 1855 seine Ausnahmestellung in der Güterbeförderung dem Jahre 1857 gegenüber noch behauptet, so fällt es doch gegen dasselbe in der Personenbeförderung sehr zurück. Um den allgemeinen Fortschritt bei den isolirten Verhältnissen des Jahres 1855 besser vor Augen zu führen, wiederholen wir noch die Aufkünfte der ersten 4 Monate des Jahres 1854 wie folgt: Personen re. 50327 $\mathcal{F}$, Gepäc, Vieh, Equipagen 5635 $\mathcal{F}$, Güter 44329 $\mathcal{F}$, Wagenmiete 2012 $\mathcal{F}$, zusammen 102303 $\mathcal{F}$.

Unsere voriges Jahr ausgesprochene Ansicht, daß die mit dem Jahre 1855 eingetretene geringe Erhöhung der Personentarife auf den Verkehr im Ganzen nicht nachtheilig gewirkt und der Cassc unbedingt zum Vortheile gereicht habe, hat auch durch die fernere Erfahrung ihre Bestätigung gefunden. Selbst die im Jahre 1855 bemerklich gewesene Verminderung der Frequenz auf den kleinen Strecken erscheint für 1856 schon wieder fast beseitigt. Wenngleich die Personenzahl noch nicht ganz wieder die Höhe der Jahre 1853 und 1854 erreicht hat, so haben sich doch die von den Personen im Ganzen zurückgelegten Meilen, welche den richtigen Maassstab für die wirkliche Frequenz abgeben, auf den Fuß der Jahre 1853 und 1854 mehr als hergestellt, nämlich:

Tarif.

	Es sind gefahren Personen	Diese haben an Meilen zurückgelegt.
1853	276714	1574901
1854	276599	1602163
1855	258388	1520815
1856	272502	1603572

Da unsere bisher vertheilten Dividenden noch weit entfernt sind, eine befriedigende Zinse für das angelegte Capital der Actionaire genannt werden zu können, so durften wir auch die Frage, ob eine Erhöhung der Güter Tarife dem Ertragnisse des Unternehmens förderlich sein möchte, nicht aus den Augen verlieren. Wenn nun bisher eine solche Erhöhung noch nicht von uns beantragt worden ist, so liegt dieses darin, daß Tarif-Erhöbungen nicht immer Vortheil, sondern zuweilen auch Nachtheil bringen, indem durch zu hohe Tarife das Transportgut der Bahn theils durch Concurrenzstraßen, theils weil es die Fracht nicht tragen kann und daher andere Wege suchen oder unbefördert bleiben muß, entfremdet wird. Zudem wir bemerken, daß es sehr schwer ist, Ansichten zu vereinigen, über deren Richtigkeit keine Argumentation, sondern lediglich der Erfolg entscheidet, erinnern wir daran, daß die Frage einer Erhöhung der Güter-Tarife vor mehreren Jahren unter Mitwirkung der Herren Actionaire zur Erörterung gezogen worden ist, und daß es damals nicht rathsam gefunden wurde, mit solcher Erhöhung vorzugehen.

Demungeachtet hat eine fortgesetzte Beobachtung der Verhältnisse uns und demnächst auch Ihren Ausschuss jetzt zu der Ueberzeugung geführt, daß eine mäßige Tarif-Erhöbung im Interesse des Unternehmens liegt. Es ist eine solche also von den Gesellschaftsvorständen beschlossen und die behüfigen Anträge statutenmäßig bereits an das hohe Ministerium gestellt worden, dessen Entscheidung wir noch gewärtig sind. Zur besseren Kenntniß des Sachverhältnisses berichten wir darüber Folgendes:

1) Der gewöhnliche Normalfrachtsatz zerfiel bei Eröffnung der ganzen Bahn (am 13. Mai 1850) in 2 Categorien, nämlich zu 4 Silberpf. und 5 Silberpf. pr. Centner und Meile (damals mit 1b und 11 bezeichnet). Im März 1851 wurden diese Categorien verschmolzen, indem der Normalsatz (unter der Bezeichnung 11) allgemein mit 4 Silberpf. pr. Centner und Meile in Anwendung kam. Dieser Satz besteht noch jetzt, und unsere Absicht geht dahin, ihn auf 5 Silberpf. pr. Centner und Meile zu erhöhen.

2) Der ermäßigte (Producten-) Satz ist bei Eröffnung der ganzen Bahn (1850) auf 3 Silberpf. pr. Centner und Meile (unter der Bezeichnung 1a) gestellt worden. Im Jahre 1851 wurde noch ein weiter ermäßigter Satz für Artikel geringen Werthes von 2 auf 3 Silberpf. pr. Centner und Meile

von der größten bis zur kleinsten Entfernung steigend eingeführt (welcher die Bezeichnung 1 a und dagegen der auf 3 Silberpf. pr. Centner und Meile unverändert gebliebene höhere Productensatz die Bezeichnung 1 b erhielt). Später, am 15. Januar 1853, wurde der Einheitsatz für den Tarif 1 a noch etwas herabgesetzt, nämlich mit Abnahme der Entfernung steigend von 1,6 bis 2,8 Silberpf. pr. Centner und Meile. Unsere Absicht geht jetzt dahin, mit dem Einheitsatze 1 b auf $3\frac{1}{2}$ Silberpf. pr. Centner und Meile und mit der Scala für den Satz 1 a auf 2 bis 3 Silberpf. pr. Centner und Meile nach Maßgabe der Entfernung hinaufzugehen.

3) Der Einheitsatz für Eilgut III war bei Eröffnung der ganzen Bahn (1850) auf 12 Silberpf. pr. Centner und Meile berechnet, und ist am 1. Juli 1854 auf 9 Silberpf. pr. Centner und Meile herabgesetzt worden. Wir beabsichtigen denselben jetzt auf 10 Silberpf. pr. Centner und Meile (den doppelten Normalatz) zu bringen.

Im Allgemeinen fügen wir hinzu, daß beim Normal- und Eilguttarif außer dem Einheitsatze pr. Centner und Meile die Unkosten für Auf- und Abladen, sowie auf den Hauptstationen Rostock, Güstrow, Bismar und Schwerin für An- und Abfuhr bisher und fernerhin zur Anrechnung kommen.

Betriebsmittel. Nach den im Vorjahre von uns berichteten bedeutenden Beschaffungen ist zu einer weiteren Vermehrung der Transportwagen bis Ende 1856 keine Veranlassung gewesen, daher der Bestand unverändert geblieben ist. Unter Anwendung richtigerer Grundsätze für die Tragfähigkeit der Achsen ist die Ladungsfähigkeit der vorhandenen Lastwagen jetzt auf zusammen 34180 Ctr., also um 1950 Ctr., erhöht.

Nach geschener Beschaffung einer neuen Locomotive: „Radegast“, besitzt die Bahn jetzt pr. Bahnmeile 1,09 Locomotiven.

Für die neu beschafften Wagen standen nach unserem vorjährigen Berichte noch zu Buche	40733 \$ — β 9 A.
Dazu eine neue gefuppelte Locomotive mit Fracht und Unkosten	16717 „ 29 „ - „
	57450 \$ 29 β 9 A.

Das Betriebsjahr 1856 hat hiezu beigesteuert	24000 „ — „ - „
--	-----------------

Bleibt die in der Bilanz Ende 1856 figurirende Schuld des Conto für	
---	--

Ergänzungen und Erneuerungen mit	33450 „ 29 „ 9 „
--	------------------

Es sind diesen Augenblick noch 2 neue Kohlenwagen, wofür das Bedürfnis sich herausgestellt hat, in unserer Haupt-Werkstatt im Bau begriffen.

Unterhaltungs- und Betriebskosten. Die mit der Summe von 225049 \$ 37 β 5 A. abschließenden Betriebskosten des Jahres 1856 begreifen eine Ueberschreitung des Voranschlages von 9327 \$ 19 β 9 A., worüber die specielle Rechnung (VI) die nöthigen Erläuterungen enthält.

Dhne die bedeutende Ueberschreitung zur Position für Unterhaltung der Wagen (Tit. C. IV. c) würde die Ausgabe noch um mehrere Tausend Thaler unter dem Etat geblieben sein. Die Verwendungen welche diese Ueberschreitungen veranlaßt haben, finden sich in der speciellen Rechnung angegeben und sind zum größten Theile der Art, daß ihr Eintritt im Jahre 1856 sich bei Entwerfung des Voranschlages nicht voraussehen ließ.

Die Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn, an Gehalten, Löhnen, Bekleidung ic. kostete pro Meile 1699 \$ 44 β 1 A.

Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossirungen, Brücken und Oberbau betragen pro laufende Meile 1108 \$ 5 β 4 A. oder pro Zugmeile 19 β 8 A.

Die Gesamtkosten der Bahnverwaltung, betreffend die Abtheilung B des Etats betragen pro Bahnmeile 3558 \$ 9 β 5 A.

Die Bedienung beim Fahrdienst kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung, Meilengelder, Nachtgelder und für verschiedene Bedürfnisse pro Zugmeile 9 β 4 A.

Die Heizung der Locomotiven im Dienste, der Reservemaschinen, der Vorwärmer ic. kostete pro Zugmeile 30 β 5 A.

An Schmier- und Pugmaterial für die Maschinen wurde verausgabt pro Zugmeile 3 β 5 A.

Die Unterhaltungskosten der Maschinen betragen pro Zugmeile 10 β 5 A. und pro Locomotive

meile 9 β 5 $\mathcal{L}$. Die Locomotiven und Tender erhielten: 7 Triebbradreifen, 24 Lauf- und Tenderradreifen 274 Siederöhre.

An Schmier- und Fugmaterial für die Personen-, Güter- und Viehwagen wurde verausgabt pro Zugmeile 10 $\mathcal{L}$.

Pro 100 Achsmeilen sind verbraucht worden 0,29 $\mathcal{L}$ Schmiermaterial. Die Kosten für Schmiermaterial pro 100 Achsmeilen der bewegten Wagen berechnen sich auf 2 β 10 $\mathcal{L}$ und incl. Löhne 2c. an die Schmierer 6 β 0,2 $\mathcal{L}$.

Die Unterhaltungskosten der Personen-, Güter- und Viehwagen, sowie Gepäck und $\frac{1}{3}$ der combinirten Post- und Gepäckwagen betragen pro Zugmeile 30 β .

Die Personen-, Güter- und Viehwagen 2c. haben auf der eignen Bahn durchlaufen: 1397913,5 Achsmeilen; auf fremden Bahnen 503250,6 Achsmeilen, so daß der Gesamtbetrag der von unsern Wagen durchlaufenen Achsmeilen incl. der combinirten Post- und Gepäckwagen sich auf 1901164,1 Achsmeilen herausstellt. Hieraus ergibt sich, daß die Unterhaltungskosten der Wagen im Durchschnitt pro Achsmeile 9,9 $\mathcal{L}$ betragen.

Es wurden 100 Achsen ausgewechselt und 128 neue Reifen aufgezogen. Mit Eisenblech bekleidet sind 6 Wagenkasten der Güterwagen. Mit dem zweiten elastischen Pufferpaare sind 33 Güterwagen versehen worden.

Die Gesamtkosten für die Transportmittel, betreffend Abtheilung C. Tit. IV. des Etats betragen pro Zugmeile 32 β 7 $\mathcal{L}$ und pro Achsmeile der bewegten Wagen 11,9 $\mathcal{L}$.

Die Gesamtkosten der Transportverwaltung, betreffend die Abtheilung C des Etats betragen pro Zugmeile 2 $\mathcal{L}$ 27 β .

Die gesammte Betriebs-Ausgabe beläuft sich pro Bahnmeile auf 11660 $\mathcal{L}$ 29 β 3 $\mathcal{L}$.

Wir erlauben uns über die Vortheile, welche aus der eigenen Cokebereitung seit die Cokebrennerei-Anlage in Wismar im Betriebe ist, erwachsen sind, einige Auskunft zu geben.

Bei den in den letzten Jahren bestandenen Cokepreisen und Seefrachten würden die von England bezogenen Cokes während der Zeit, in welcher wir sie selbst fabricirt haben, im Durchschnitt nicht unter 30 β pro 100 $\mathcal{L}$ herzusetzen gewesen sein. Unsere selbstgebrannten Cokes kommen uns dagegen nach genauer Berechnung aller Unkosten nur auf 24 β zu stehen und zu diesem Preise ist auch der Betrieb für die im Jahre 1856 verbrauchten 61459 Centner belastet worden. Selbst wenn man die Zinsen auf das in der Cokerei angelegte Capital von ca. 17,000 $\mathcal{L}$ in Anrechnung bringt, so trägt dieses auf den Verbrauch pro 1856 nur etwa $\frac{1}{2}$ β pro 100 $\mathcal{L}$ aus, so daß alsdann noch eine Ersparung von $5\frac{1}{2}$ β pro 100 $\mathcal{L}$ übrig bleibt, welche sich pro 1856 auf die Summe von ca. 7000 $\mathcal{L}$ erhebt.

Die Verwendung der nach unserem vorjährigen Berichte von dem Prioritäts-Capitale noch reservirt gewesenen 12400 $\mathcal{L}$ ist jetzt von den Gesellschafts-Vorständen mit Genehmigung des hohen Ministerii bestimmt worden. Es ist diese Summe nämlich zur Beschaffung der bis daher noch gänzlich mangelnden Localitäten für unsere Central-Verwaltung in Schwerin ausgesetzt und zu diesem Ende ein mit dem Bahnhofe zusammenhängendes Haus und Grundstück für den Preis von 9000 $\mathcal{L}$ von uns angekauft worden, wobei die weitere Aufwendung der übrigen 3400 $\mathcal{L}$ für die zweckmäßige Herstellung und Ausstattung des Hauses zu dem gedachten Zwecke sich vernothwendigen wird. Da die bauliche Herstellung dieses Hauses sowie des Empfangshauses zu Wismar im Laufe des Sommers vollendet werden wird, da ferner die Gruben-Anlage zur Verbindung mit der Warnow in Rostock sowie die Schienen-Verbindung des Wismarschen Hafens mit dem Bahnhofe dem Betriebe bereits übergeben worden sind, so beschränken sich die weiteren Verwendungen der Baugelder nur noch auf geringfügige Positionen, welche für eine sichere Beurtheilung der Bau-Verwendungen in Gegenhalt der Voranschläge nicht mehr von irgend einer Erheblichkeit sind. In ihrer wesentlichen Bedeutung wird also die Baurechnung mit Ende dieses Jahres als geschlossen anzusehen sein.

Daß die Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse für unsere Beamten fortfährt, sich durch Ansammlung von Mitteln auf die im Verlaufe der Zeit zu gewärtigenden Ansprüche zu rüsten, wollen Sie aus der nachstehenden Uebersicht ersehen. Bis zum Schlusse des Jahres 1856 hatte die Casse folgende

Bauliche Bollendung der Bahn.

Beamten-Pensions-Casse.

Einnahmen.

Beiträge der Genossen, abzüglich zurückgezahlter Gelder und zwar

a. Gehaltsbeiträge	3471	5	6	2
b. Eintrittsgelder	277	28	—	—
c. Zulage-Gelder	89	25	—	—
d. Extra-Einschüsse	196	38	—	—

4035 \$ — 6 2

Erlös für gefundene Gegenstände	331	18	6	—
Aufkunft für Heu, Weiden, Ackerstücke etc.	4316	15	3	—
Dotationen der Eisenbahn-Gesellschaft	4484	8	6	—
Verschiedene Ueberweisungen und zufällige Einnahmen	544	19	10	—
Strafgelder der Eisenbahn-Beamten	157	31	—	—
Zinsen auf belegte Capitalien	1171	34	9	—
Erlös für verkaufte Reglements, Fahrpläne, Papier-Abfälle	218	32	9	—
Antheil an der für Beaufsichtigung des Staats-Telegraphen gezahlten Vergütung	359	39	—	—

15619 \$ 8 1 2

Ausgaben.

Unkosten für diverse Anschaffungen	11	6	6	—
an Wittwen-Pensionen	17	24	—	—

28 " 30 " — "

also Bestand am 31. December 1856

15590 \$ 26 1 2

Dieser Bestand wird folgendermassen nachgewiesen:

1) in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft im Depositorio derselben befindlich und zwar:

Litt. A. Serie I. No. 228, 229, à 1000 \$	2000	—	—	—
" " " II. " 952, 953, à 500 \$	1000	—	—	—
" " " III. " 1641—1644, 1930, 1932, 1943, 7 Stück à 200 \$	1400	—	—	—
Litt. B. Serie I. No. 167	1000	—	—	—
" " " II. " 261, 295, 613, 658, 659, 704, 705, 7 Stück à 500 \$	3500	—	—	—
" " " III. " 1432—1436, 1438—1441, 1452, 1562, 1563, 1632—1635, 1739—1746, 24 Stück à 200 \$	4800	—	—	—

13700 \$ — 6 2

2) in 4procentigen Schuldverschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft ebenfalls befindlich im Depositorio derselben:

No. 359, 361, 362, 432, 433, 2074—2078, 2080—2084, 2441—2450, 3999, 4000, 24 Stück im Nominalwerthe à 80 \$ = 1920 \$, angekauft resp. zu 90, 92 und 94 pCt. mit	1791	1	—	—
--	------	---	---	---

3) Baarer Vorrath bei der Haupt-Casse der Gesellschaft

99 " 25 " 1 "

Summa wie oben 15590 \$ 26 1 2

Die aus der früheren Betriebsperiode noch rückständigen Beiträge der Genossen haben sich durch die inzwischen fernerweitig geleisteten Abträge auf die Summe von 1738 \$ 46 6 abgemindert. Dem Institute gehörten am Schlusse des Jahres 1856 an: 99 beitragende Mitglieder und zwei Wittwen, welche resp. 12 \$ und 27 \$ jährliche Pensionen beziehen.

Die während der Kriegszustände der Jahre 1854 und 1855 unterbrochen gewesene Dampfschiff-^{Allgemeines.} fahrt zwischen Rostock und St. Petersburg hat mit dem abgeschlossenen Frieden nicht gleich wieder in Wirksamkeit treten können, weil die beiden Schraubenschiffe der Direction der Rostock-St. Petersburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft inzwischen verkauft worden waren. Es freut uns, daß die Wiederaufnahme dieser See-Verbindung jetzt gesichert ist, indem die genannte Verwaltung 2 neue größere Schraubenschiffe bauen läßt, deren Vollendung im Laufe des Sommers zu hoffen steht.

Die Großherzogliche Dampfschiffahrt-Unternehmung für die Fahrt zwischen Wismar und Kopenhagen ist ununterbrochen in Thätigkeit geblieben. In diesem Frühjahr macht das Dampfschiff „Express“ die Fahrten für das noch in Reparatur befindliche Schiff „Dobrit“.

Es wird den Herren Actionairen nicht unbekannt geblieben sein, daß die Verwaltung der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft sich mit der Erweiterung ihrer Bahn nach verschiedenen Richtungen beschäftigt hat. Während die Bahn von Stettin nach Cöslin und Colberg auf Grund eines Vertrages der Königlich Preussischen Regierung mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stande kommen wird, hat diese Gesellschaft ferner eine Verbindung von Stettin über Pasewalk nach Anklam und Greifswald und eine Verbindung von Passow oder Angermünde nach Pasewalk zu verwirklichen gesucht. Diese Bahnanlagen arbeiten, dafern sie, wie nicht zu bezweifeln ist, zur Ausführung kommen, offenbar einer Verbindung der Mecklenburgischen Bahn von Güstrow über Pasewalk mit Stettin und Berlin in die Hand, indem es nur des Baues einer Bahn von Güstrow über Neubrandenburg nach der Preussischen Grenze bedürfen würde, um die Berlin-Stettiner Gesellschaft zu veranlassen, von Pasewalk ab bis an die Preussisch-Mecklenburgische Grenze entgegen zu kommen.

Solche Aussichten sind uns so wichtig erschienen, daß wir nicht gesäumt haben, uns mit der Berlin-Stettiner Verwaltung, wo wir das freundlichste Entgegenkommen fanden, in Verbindung zu setzen, und demnächst auch auf Kosten unserer Gesellschaft die vornehmlichsten technischen Ermittelungen anstellen zu lassen, um über die Richtungslinie der von uns gewünschten Bahn und die muthmaßlichen Anlagekosten die allernothwendigste Kenntniß zu erlangen. Die hierfür verausgabte Summe von 421 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ 46 $\frac{1}{2}$ 9 $\frac{1}{2}$ figurirt einweilen als Activum in unserer Bilanz. Das Ergebniß dieser Thätigkeit haben wir beim hohen Ministerio schon im Juli v. J. mit dem Ausdrücke der Bereitwilligkeit, unsererseits für die Sache nach Kräften mitzuwirken, eingereicht, und wir haben auch guten Grund zu der Annahme, daß unsere hohe Regierung die Wichtigkeit einer solchen Verbindung für das Gedeihen des ganzen Landes in vollem Maße würdigt und Ihrerseits für das Zustandekommen derselben bestrebt sein wird. Die leider gegen den Erfolg dieser Bestrebungen, wegen der dabei zur Frage kommenden streitenden Interessen, obwaltenden Schwierigkeiten bedürfen unsererseits keiner Erläuterung; und so mag nur erwähnt werden, daß es nicht gerade auffallend erscheint, wenn die Sache auf dem im Monat December v. J. zu Malchin abgehaltenen Landtage sich einer weiteren Förderung als der Genehmigung des Expropriationsgesetzes nicht erfreute.

In allerneuester Zeit haben angesehene Gutsbesitzer und andere einflußreiche Männer aus Mecklenburg-Schwerin und Strelitz sich zu einem Comité zum Behufe der Förderung dieses wichtigen Unternehmens vereinigt und die baldige Inangriffnahme vollständiger Vorarbeiten und eine hierauf beruhende Veranschlagung der Baukosten scheint als die nächste Frucht der Thätigkeit dieses Comité's bereits gesichert zu sein. Die Sache wird dadurch nach unserer Ueberzeugung ihrer Verwirklichung um ein Beträchtliches näher gerückt werden.

Für das Gedeihen des neuen Unternehmens, so wie für das Aufblühen des unsrigen neben demselben glauben wir die zuversichtlichsten Hoffnungen hegen zu dürfen. Wenn für die Herstellung der neuen Bahn-Anlage ein Capital-Aufwand von 330000 $\frac{1}{2}$ pro Bahnmeile angenommen wird, so würde der Reinertrag eines Jahres-Betriebes von 16500 $\frac{1}{2}$ pro Bahnmeile erzielt werden müssen, wenn derselbe sich (einschließlich der daraus für den Reservefond zu leistenden Quote) auf 5 Procent des Anlage-Capitals erheben soll. Rechnet man — wie man es füglich kann — die Betriebskosten auf 50 Procent der Brutto-Einnahme, so würde zur Erreichung dieses Resultats die Brutto-Einnahme eines Betriebs-Jahres 33000 $\frac{1}{2}$ pro Bahnmeile betragen müssen. Folgern wir nun aus den jetzt vorliegenden Resultaten unseres Institutes in wiefern die Hoffnung, obige Brutto-Einnahme zu erreichen, gerechtfertigt erscheint.

Die Güterbeförderung bringt auf allen Eisenbahnen, welche als inmitten anderer Verkehrswege

liegend einigermaßen lebhaft Durchgangsstraßen bilden, immer eine bedeutend größere Brutto-Einnahme als die Personenbeförderung. Wo dieses Verhältniß, wie es auch auf der Mecklenburgischen Bahn der Fall gewesen ist, sich anfangs zum Nachtheil der Güter-Einnahme anders gestaltete, hat es sich doch überall, wo eine Bahn durch Anschlüsse neuer Verkehrswege Nahrung erhielt, der vorerwähnten Erfahrung angepaßt, d. h. die Güter-Einnahme hat die Personen-Einnahme nach und nach erreicht und sie dann in mehreren Fällen bis auf das Doppelte und noch mehr überflügelt.

Wir führen nun den Verlauf, welchen unsere Einnahmen pro Bahnmeile gehabt haben, nachstehend vor.

	Einnahme pro Bahnmeile		
	für Beförderung von Personen und Gepäck	für Beförderung von Gütern u. dabin gehörigen Gegenständen	zusammen
1851	8250	4576	12826
1852	8914	5237	14151
1853	9483	6347	15830
1854	9887	8571	18458
1855	10468	11166	21634
1856	11084	10226	21310

woraus ersichtlich ist, daß trotz der isolirten Lage der Mecklenburgischen Bahn und ihrer noch unentwickelten Verkehrs-Verhältnisse die Einnahmen schon den Gang genommen haben, welchen wir vorhin als den erfahrungsmäßigen bezeichneten. Es ist nicht zu bezweifeln, daß selbst in dieser isolirten Lage der Aufschwung, welchen unser Verkehr genommen, noch lange seine endliche Ausbildung nicht erreicht hat. Wird nun der Zufluß, den der Verkehr durch die neue Bahn unzweifelhaft erhalten wird, in Betracht gezogen und die Gestaltung der Güter-Einnahme im Verhältniß zur Personen-Einnahme den anderswo gemachten Erfahrungen gemäß vorausgesetzt, so wird sich der noch in der Zukunft liegende Fortgang der vorausgeführten die Einnahme darstellenden Zahlen von selbst so entwickeln, daß er in der Gesamtsumme sehr bald den Betrag von 33000 $\mathfrak{g}$ erreicht, welcher, wie erläutert, ungefähr als Bedingung eines Reinertrages von 5 Procent festzuhalten ist. Wenn wir es uns nicht zur Aufgabe gemacht hätten, uns von jeder Uebertreibung fern zu halten, so würden wir leicht noch günstigere Resultate, an denen wir übrigens nicht zweifeln, vorführen gekonnt haben. Die Erfahrung hat bereits gelehrt, daß Folgerungen der vorstehenden Art, welchen die Annahme zu Grunde liegt, daß ähnliche Ursachen im Eisenbahnwesen ähnliche Wirkungen hervorzubringen pflegen, meistens hinter den nachher hervortretenden Thatsachen noch zurückgeblieben sind, während Ableitungen aus den vor Anlage einer Eisenbahn bestehenden Productions- und Verkehrs-Verhältnissen fast überall zu Trugschlüssen geführt haben.

Wir glauben, daß unsere Ausführungen wohl geeignet sind, Vertrauen in die Zukunft der Mecklenburgischen Bahnen in ihrer beabsichtigten Vollständigkeit zu erwecken. Es leidet auch keinen Zweifel, daß die neue Bahnstrecke, inmitten langjährig im Betriebe gewesener Eisenbahnen belegen, so viele Zeit zu der Entwicklung ihrer Kräfte nicht bedürfen wird, wie es bei dem jetzt von uns verwalteten Institute der Fall sein mußte, wo alle Verhältnisse sich erst dem neuen Verkehrsmittel anpassen mußten. Geht also unser Wunsch, daß das Zustandekommen des neuen Unternehmens nicht zu lange auf sich warten lassen möge, in Erfüllung, so wird nach unserer Ueberzeugung gleichzeitig eine neue erfreulichere Epoche für die Rentabilität unseres Unternehmens gekommen sein.

Schwerin, den 15. Mai 1857.

Die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Rechnungs - Vorlagen

pro

ultimo December 1856.

- I. Haupt-Rechnungs-Abschluss.
- II. Ban-Rechnung
- III. Betriebs-Rechnung für das Jahr 1856.
- IV. Amortisations-Rechnung des Prioritäts-Capitales Litt. A.
- V. Amortisations-Rechnung des Prioritäts-Capitales Litt. B.
- VI. Betriebs-Kosten für das Jahr 1856 und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

Activa.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₤	ß	2	₤	ß	2	₤	ß	2
Debitoren,									
Schuldner in laufender Rechnung	930	24	6						
Rückständige Einnahmen pro 1856	4500	7	9						
				5430	32	3	5430	32	3
Werstätten=Conto,									
Bestand der Haupt-Werkstatt an Materialien und noch unverrechneten Arbeiten				31342	8	—			
Materialien=Conto,									
Bestände an Betriebs=Materialien	15525	38	5						
Desgl. an Bau=Materialien	638	19	6	16164	9	11			
Cokebrennerei=Conto,									
Bestand an Coke und Kohlen, sowie unverrechnete Ausgaben für die Cokebereitung				23449	2	3			
Convertirungs=Conto,									
Erwachsene Kosten und bezahlte Prämien für die Convertirung des Zinsfußes der Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B.	35950	34	9						
Hievon ist beschlußmäßig zu Lasten der Betriebs-Rechnung (III) abgebucht 1/2 pCt. des Betrages der emittirten Prioritäts-Obligationen: 1,587,600 ₤	7938	—	—	28012	34	9			
Conto für Ergänzungen und Erneuerungen,									
Von den für Beschaffung neuer Güterwagen und einer Locomotive gemachten Ausgaben bleibt am Jahreschlusse noch ein Vorschuß stehen von				33450	29	9			
Vorschuß=Conto,									
Für die Vorarbeiten zu dem Projecte einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Güstrow und Stettin sind vorschüssig gezahlt				421	46	9	132840	35	5
Baare Vorräthe,									
Bestand in der Haupt=Casse	34132	28	3						
Desgleichen in den Cassen der verschiedenen Expeditionen	2497	28	7	36630	8	10			
Effecten=Conto,									
Obligationen der Mecklenb. Anleihe bei Salomon Heine Litt. A.	1209	36	—						
Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn=Gesellschaft Litt. B.	23800	—	—	25009	36	—			
Rostocker Bank,									
Bestand bei derselben				6903	43	—			
Banquiers in Berlin und Hamburg,									
Guthaben bei denselben				1230	11	3	69774	3	1
Effecten des Reservefond,									
Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn=Gesellschaft Litt. B.	54300	—	—						
Einlagebuch der hiesigen Sparkasse	75	—	—	54375	—	—	54375	—	—
							262420	22	9

pro ultimo December 1856.

I.

Passiva.

	Courant.			Courant.			Courant.		
	₤	β	ℳ	₤	β	ℳ	₤	β	ℳ
Bau-Rechnung, Bestand derselben (II.)				29338	42	5			
Betriebs-Rechnung, Ueberschuß aus der Rechnung pro 1856 (III.)				79325	3	2	108663	45	7
Assicuranz-Conto, Erhobene Prämie für unter Werthangabe beförderte Transport- güter	413	3	1						
Hievon sind zinsentragend belegt in 4 pCt. Priorit.-Obligat. der Meckl. Eisenb.-Gesellsch. Litt. B. No. 1629, 1765 à 200 ₤	400	—	—	13	3	1			
Bekleidungs-Conto, Fond für die Uniformirung der Beamten				135	7	7	148	10	8
Dividendenscheine der Stamm-Actien, Rückständige Dividendenzahlungen pro 1852 bis 1855 incl.				2545	24	—			
Zins-Coupons auf Prioritäts-Obligationen, Litt. A. Capital ₤ 869800 fällige Coupons pro 2. Jan. 1857	17396	—	—						
" B. " 668500 " " " " "	13370	—	—						
Rückständige Coupons Litt. A. und B. " " " "	566	24	—	31332	24	—			
Zins-Coupons auf Schuldverschreibungen, Capital ₤ 348000, worauf die Coupons für die Jahreszinsen à 4 pCt. am 1. Juli 1857 fällig werden mit ₤ 13920									
Davon ist die auf das Betriebsjahr 1856 fallende Hälfte dem- selben belastet mit	6960	—	—						
Rückständige Coupons	1280	—	—	8240	—	—			
Amortisirte Prioritäts-Obligationen, Ausgelosete Obligationen Litt. A. fällig am 2. Januar 1857 .	5700	—	—						
" B. " " " " "	4300	—	—						
Rückstand, abzüglich vorweg "eingelöseter Zins-Coupons" .	5577	24	—	15577	24	—			
Zinsrest für die Amortisation der Prioritäts-Obligationen, Litt. A. laut Amortisations-Rechnung (IV.)	30	—	—						
" B. " " " " " " " " " " " " "	2	—	—	32	—	—	57727	24	—
Reserve-Fond, Bestand, welcher, wie entgegenstehend aufgeführt, statutenmäßig zinsentragend belegt ist				54375	—	—			
Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Cassen, Guthaben der Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse	99	25	1						
Desgl. der Unterstützungs-Casse für die niederen Angestellten .	17	2	9	116	27	10			
Creditoren, Gläubiger für vollführte Lieferungen und Leistungen	18101	42	—						
Rückständige Ausgaben für das Rechnungsjahr 1856	13729	9	3	31831	3	3	86322	31	1
Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Rechnungs-Saldo							9558	7	5
							262420	22	9

II.

Bau-Rechnung bis ultimo

Ausgabe.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₹	β	℥	₹	β	℥	₹	β	℥
I. Ältere Rechnung.									
Bau-Conto,									
Bau-Ausgaben laut Rechnungs-Abschluß pro ultimo December 1855	5035326	31	10						
Ausgabe im Jahre 1856 für eine rückständige Schuld	25	—	—	5035351	31	10			
Grund-Erwerb-Conto,									
Ausgaben für Grund- und Nutzungs-Entschädigungen abzüglich der Einnahmen für wiederverkaufte Grundstücke				414856	37	2			
Ziegelei bei Wismar,									
Ausgaben für den Bau derselben, sowie für Fabrication der vorrätigen Mauersteine und Drains				5535	42	11			
Gewinn- und Verlust-Conto,									
Verlust auf Staats-Papiere und die während der Bauzeit geführten Rechnungen in R ² / ₃ und fremden Geldwährungen				46721	37	1			
Interessen-Conto,									
Zinsen-Ausgabe bis zum Schluß des Jahres 1851				548344	34	11	6050810	39	11
II. Neue Rechnung.									
Bau-Conto,									
Bau-Ausgaben in Grundlage des Anschlages zur Vollenbung der Bahn-Anlagen				359194	3	4			
Abschlägliche Zahlungen,									
welche bei den Schluß-Liquidationen demnächst in Anrechnung gebracht werden				1130	—	—	360324	3	4
Bestand-Uebertrag,									
zur Haupt-Rechnung (I.)							29338	42	5
							6440173	37	8

December 1856.

Einnahme.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₤	β	2	₤	β	2	₤	β	2
Actien=Capital, 21750 Stamm=Actien à 200 ₤				4350000	—	—			
Prioritäts=Obligationen Litt. A., im Umlauf befindlich	864100	—	—						
bis einschließlich 1856 zur Amortisation ausgelooft (IV)	35900	—	—	900000	—	—			
Prioritäts=Obligationen Litt B., im Umlauf befindlich	676600	—	—						
bis einschließlich 1856 zur Amortisation ausgelooft (V)	23400	—	—	700000	—	—			
Schuldverschreibungen, emittirt gegen eingelöfete Zins=Coupons der Stamm=Actien laut Beschlus der General=Versammlung vom 28. April 1849				348000	—	—			
Betriebs=Rechnung, Einnahme aus dem Betriebe für Rechnung des Baues bis ult. Juni 1850				108473	37	8	6406473	37	8
Stadt Rostock, vertragsmäßiger Beitrag derselben zum Grubenbau				34000	—	—	34000	—	—
							6440473	37	8

Betriebs-Rechnung für d

[illegible]

[illegible]

IV.

Amortisations-Rechnung ultimo December 1856 über das Prioritäts-Capital Litt. A. von Thlr. 900000.

	Courant.			Courant.		
	₹	β	ℳ	₹	β	ℳ
Capital-Tilgung,						
Pro 1850/55, 6 Jahre à ₹ 4500 (1/2 pCt.)	27000	—	—			
„ 1856, 1 Jahr à ₹ 4500 (1/2 pCt.)	4500	—	—			
also bis einschließlich 1856				31500	—	—
Zins-Ersparniß auf amortisirtes Capital						
bis einschließlich 1855						
zur Amortisation verwendet ₹ 3200						
Rest am 1. Januar 1856 „ 22	3222	—	—			
pro 1856 auf die bis einschließlich 1855 ausgelooften Obligationen ₹ 30200 à 4 pCt.	1208	—	—	4430	—	—
				35930	—	—
Es sind ausgelooft:						
1850/55, in 6 Jahren	30200	—	—			
im Jahre 1856 zahlfällig am 2. Januar 1857	5700	—	—			
also zusammen bis einschließlich 1856				35900	—	—
Zinsrest-Vortrag auf 1857				30	—	—
Bon den Obligationen Litt. A. bleiben zu Anfang des Jahres 1857 im Umlauf	864100	—	—			
Ausgelooft sind wie oben	35900	—	—			
	900000	—	—			

Amortisations-Rechnung ultimo December 1856

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

	Courant.			Courant.		
	₤	ß	2	₤	ß	2
Capital-Zilgung,						
Pro 1851/55, 5 Jahre à ₤ 3500 ($\frac{1}{2}$ pCt.)	17500	—	—			
„ 1856, 1 Jahr à ₤ 3500 ($\frac{1}{2}$ pCt.)	3500	—	—			
also bis einschließlich 1856				21000	—	—
Zins-Ersparniß auf amortisirtes Capital						
bis einschließlich 1855						
zur Amortisation verwendet ₤ 1600						
Rest am 1. Januar 1856 „ 38	1638	—	—			
pro 1856 auf die bis einschließlich 1855 ausgelooften Obligationen ₤ 19100 à 4 pCt.	764	—	—	2402	—	—
				23402	—	—
Es sind ausgelooft:						
1851/55, in 5 Jahren	19100	—	—			
im Jahre 1856, zahlfällig am 2. Januar 1857	4300	—	—			
also zusammen bis einschließlich 1856				23400	—	—
Zinsrest-Vortrag auf 1857				2	—	—
Von den Obligationen Litt. B. bleiben zu Anfang des Jahres 1857 im Umlauf	676600	—	—			
Ausgelooft sind wie oben	23400	—	—			
	700000	—	—			

Betriebskosten für das Jahr 1856.

und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

Etat			Titel.		
im Einzelnen.			im Ganzen.		
₤	β	α	₤	β	α
A. Allgemeine Verwaltung.					
12700	—	—	I.	a.	Verwaltungs-Personal: Gehalte und Löhne
1500	—	—		b.	„ „ Reisekosten und Diäten
650	—	—		c.	„ „ Miethe-Entschädigungen
		14850			
450	—	—	II.	a.	Bureau-Kosten: Bureau-Bedürfnisse
400	—	—		b.	„ „ Heizung, Beleuchtung und Reinigung
25	—	—		c.	„ „ Localmiethe
		875			
550	—	—	III.	a.	Allgemeine Kosten: Porto, Provision und auswärtige Kosten
480	—	—		b.	„ „ Insertions- und Druckkosten
100	—	—		c.	„ „ Bücher, Karten, Reglements, Tarife u.
40	—	—		d.	„ „ Oeffentliche Blätter
250	—	—		e.	„ „ Proceß-, Notariats-, Gerichts- und Stempelfkosten
3	—	—		f.	„ „ Feuer-Versicherung des Mobiliars
100	—	—		g.	„ „ Unterhaltung der Mobilien
7200	—	—		h.	„ „ Gratificationen und Unterstüzungen
200	—	—		i.	„ „ Schadensvergütungen
200	—	—		k.	„ „ Unvorhergesehene Fälle
		9123			
		24848			Summa A. Allgemeine Verwaltung

Ausgabe			Gegen den Etat			Bemerkungen.
im Einzelnen.		im Ganzen.	mehr.		weniger.	
₤	β	α	₤	β	α	
12713	45	—	13	45	—	I. a. Die Ueberschreitung liegt in der Ausgabe für Hilfschreibern.
1265	26	—			234 22	
650	—	—				
		14629 23				III. b. Die Druckkosten für das neue Reglement und der Neudruck des Statutes waren Veranlassung der Mehr-Ausgabe.
285	1	—			164 47	
345	30	3			54 17 9	
5	28	—			19 20	
		636 11 3				III. h. Die etatmäßig vorgesehene Theuerungszulage an die Beamten ist nicht in vollem Umfange zur Verwendung gekommen.
563	22	8	13	22	8	
638	34	6	158	34	6	
144	1	—	44	1	—	
43	15	3	3	15	3	
130	11	3			119 36 9	
1	32	—			1 16	
103	6	—	3	6	—	
5577	18	3			1622 29 9	
—	—	—			200	
28	31	—			171 17	
		7230 27 11				
		22496 14 2	236	28	5	2588 14 3

Betriebskosten für das Jahr 1856. (Fortsetzung.)

Etat						Titel.	Ausgabe						Gegen den Etat						Bemerkungen.																			
im Einzelnen.			im Ganzen.				im Einzelnen.			im Ganzen.			mehr.			weniger.																						
₤	ß	2	₤	ß	2		₤	ß	2	₤	ß	2	₤	ß	2	₤	ß	2																				
B. Bahn-Verwaltung.																																						
31061	—	—				I.	a.	Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn: Gehalte und Löhne											30479	30	—				581	18	—	I. a. Es sind nicht jeder Zeit die etatmäßigen Wärter angestellt gewesen.										
1068	12	—				b.	"	"	"	"	"	Bekleidung											1136	21	3				68	9	3	II. b. Die Warnow-Brücke bei Benitz erforderte weitgreifendere Reparaturen am Mauerwerk, als bei Anfertigung des Etats zu vermuthen war.						
390	—	—				c.	"	"	"	"	"	Miethe-Entschädigung											390	—	—						II. c. Durch den höheren Tagelohn, welcher den Correctur-Arbeitern bewilligt werden mußte, ist diese Mehr-Ausgabe veranlaßt worden.							
600	—	—				d.	"	"	"	"	"	Reisekosten											600	—	—								II. e. Die Ueberschreitung ist hervorgerufen durch umfanglichere Pflasterarbeiten auf dem Bahnhofe Güstrow, durch die Herrichtung eines neuen Wasserkrahns auf dem Bahnhofe Hagenow, sowie durch umfanglichere Reparaturen an den Drehscheiben und Anlage von Geleisen nach den Speichern beim Bahnhofe Schwerin.					
142	—	—				e.	"	"	"	"	"	Bureaukosten und Bedürfnisse											84	6	6				57	41				6	II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.			
120	—	—				f.	"	"	"	"	"	Druck- und Insertionskosten											118	10	9				1	37				3				
			33381	12	—														32808	20	6																	
1400	—	—				II.	a.	Unterhaltungs-Kosten: Planum, Gräben, Böschungen, Seitenwege											1432	22	6			32	22	6	II. e. Die Ueberschreitung ist hervorgerufen durch umfanglichere Pflasterarbeiten auf dem Bahnhofe Güstrow, durch die Herrichtung eines neuen Wasserkrahns auf dem Bahnhofe Hagenow, sowie durch umfanglichere Reparaturen an den Drehscheiben und Anlage von Geleisen nach den Speichern beim Bahnhofe Schwerin.											
1388	34	—				b.	"	"	Brücken und Durchlässe											1912	20	9			523	34		9	II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.									
16933	28	—				c.	"	"	Oberbau											18041	30	6			1108	2		6		II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.								
2618	38	—				d.	"	"	Nebenanlagen											2352	10	9				266		27			3	II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.						
4856	—	—				e.	"	"	Bahnhöfe											6431	22	3			1575	22		3			II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.							
1281	—	—				f.	"	"	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars											1577	46	9			296	46		9					II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.					
			28478	4	—														31748	9	6																	
801	27	8				III.	a.	Allgemeine Kosten: Grund- und öffentliche Abgaben											790	40	6				10	35	2	II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.										
2400	—	—				b.	"	"	Heizung und Erleuchtung der Bahn											2259	10	6				140	37		6	II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.								
380	—	—				c.	"	"	Feuer-Versicherungen											337	43	3				42	4		9			II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.						
675	—	—				d.	"	"	Localmieten für einzelne Stationen											672	—	—				3	—		—		II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.							
2000	—	—				e.	"	"	Unvorhergesehene Ausgaben											56	29	—			4116	27	3		II. f. Der Voranschlag für diese Position war zu niedrig gegriffen.									
			6256	27	8														4116	27	3																	
			68115	43	8														68673	9	3				3604	42	—	3047					28	5				
																			Summa B. Bahn-Verwaltung																			

Betriebskosten für das Jahr 1856. (Fortsetzung.)

Etat			Titel.			Ausgabe			Gegen den Etat			Bemerkungen.						
im Einzelnen.		im Ganzen.				im Einzelnen.		im Ganzen.	mehr.		weniger.							
₹	α	₹ β α				₹	β α	₹ β α	₹ β α	₹ β α	₹ β α							
C. Transport-Verwaltung.																		
7080	—	—	1.	a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne	6404	—	—			676	—	1. a. u. c. Die Ersparungen haben darin ihren Grund, daß ein Zugführer und ein Packmeister weniger angestellt gewesen sind, als etatistrt waren.					
836	27	—		b.	" Bekleidung	887	33	9	51	6	9	309	26	1. b. Die Einführung zweckmäßiger Abzeichen an den Uniformen veranlaßte die Mehr-Ausgabe.				
3173	29	—		c.	" Meisengelder	2864	2	3				46	36					
50	—	—		d.	" Nachtgelder	3	12	—				23	18	II. a. Die Ersparung liegt in der Verwendung des Güterboden-Personales, für dessen Leistungen beim Auf- und Abladen der Güter Einnahmen in die Casse geflossen und von der Ausgabe in Abzug gebracht worden sind. Im vorausgegangenen Jahre bildete diese Einnahme eine eigene Position in der Betriebs-Rechnung (III.).				
50	—	—		e.	" Verschiedene Kosten und Bedürfnisse	26	29	6	10185	29	6			II. c. Wegen Abganges eines Perrondieners ist die im Etat für denselben ausgeworfene Miethe erspart worden.				
		11190	8											II. e. Der wachsende Verkehr vermehrte den Verbrauch in den Expeditionen.				
21773	47	—	II.	a.	Expedition: Gehalte und Löhne	20197	31	—			1576	16	—	III. a. Die Minder-Ausgabe ist durch Beschränkung des Pufferpersonales ermöglicht.				
367	11	—		b.	" Bekleidung	371	5	—	3	42	—	30	—	III. e. Es ist das etatistrt Quantum Feuerungsmaterial nicht voll zur Verwendung gekommen.				
808	—	—		c.	" Miethe-Entschädigung	778	—	—						III. g. Im Etat ist diese Ausgabe nach der zu durchlaufenden Meilenzahl geschätzt worden, wobei aber durch die eingeführte Delprämie eine namhafte Ersparung möglich wurde.				
1700	—	—		d.	" Druck- und Insertionskosten	1757	14	9	57	14	9			III. h. Die Ueberschreitung ist theils durch Mehrleistung, theils durch umfanglichere Reparaturen der Maschinen, als angenommen worden, hervorgerufen.				
320	—	—		e.	" Bureau- und Expeditions-Bedürfnisse	381	17	6	23485	20	3	61	17	6	IV. a. Hier waltet derselbe Umstand vor, wie ad III a.			
		24969	10											IV. b. Das ad III. g. Gesagte gilt auch für diese Position.				
11516	—	—	III.	a.	Zugkraft: Gehalte und Löhne	10998	15	—			517	33	—	IV. c. Die Ueberschreitung ist veranlaßt worden:				
602	—	—		b.	" Bekleidung	597	9	—			4	39	—	1) durch Auswechselung von ca. 100 Stück schwacher Wagenachsen;				
1426	44	—		c.	" Meisengelder	1461	13	3	34	17	3			2) durch nothwendige Vermehrung der Reserveachsen mit Rädern;				
50	—	—		d.	" Nachtgelder	3	12	—				46	36	3) durch die schon im Laufe dieses Jahres nöthig gewordenen umfanglicheren Reparaturen an den Obergestellen der Viehwagen;				
33409	—	—		e.	" Feuerung	32463	38	6				945	9	6	4) durch Umbauung mehrerer Langholzwagen zu Strädr. Lowris mit elastischen Puffern;			
812	—	—		f.	" Heizung der Vorwärmer und Speisung der Reservoirs	625	42	—				186	6	—	5) durch fortgesetzte Bekleidung der Obergestelle der Güterwagen mit Eisenblech zu deren besseren Erhaltung.			
4159	—	—		g.	" Material zum Schmieren und Pugen der Maschinen	3758	40	—				400	8	—				
9311	36	—		h.	" Unterhaltung der Maschinen nebst Zubehör	11304	32	—	1962	44	—							
60	—	—		i.	" Unterhaltung und Ergänzung der Maschinen-Utensilien	24	46	9				38	1	3				
150	—	—		k.	" Feuer-Versicherung der Maschinen	134	31	—				15	17	—				
190	—	—		l.	" Dienstwohnungen	490	—	—	61559	39	6							
		61716	32															
1764	—	—	IV.	a.	Transportmittel: Gehalte und Löhne	1511	24	—			252	24	—					
1441	—	—		b.	" Material zum Schmieren und Pugen der Wagen	883	43	6			557	4	6					
17717	20	—		c.	" Unterhaltung der Wagen	32726	43	6	15009	23	6							
300	—	—		d.	" Unterhaltung und Ergänzung der Wagen-Utensilien	215	11	9				84	36	3				
180	—	—		e.	" Feuer-Versicherung der Wagen	160	16	9				19	31	3				
36	—	—		f.	" Dienstwohnungen	36	—	—	35533	43	6							
		21438	20															
2624	—	—	V.	a.	Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Gebäude	2684	31	3			60	31	3					
200	—	—		b.	" " Manco-gelder und Schadensvergütungen	112	14	6				87	33	6				
320	—	—		c.	" " Affecuranz auf Transportgegenstände	288	24	—				31	24	—				
300	—	—		d.	" " Unvorhergesehene Fälle	30	3	6	3115	25	3		269	44	6			
		3444	—															
		122758	22						133880	14	—	17241	5	—	6119	13	—	
Summa C. Transport-Verwaltung																		

Recapitulation.

Etat.				Ausgabe.			Gegen den Etat.					
							mehr.			weniger.		
₧	β	℥		₧	β	℥	₧	β	℥	₧	β	℥
24848	—	—	A. Allgemeine Verwaltung	22496	14	2	236	28	5	2588	14	3
68115	43	8	B. Bahn-Verwaltung	68673	9	3	3604	42	—	3047	28	5
122758	22	—	C. Transport-Verwaltung.	133880	14	—	17241	5	—	6119	13	—
215722	17	8		225049	37	5	21082	27	5	11755	7	8
9327	19	9	mithin mehr gegen den Etat							9327	19	9
225049	37	5		225049	37	5	21082	27	5	21082	27	5

Nachweisungen

über den

gesamten Verkehr

im Jahre 1856.

- A. Betriebs-Resultate. Monatsweise Zusammenstellung derselben mit Angabe der geförderten Gegenstände und der dafür erhobenen Geldbeträge.
- B. Betriebs-Einnahmen. Summarische Zusammenstellung 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 Tariffsaße Ia und Ib beförderten Frachtgegenstände. Bewegung von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
- G. Uebersicht der zum Tariffsaße II beförderten Frachtgegenstände. Bewegung von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
- H. Vergleichende Uebersicht der Personenfrequenz von und nach den verschiedenen Stationen für die letzten 3 Jahre, mit Angabe der von den Reisenden zurückgelegten Meilen.
- I. Vergleichende Uebersicht der Güterbeförderung (excl. des Reisegepäcks) von und nach den verschiedenen Stationen für die letzten 3 Jahre, mit Angabe der von den Gütern zurückgelegten Meilen.
- K. Uebersicht der Personen- und Güter-Abfertigungen von und nach den Stationen anderer Bahnen

B.

Betriebs-Einnahme im Jahre 1856.

Summarische Zusammenstellung.

	Im Einzelnen			Im Ganzen.		
	₤	β	3	₤	β	3
Personen: 272502	203777	43	6			
Militairs: 6316 Personen	2393	20	1			
Extraordinaria: { Fahrten des Großherz. Eisenbahnwagens 366 ₤ 8 9 3 } { Diverse Personenfahrten 59 " — " — " } { 7 Extrazüge 176 " 35 " 6 " }	601	44	3	206773	11	10
Gepäck: 61621,9 Centner (Ueberfracht)	6812	5	9			
Equipagen: 165 Stück	963	1	10			
Vieh: 2600 Stück groß, 31152 Stück klein Vieh	11959	9	9	19734	17	4
Güter: 2339430,8 Centner	181268	32	—			
Provision auf Nachnahme	274	46	3			
Extraordinaria: Besonders liquidirte Gütertransporte	615	44	—	182159	26	3
Summa (siehe Anlage A.)				408667	7	8
Hiezu: Vergütung für die im Jahre 1855 beförderten Postgüter mit	784	27	6			
Aversional-Entschädigung für vom Januar 1853 bis Ende August 1855 beförderten Poststücke zwischen 20 und 40 R	1200	—	—	1984	27	6
Die Vergütung der Postgüter pro 1856 wird erst 1857 in Einnahme erscheinen, da die Liquidationen derselben beim Rechnungsabluß nicht sämmtlich vorlagen						
Summa				410651	34	14

Uebersicht der Personen-Frequenz im Jahre 1856.

Von	Classe.	Nach Rostock.	Nach Schwaan.	Nach Güstrow.	Nach Dönh.	Nach Warnow.	Nach Planken- berg.	Nach Dentschow.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Hagenow.	Total.
Rostock.	Erste	—	29	26	31	—	17	—	17	3	171	130	424
	Zweite	—	1315	3231	1850	153	850	90	1978	159	2694	2977	14397
	Dritte	—	7758	5264	4115	274	1251	80	1545	132	3147	4796	28362
	Summe	—	9102	8521	5996	427	2118	170	2610	294	6012	7903	43183
Schwaan.	Erste	31	—	2	—	—	—	—	—	—	3	5	41
	Zweite	1267	—	253	233	4	77	17	59	7	134	100	2151
	Dritte	7533	—	1092	1656	73	224	19	128	55	385	331	11501
	Summe	8836	—	1347	1889	77	301	36	187	62	522	436	13693
Güstrow.	Erste	26	—	—	48	—	11	—	15	1	146	125	372
	Zweite	3083	244	—	2504	114	499	121	760	172	2250	1657	11404
	Dritte	4921	920	—	8384	227	1070	151	1022	274	2996	5210	25175
	Summe	8030	1164	—	10936	341	1580	272	1797	447	5392	6992	36951
Dönh.	Erste	22	2	36	—	—	4	—	2	2	24	13	105
	Zweite	1962	248	2351	—	80	265	47	297	44	679	435	6408
	Dritte	4345	1688	7992	—	630	1038	70	635	202	1377	888	18865
	Summe	6329	1938	10379	—	710	1307	117	934	248	2080	1336	25378
Warnow.	Zweite	179	6	137	90	—	38	—	109	15	164	51	789
	Dritte	312	61	193	534	—	217	—	130	66	175	112	1800
	Summe	491	67	330	624	—	255	—	239	81	339	163	2589
Plankenberg.	Erste	24	2	12	1	—	—	—	1	1	33	14	91
	Zweite	819	67	510	227	41	—	41	343	65	898	335	3406
	Dritte	1220	231	1106	987	224	—	359	1171	553	2173	948	8972
	Summe	2063	300	1628	1215	265	—	400	1515	619	3107	1357	12469
Dentschow.	Zweite	94	19	145	46	—	34	—	157	33	170	90	788
	Dritte	103	24	182	55	—	376	—	367	167	529	122	1925
	Summe	197	43	327	101	—	410	—	524	200	699	212	2713
Wismar.	Erste	19	1	16	—	—	—	—	—	3	55	47	141
	Zweite	1122	45	807	278	97	358	156	—	489	3289	1733	8374
	Dritte	1766	131	1035	596	129	1290	298	—	1698	5668	2774	15385
	Summe	2907	177	1858	874	226	1648	454	—	2190	9912	4554	23900
Kleinen.	Erste	2	—	5	—	—	2	—	3	—	9	14	35
	Zweite	185	2	187	51	24	78	44	542	—	600	169	1882
	Dritte	165	49	283	183	43	611	126	1670	—	1963	434	5532
	Summe	352	51	475	234	67	691	170	2215	—	2577	617	7449
Schwerin.	Erste	126	5	165	18	—	27	—	66	16	—	624	1047
	Zweite	2548	140	2227	652	182	900	197	3337	584	—	8860	19627
	Dritte	3192	415	3073	1245	148	2219	572	5955	1951	—	15558	34328
	Summe	5866	560	5465	1915	330	3146	769	9358	2551	—	25042	55002
Hagenow.	Erste	172	6	152	10	—	14	—	48	9	622	—	1033
	Zweite	2815	68	1390	386	17	320	69	1522	156	8534	—	15277
	Dritte	4187	191	2553	646	99	647	112	2602	311	15942	—	27290
	Summe	7174	265	4095	1042	116	981	181	4172	476	25098	—	43600
Total.	Erste	422	45	414	108	—	75	—	152	35	1066	972	3289
	Zweite	14074	2154	11238	6317	712	3419	782	8204	1724	19412	16467	84503
	Dritte	27749	11468	22773	18401	1847	8943	1787	15225	5409	34360	31173	179135
	Summe	42245	13667	34425	24826	2559	12437	2569	23581	7168	54838	48612	266927

Hiezu der Verkehr mit Zachun.

Von Schwerin nach Zachun	II. Cl.	366
	III. Cl.	1591
Von Hagenow nach Zachun	II. Cl.	67
	III. Cl.	588
Sa.	II. Cl.	433
	III. Cl.	2179
Sa.		2612

Von Zachun nach Schwerin	II. Cl.	363
	III. Cl.	1925
Von Zachun nach Hagenow	II. Cl.	78
	III. Cl.	597
Sa.	II. Cl.	441
	III. Cl.	2522
Sa.		2963

Total	II. Cl.	874
	III. Cl.	4701
Sa.	II. Cl.	5575
	III. Cl.	3289
Total	I. Cl.	85377
	II. Cl.	183836
Sa.		272502

D.

Uebersicht des Vieh- und Equipagen-Transports im Jahre 1856.

Von		Nach Rostock.	Nach Schwaan.	Nach Güstrow.	Nach Bützow.	Nach Warnow.	Nach Planken- berg.	Nach Dentschow.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Hagenow.	Total.
Rostock.	Pferde		—	10	1	—	—	—	1	—	6	82	100
	Rindvieh		2	2	—	—	—	—	—	—	2	55	61
	Kälber		—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	42
	Schaafe, Hammel u.		2	6	1	—	5	—	2	10	10	2053	2089
	Schweine	"	4	—	43	—	9	—	—	—	6	2857	2919
	Puter, Gänse u.		178	—	9	—	—	—	—	—	—	1	188
	Hunde		33	3	28	3	9	—	10	4	29	27	180
	Equipagen		1	5	2	—	1	2	—	—	5	4	20
Schwaan.	Pferde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	21	26
	Rindvieh	9	—	3	3	—	4	—	3	3	—	20	45
	Kälber	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
	Schaafe, Hammel u.	6	—	—	—	—	—	—	1	1	2	306	316
	Schweine	56	"	1	40	—	—	—	—	—	—	40	137
	Puter, Gänse u.	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	16
	Hunde	29	—	9	8	2	3	—	—	2	2	3	58
	Equipagen	2	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	4
Güstrow.	Pferde	4	—	—	—	—	—	—	1	4	4	126	139
	Rindvieh	2	—	—	19	—	4	—	—	—	3	285	313
	Kälber	20	—	—	9	—	1	—	—	—	—	126	156
	Schaafe, Hammel u.	8	—	—	2	—	2	—	1	1	12	1793	1819
	Schweine	29	—	"	415	—	84	—	—	2	2	3811	4343
	Puter, Gänse u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
	Hunde	21	2	—	68	—	12	2	11	4	30	37	187
	Equipagen	1	—	—	4	—	—	—	3	—	6	2	16
Bützow.	Pferde	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	21	23
	Rindvieh	8	1	12	—	—	1	—	3	—	1	85	111
	Kälber	3	—	1	—	—	—	—	—	—	3	19	26
	Schaafe, Hammel u.	1	—	84	—	—	—	—	—	1	1	1181	1268
	Schweine	5	—	17	"	—	57	—	—	—	—	1949	2028
	Puter, Gänse u.	—	—	—	—	—	—	34	—	—	—	—	34
	Hunde	26	5	47	—	1	3	1	4	3	12	7	109
	Equipagen	2	—	10	—	—	1	—	—	—	—	—	13
Warnow.	Hunde	—	—	—	5	"	1	—	—	1	—	1	8
Friedrichswalder Ausweide.	Rindvieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	84	87
	Kälber	—	—	—	—	—	"	—	—	—	1	—	1
Planken- berg.	Pferde	—	—	—	2	128	—	—	—	1	1	10	142
	Rindvieh	—	—	1	1	—	—	—	—	—	3	43	48
	Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	32	36
	Schaafe Hammel u.	50	—	8	—	—	—	—	—	—	1	1062	1121
	Schweine	31	1	10	3	—	"	—	8	22	67	1919	2061
	Puter, Gänse u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	14
	Hunde	10	6	6	12	4	—	3	2	1	15	14	73
	Equipagen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Dentschow.	Kälber	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
	Hunde	—	—	1	—	—	1	"	—	—	1	—	3
Wismar.	Pferde	28	—	51	—	—	—	—	—	—	1	21	101
	Rindvieh	—	—	2	—	—	—	—	—	—	4	158	164
	Kälber	—	—	2	—	—	—	—	—	5	17	69	93
	Schaafe, Hammel u.	—	—	4	—	1	—	—	—	1	5	1411	1422
	Schweine	—	—	—	—	—	—	—	"	47	12	4563	4622
	Puter, Gänse u.	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	4	7
	Hunde	13	1	6	6	1	5	3	—	5	28	9	77
	Equipagen	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	4
Kleinen.	Pferde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
	Rindvieh	—	—	5	—	—	—	—	—	—	3	49	57
	Kälber	4	—	—	2	—	—	—	—	3	2	5	16
	Schaafe, Hammel u.	3	—	4	—	—	—	—	—	2	7	612	628
	Schweine	2	—	1	—	—	2	—	3	"	3	67	79
	Hunde	6	—	9	3	—	6	4	7	—	30	2	67
	Equipagen	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	2
Schwerin.	Pferde	12	10	12	—	—	1	—	—	1	—	52	88
	Rindvieh	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	50	51
	Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
	Schaafe, Hammel u.	3	2	78	—	—	—	—	—	—	—	1491	1574
	Schweine	—	—	26	—	—	—	—	—	—	"	2674	2700
	Puter, Gänse u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	100
	Hunde	32	—	25	5	—	13	7	29	26	—	59	196
	Equipagen	2	2	18	2	—	—	—	4	3	—	18	49
Hagenow.	Pferde	143	71	434	15	—	135	—	78	3	78	—	957
	Rindvieh	—	—	65	1	—	8	—	—	—	8	—	82
	Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
	Schaafe, Hammel u.	1	—	4	—	—	2	—	3	12	2	"	24
	Schweine	2	—	9	2	—	—	—	—	—	11	—	24
	Hunde	42	3	48	11	4	5	9	17	5	110	—	254
	Equipagen	15	1	8	2	—	2	—	7	—	21	—	56
Total.	Pferde	187	81	507	18	128	138	—	80	9	95	338	1581
	Rindvieh	19	3	90	24	—	18	—	6	3	27	829	1019
	Kälber	54	—	3	11	—	1	—	3	5	33	296	406
	Schaafe, Hammel u.	72	4	188	3	1	9	—	9	26	40	9909	10261
	Schweine	125	5	64	504	—	152	—	11	71	101	17880	18913
	Puter, Gänse u.	—	178	16	9	—	—	34	—	3	—	120	360
	Hunde	179	50	188	146	15	58	29	80	51	257	159	1212
	Equipagen	24	4	41	10	—	4	3	15	5	33	26	165

Uebersicht des Frachtverkehrs im Jahre 1856.

[illegible]

Blankenberg.	Zum Tariflag I a.	1247 6	—	406	3526	498	80	—	2367	5022	7550 4	—	15877
	" " Ib.	30402 9	288	5337	2123 3	4048 2	7833 5	—	4253 7	9690 9	18879	9888 6	108833 2
	" " II.	3104 5	278 1	901 4	1030	394 6	1007 6	—	531	1638	3931	9838	6210 6
	" " III.	41	—	2 4	63 2	20 5	93	—	24 2	40 9	35 3	2152 5	44 5
	in Begebenheiten. verfügbar.	70	—	—	33 3	37 1	—	—	—	—	—	2347	94 3
Dankow.	Zum Tariflag I a.	491 2	34 3	342 5	243 9	—	—	—	—	246 7	83 8	528 9	521 1
	" " Ib.	35357 2	602 8	2246 8	6967	1683 2	9021 1	—	1808 9	13968 5	29022 3	21104 2	48655
	" " II.	94	—	—	—	—	—	—	—	2238 5	—	1905 4	—
	" " III.	1754 5	—	320	556	—	339 6	4090 4	—	6603 3	4024	6550 9	2247 2
	in Begebenheiten. verfügbar.	428	177	58 5	45 3	—	84	—	—	1942	56 5	402 4	473
Wismar.	Zum Tariflag I a.	22	4 1	13 1	6	—	—	—	—	37 3	—	5 5	77
	" " Ib.	48933 5	188	391 6	609 3	—	339 6	4175 5	—	9076 3	1080 5	23742 5	2838
	" " II.	1456 3	8243 2	2469 6	4262 5	630	7980	8953 2	870	2997 2	61785 3	14826 2	41123 5
	" " III.	9640	4359 3	2980 9	3656 2	70	450 4	4942	4252 3	22669 9	27854 6	96005 9	150271 5
	in Begebenheiten. verfügbar.	3439 5	396 8	4294 5	2378 1	694 4	—	4833 6	554 2	4978 1	10256 1	23626 9	52448 9
Gleichen.	Zum Tariflag I a.	3419 6	25 1	282 8	404 4	54 2	—	239 1	170 5	306 1	908	1710 9	4118 4
	" " Ib.	490	60	383 6	447 9	—	—	35	100	—	4470 2	1186	4493 7
	" " II.	969 3	40 9	643 4	249 2	—	336 6	—	—	121 4	16247	2067 6	6053 1
	" " III.	16314 7	40035 3	41051 8	8098	1448 3	8110 4	43359 5	2947	—	7672 7	103896 9	139513 5
	in Begebenheiten. verfügbar.	—	—	70	413 9	1004 3	—	80	435 3	5500 8	—	—	7504 5
Schwerin.	Zum Tariflag I a.	1793 3	—	277 4	316 3	70	70	675 8	2216 6	5201 2	6779 5	2170 4	49800 5
	" " Ib.	1485	49 6	522	409 1	—	327 9	4335	2359 1	—	425 2	7650 7	7650 7
	" " II.	41	—	16 6	—	—	—	65 2	77	761 4	—	—	883
	" " III.	2526 5	40	—	140	—	—	—	65 4	—	20	265 4	20
	in Begebenheiten. verfügbar.	99 5	79	105 4	38 4	—	54 2	—	—	104 1	169	215 8	794 3
Foggenow.	Zum Tariflag I a.	10269 4	—	3408 4	4434 2	—	—	496 3	—	952 9	—	448	4597 2
	" " Ib.	3818 4	742 2	3344 2	4772 8	94	—	1894 2	473 4	4249 9	1257 7	193851 4	216538 6
	" " II.	3314 2	453	458 7	583	40 6	—	2542 4	103 9	4493 9	380	23461 4	43769 4
	" " III.	2412	15 3	430	—	—	—	84 8	284	240 7	69 1	—	777 2
	in Begebenheiten. verfügbar.	2526 5	40	—	140	—	—	—	65 4	—	—	—	883
Foggenow.	Zum Tariflag I a.	1671 3	420	4893 5	445 8	—	—	294 3	—	4968 6	159 6	4474 3	9693 7
	" " Ib.	20510 2	877 5	8934 8	3441 1	404 6	—	615 8	—	1799 9	459 6	6629 1	13035
	" " II.	48677 1	1688 6	5891 6	6126 7	3047	1188	3740	1201 2	21351 4	3549 3	6240 9	59093 5
	" " III.	96702 1	2339 3	46182 3	6614 8	—	146	8991 2	24 1	58925 1	1429	71326	193175 1
	in Begebenheiten. verfügbar.	2409 3	24	1701 5	255 1	25 6	—	1894 2	24 1	58925 1	1429	71326	193175 1
Total.	Zum Tariflag I a.	44326 9	15674 7	5064 2	22636 4	6001 3	9228	44314 5	2848 1	45884	7153 3	117855	16283
	" " Ib.	262964 3	46405 7	56755 6	68933 5	2154 5	42694 4	40735	5415	58771	44796 6	615737 4	482094
	" " II.	420560	7605 7	84015 8	32459 4	2402 8	309040	2491 7	78244 9	5746 3	99902 5	157492 5	615363 6
	" " III.	3755 4	687 6	3493 3	1368 9	937	—	853	307 7	2925 5	4682	7707 2	5905 1
	in Begebenheiten. verfügbar.	10650 8	3226 9	4691 1	3074 3	374	99 6	808 4	140	10834 5	55 4	3601 2	52187
Total.	Zum Tariflag I a.	451824	44556 4	198507 2	122202 7	10691 4	23169 6	89980 1	44202 5	520158 17	29028 2	2236650	823458 9
	" " Ib.	262964 3	46405 7	56755 6	68933 5	2154 5	42694 4	40735	5415	58771	44796 6	615737 4	482094
	" " II.	420560	7605 7	84015 8	32459 4	2402 8	309040	2491 7	78244 9	5746 3	99902 5	157492 5	615363 6
	" " III.	3755 4	687 6	3493 3	1368 9	937	—	853	307 7	2925 5	4682	7707 2	5905 1
	in Begebenheiten. verfügbar.	10650 8	3226 9	4691 1	3074 3	374	99 6	808 4	140	10834 5	55 4	3601 2	52187

110963	95725	54505	49187	700	84104	138952	21223	52671	89639	1109221	261695
Summe											

Kleinen.

Bauholz	—	—	—	—	—	80	—	7717	—	—	80
Baumaterialien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8417
Braunföhlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
Brennholz	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—	240
Eichentwurzeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24696
Getreide	—	—	—	1603	—	6408	6526	6595	729	—	96275
Guano	—	—	—	—	70	—	9844	—	—	—	10544
Gyps	—	—	—	4139	10045	35	4353	23118	—	—	42005
Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
Hülsenfrüchte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5981
Kartoffel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20783
Mehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1458
Deftuchen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	384
Deftaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22312
Diverses	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32109
Summe	17933	3474	7302	10745	—	7558	26519	10702	67795	24704	27305

Schwerin.

Bauholz	2070	—	—	160	—	11862	—	28414	729	2587	89175
Baumaterialien	70	—	—	—	—	—	—	2181	70	350	7781
Brennholz	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
Dachziefer	2637	—	—	2406	—	—	—	—	—	8772	18772
Drain	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5043
Dünger	—	—	—	—	—	—	969	140	99	92269	92269
Eisen, Bruch	3854	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3359
Getreide	3123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11072
Guano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1604163
Hülsenfrüchte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42988
Kartoffel	7028	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49117
Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73007
Kreide	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22918
Deftaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1454
Torf	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17836
Ziegelsteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140
Diverses	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
Summe	102694	34084	11342	2221	—	20905	4734	51728	42877	1942994	2181358

Hagenow.

Bauholz	24475	6052	—	—	—	—	—	22771	—	1391	64908
Baumaterialien	15737	—	—	—	—	—	—	4327	—	167136	256314
Brennholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	442	613
Eichentwurzeln	74963	—	—	—	—	—	—	—	—	69239	69239
Getreide	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74963
Guano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144
Hülsenfrüchte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	285
Kartoffel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	732
Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4162
Kreide	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12931
Deftaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	468164
Torf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	197227
Ziegelsteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	549655
Diverses	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	231
Summe	55851	43462	360444	129911	3047	1334	253438	284914	61493	777692	2525686

Total.

Bauholz	422934	96136	—	66414	—	264	32376	7459	9337	3747	357178
Baumaterialien	20799	70	—	19878	408	3652	30543	140	54791	3722	196325
Brennholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichentwurzeln	255395	845	—	8534	—	—	—	—	315557	—	139647
Getreide	74963	—	—	—	—	—	—	—	24696	—	—
Guano	4804	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hülsenfrüchte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kartoffel	2637	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Knochen	6135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreide	2744	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deftaat	8802	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torf	1076	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ziegelsteine	4473278	21485	—	406615	6729	40523	130931	1263	108465	17266	413585
Diverses	15485	5915	—	19589	70	4388	11393	9844	17929	22635	74454
Summe	75473	30825	88396	64602	40515	1188	3775	16365	98524	2600	413374
Bauholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Baumaterialien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brennholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichentwurzeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Getreide	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hülsenfrüchte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kartoffel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreide	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deftaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ziegelsteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverses	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe	3072912	320804	1018198	915699	81558	219224	550495	826311	11046528	2194992	2696425

G.

Uebersicht der im Jahre 1856 zum Tariffasse II
beförderten Frachtgegenstände.

Von	Nach Kosack.	Nach Schwan.	Nach Wüstrow.	Nach Püßow.	Nach Warnow.	Nach Friedrichs- walder Auswichte.	Nach Planken- berg.	Nach Deutschow.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Jugenow.	Total.
	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$	$\frac{1}{2}$ Etr. $\frac{1}{10}$
Kosack.	Bier	151 6	1486 9	687 1	—	—	563 8	—	344	1	362 1	56 8	3353 3
	Butter	—	35 6	—	6	—	—	—	—	—	—	—	7549 9
	Eisen	292	2730	812 1	—	—	102 3	—	—	99 3	451 9	21 9	4509 5
	Lumpen	—	—	81	—	—	—	—	—	—	—	—	5798 1
	Del	42 3	270 6	348	—	—	30	—	137 6	5	153 9	733 3	1403
Schwan.	Spiritus	—	35 4	162	—	—	12 3	—	25 9	—	21 5	733 9	847 2
	Wolle	14 4	102 9	9 6	—	—	—	—	71 9	—	—	3939 4	4138 2
	Kaufmannsgüter u. c.	2268 7	24802 7	5497 8	—	—	10475 4	—	7862 6	984 1	4244 6	19940 5	81277 5
	Summe	2769	26164 1	7066 3	—	—	11183 5	—	8442 5	1084 9	13438 6	38727 8	108876 7
Wüstrow.	Butter	32 7	—	42 2	—	—	—	—	—	—	48	421 3	501 4
	Eisen	—	—	78 7	2 4	—	—	—	—	—	—	—	366
	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	284 9
	Wolle	63 1	—	5	3	—	—	—	—	—	—	—	289 7
	Kaufmannsgüter u. c.	1489 5	386 4	410 1	—	8	209 6	—	193 4	8 6	228 1	838 4	3765 5
Wismar.	Summe	1586 2	507 8	412 8	—	8	209 6	—	193 4	8 6	228 1	838 4	4987 5
Püßow.	Bier	206 5	3 6	68 3	—	—	49 2	—	81 5	2 5	348 1	342 1	4401 8
	Butter	160 5	—	—	6	—	—	—	48 1	—	—	—	12587 4
	Eisen	32 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32 2
	Lumpen	7 2	—	224 8	—	—	—	—	—	—	—	—	8801 5
	Del	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	561 6
Warnow.	Spiritus	—	23	32 9	—	—	5 4	—	731 1	—	—	—	6028 4
	Wolle	35 4	6 9	13 4	—	—	9 6	—	5 9	—	—	—	16331 7
	Kaufmannsgüter u. c.	5248 8	587 7	2432 5	—	7 7	94 6	30	1658 5	245 2	4770	10290	22936 4
	Summe	5691 1	600 5	2492 5	—	7 7	1000 6	30	2525 1	247 7	2495 2	53738 9	68849 3
Deutschow.	Bier	—	46	—	17 4	—	2 8	—	2 8	—	14 4	—	83 4
	Butter	9 4	—	7	—	—	—	—	293 2	—	5 4	—	2171
	Eisen	19 4	169	—	108 2	—	—	—	—	—	—	—	1445
	Lumpen	48 7	131 2	—	4 8	—	55 5	—	—	—	—	—	1144 7
	Del	17 8	3	—	—	—	5 9	—	—	—	5 2	—	98 7
Friedrichs- walder Auswichte.	Spiritus	—	—	—	—	—	14 3	—	—	—	—	—	135 4
	Wolle	20 7	122 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 2
	Kaufmannsgüter u. c.	2263	321 7	1681 7	1057 7	70	4236 3	12 9	920 7	164 3	548	4926 7	10203
	Summe	237 9	2002 3	441 7	1189	70	4314 8	12 9	1216 7	164 3	573	5485 8	14729 5
Planken- berg.	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Butter	48 6	—	—	—	—	—	—	56 1	—	3 7	604 2	742 6
	Eisen	242 8	36 2	41 7	—	—	—	—	—	—	—	—	42 2
	Lumpen	291 4	36 2	216 7	—	—	—	—	129 1	4 1	65 4	126 1	926 4
	Del	—	—	—	—	—	—	—	185 9	4 1	69 1	730 3	1681 2
Deutschow.	Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaufmannsgüter u. c.	6 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2058
	Summe	6 6	—	—	—	—	—	—	56	—	—	—	284 9
Wismar.	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Butter	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Eisen	2 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Del	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kleinen.	Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wolle	3015 3	163 6	525 9	910 7	389 9	1007 6	—	928 8	258 6	791 7	1568 5	40144 3
	Kaufmannsgüter u. c.	3104 5	2781	901 1	1030	394 6	1007 6	—	1623	393 1	983 8	6210 6	16477 7
	Summe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwerin.	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Butter	126 6	44 9	171 3	15 6	36 3	—	—	—	—	—	—	—
	Eisen	129	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Lumpen	—	—	175 2	33 1	201 9	—	—	—	—	—	—	—
	Del	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugenow.	Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaufmannsgüter u. c.	3299 4	381 9	3819 7	2290 8	455 9	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	3439 5	396 8	4291 5	2378 1	694 1	—	—	—	—	—	—	—
Total.	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Butter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaufmannsgüter u. c.	1485	49 6	377 3	270 8	—	70	308 2	1179 9	1626 2	—	—	—
Schwerin.	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Butter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Del	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugenow.	Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaufmannsgüter u. c.	91247 8	2243 7	44562 3	6196 5	25 6	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	96702 1	2393 9	46182 3	6615 8	25 6	—	—	—	—	—	—	—
Total.	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Butter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Del	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total.	Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaufmannsgüter u. c.	113655 1	6813	76475	19622 1	2031 6	1147 6	28584 6	2300 8	72230 3	5142 7	9331	57781 2
	Summe	120360	7605 7	84015 8	22459 4	2405 8	1447 6	30390 4	2491 7	78244 9	5746 3	99902 5	612562 6

H.

Vergleichende Uebersicht der Personenfrequenz von und nach den verschiedenen Stationen für die letzten 3 Jahre, mit Angabe der von den Reisenden zurückgelegten Meilen.

Es sind befördert:

		1856.				1855.				1854.			
		Personen.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Personen.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Personen.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.	
Von													
Rostock	3	43183	1	339372	3	41622	1	326045	2	44280	1	344246	
Schwaan	7	13693	8	42919	7	12764	8	40233	7	14085	8	44003	
Güstrow	4	36951	4	244071	4	34950	4	219693	4	40345	4	261892	
Bügow	5	25378	6	93111	5	23827	6	85593	5	27563	6	97166	
Blankenberg	8	12469	7	62226	8	11975	7	58964	8	12528	7	61476	
Wismar	6	23900	5	149085	6	23186	5	146430	6	24622	5	151463	
Kleinen	9	7449	9	24405	9	6879	9	21461	9	7814	9	23898	
Schwerin	1	56959	3	301235	1	53266	3	282439	1	55318	3	288951	
Hagenow	2	44255	2	319951	2	42202	2	305320	3	41585	2	301239	
Warnow	12	2589	10	10782	10	2639	10	10882	10	3124	10	12528	
Bentschow	11	2713	11	10530	12	2511	11	8673	11	2695	11	10005	
Zachun	10	2963	12	5885	11	2567	12	5082	12	2640	12	5296	
		272502		1603572		258388		1510815		276599		1602163	
Nach													
Rostock	3	42245	2	328151	3	40531	2	315724	3	42255	2	318450	
Schwaan	7	13667	8	40855	7	12779	8	38619	7	14056	8	41059	
Güstrow	4	34425	4	210683	4	34127	4	208443	4	36460	4	213888	
Bügow	5	24826	6	87079	5	23661	6	81706	5	27002	6	90193	
Blankenberg	8	12437	7	60515	8	11975	7	58376	8	12329	7	58934	
Wismar	6	23581	5	144167	6	23069	5	142523	6	24287	5	146820	
Kleinen	9	7168	9	22790	9	6649	9	20082	9	7564	9	22857	
Schwerin	1	57126	3	302271	1	54006	3	285630	1	56328	3	298918	
Hagenow	2	49287	1	382186	2	44493	1	336717	2	48451	1	386099	
Warnow	12	2559	10	9979	10	2643	10	10475	10	2985	10	11492	
Bentschow	11	2569	11	9738	11	2286	11	8290	11	2468	11	8670	
Zachun	10	2612	12	5158	12	2169	12	4230	12	2414	12	4783	
		272502		1603572		258388		1510815		276599		1602163	

Anmerkung. Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Vergleichende Uebersicht der Güterbeförderung von und nach den verschiedenen Stationen für die letzten 3 Jahre, mit Angabe der von den Gütern zurückgelegten Meilen.

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

	1856.			1855.			1854.		
	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.	
Von									
Rostock	3	334997,6	2 3646536	2	433436,7	1 5301627	4	266326,2	3 2937147
Schwaan	8	51370,9	9 165497	8	67709,7	8 408864	8	66980,8	8 363465
Güstrow	2	359310,1	3 3192259	1	481917,8	2 4478712	1	360742,1	1 3184657
Bülow	6	164919,4	6 1195765	6	209848,8	5 1729912	6	193183,3	5 1375943
Blankenberg	7	141856,6	7 848737	7	171684,2	7 1200733	7	155588,2	7 1026256
Bismar	4	322455,0	4 2125895	5	313364,4	4 2202116	5	255020,0	4 1751258
Kleinen	11	36104,1	11 115219	11	26190,3	11 88111	10	30970,1	10 137594
Schwerin	5	272353,2	5 1226571	4	347439,5	6 1422880	3	287288,7	6 1163405
Hagenow	1	561803,4	1 5480810	3	390929,3	3 3895320	2	318423,8	2 3085605
Warnow	12	14800,6	12 82761	12	11888,9	12 74579	12	16286,5	11 96829
Friedrichswalde	10	36294,3	8 176219	9	34605,7	9 157064	9	61847,0	9 296234
Bentschow	9	43163,6	10 158102	10	30676,0	10 103526	11	23966,3	12 82997
	2339430,8		18414371	2519691,3		21063444	2036628,0		15501390
Nach									
Rostock	2	442257,4	2 4084573	2	397928,8	2 3330930	2	364330,1	2 2895436
Schwaan	8	43600,6	8 269449	8	24401,0	8 124495	8	28960,9	8 145272
Güstrow	5	191020,0	4 1766203	5	148119,5	5 1282303	5	117532,8	5 1020518
Bülow	6	118472,5	6 546555	6	101278,6	6 429384	6	115521,2	6 427258
Blankenberg	7	87299,3	7 513338	7	56518,2	7 345161	7	55774,9	7 327161
Bismar	4	196628,0	5 1440968	4	176751,3	4 1324056	4	144021,8	4 1071245
Kleinen	9	28219,8	9 125501	9	21607,2	9 85788	9	20148,2	9 88088
Schwerin	3	380913,4	3 1799344	3	298618,4	3 1557511	3	305637,9	3 1562161
Hagenow	1	805926,3	1 7719235	1	1274534,4	1 12511087	1	860033,4	1 7854211
Warnow	12	10691,4	11 51667	10	8690,3	10 42868	11	7935,8	11 43197
Friedrichswalde	10	23169,6	10 69434	11	6564,4	11 16816	10	11862,4	10 50694
Bentschow	11	11202,5	12 28134	12	4679,2	12 13045	12	4868,6	12 16149
	2339430,8		18414371	2519691,3		21063444	2036628,0		15501390

Anmerkung. Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

K.

Uebersicht der Personen- und Güter-Absfertigungen von und nach den Stationen anderer Bahnen.

Nach den Stationen der Mecklenburgischen Eisenbahn sind direct expedirt:

Von	Personen				Güter						
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Zusam- men.	Zum Tarif I a	Zum Tarif I b	Zum Tarif II	Zum Tarif III	In Wagen- ladungen.	Passagier- gut.	Zusam- men.
Berlin	218	1883	1757	3858	—	5833,6	31310,4	1360,8	1824,9	1864,9	42194,6
Wittenberge	75	466	755	1296	—	9129,8	8434,7	146,2	50,0	446,6	18207,3
Grabow	16	602	1091	1709	—	3400,7	2410,0	31,8	45,0	430,7	6318,2
Ludwigslust	293	2475	4178	6946	—	8111,4	3480,5	296,4	—	1821,1	13709,4
Prigler	16	175	564	755	—	—	—	—	—	178,2	178,2
Brahlisdorf	12	261	522	795	—	—	—	—	—	220,4	220,4
Boizenburg	16	672	1122	1810	—	9787,3	6824,8	147,2	—	505,1	17264,4
Büchen	2	72	154	228	—	—	—	—	—	61,9	61,9
Hamburg	202	3631	7284	11117	—	84529,0	169295,8	4621,5	1994,5	3694,0	264134,8
Lübeck	20	650	984	1654	—	—	—	—	—	594,9	594,9
Magdeburg	35	462	528	1025	—	8009,8	31388,4	724,9	—	456,6	40579,7
Leipzig	17	235	250	502	—	800,0	9307,4	1286,2	—	250,8	11644,4
Mitteldeutsch. Vereinsstationen Hagenow und Nebenstationen d. Berlin-Hamburger Bahn	—	—	—	—	—	—	3746,3	190,8	—	—	3937,1
Summa	1033	15277	27290	43600	59093,5	193475,1	290615,1	10472,2	8147,5	13122,1	574925,5

Von den Stationen der Mecklenburgischen Eisenbahn sind direct expedirt:

Nach	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Zusam- men.	Zum Tarif I a	Zum Tarif I b	Zum Tarif II	Zum Tarif III	In Wagen- ladungen.	Passagier- gut.	Zusam- men.
Berlin	203	1962	1771	3936	—	62951,7	25960,5	1947,1	659,3	1957,9	93476,5
Wittenberge	79	923	1228	2230	—	18539,7	2180,0	184,1	—	905,7	21809,5
Grabow	9	629	967	1605	—	15743,8	1012,2	38,7	—	376,5	17201,2
Ludwigslust	295	2479	3926	6700	—	1121,0	4979,8	240,8	110,0	1895,7	8347,3
Prigler	11	158	560	729	—	—	—	—	—	135,0	135,0
Brahlisdorf	11	250	455	716	—	—	—	—	—	174,4	174,4
Boizenburg	25	722	1294	2041	—	1413,9	2539,2	111,5	150,0	581,5	4796,1
Büchen	11	252	462	725	—	—	—	—	—	230,7	230,7
Hamburg	182	4224	10989	15395	—	452612,1	95533,3	703,1	1449,1	7657,1	557954,7
Lübeck	14	723	1113	1850	—	—	—	—	—	644,6	644,6
Magdeburg	21	509	486	1016	—	6488,5	4747,8	958,8	157,8	523,6	12876,5
Leipzig	13	286	273	572	—	—	1142,8	63,4	—	276,9	1483,1
Mitteldeutsch. Vereinsstationen Hagenow und Nebenstationen d. Berlin-Hamburger Bahn	—	—	—	—	—	—	534,5	163,3	—	—	697,8
Summa	972	16467	31173	48612	16283,0	621094,0	157422,5	5908,1	5218,7	17532,6	823458,9

Nachweis der direct expedirten Vieh-Sendungen.

	Pferde	Rindvieh	Kälber	Schafe u.	Schweine
Nach Berlin	91 Stück	20 Stück	194 Stück	1465 Stück	4814 Stück
Nach Hamburg	88 "	788 "	98 "	8022 "	12343 "

im Jahre 1856.

1. Zusammenstellung der von den einzelnen Maschinen im Jahre 1856 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.
2. Summarische Uebersicht der von den Personen-, combinirten Post- und Gepäc-, Güter- und Vieh-Wagen im Jahre 1856 durchlaufenen Meilen.
3. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.
4. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Personen-, Güter- und Vieh-Wagen.
5. Allgemeine statistische Notizen.

Zusammenstellung

der von den einzelnen Maschinen im Jahre 1856 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.

Der Locomotiven No.		Personenzüge (Haupt-Cours).					Personen- u. Güterzüge (combinirt) Haupt-Cours.					Züge auf den Zweigbahnen.					Hilfs- und Extrazüge.					Reservendienst.					Materialzüge.					Leer.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
		Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
				Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.	Coke.	Holz.	Del u. Talg.	Coke.	Holz.	Del u. Talg.	Coke.	Holz.	Del u. Talg.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Namen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																

Im Durchschnitt mit 32,76 Achsen 108,21 E. Eoke, 0,37 Cubiffuß Holz, 0,23 Del und Talg.

Summarische Uebersicht

der

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

im Jahre 1856 durchlaufenen Meilen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Wagen.	Haben durchlaufen				
		im Jahre 1856			bis ultimo 1855	bis ultimo 1856
		auf der eigenen Bahn. Bahn-Meilen.	auf fremden Bahnen. Bahn-Meilen.	zusammen. Bahn-Meilen.	zusammen. Bahn-Meilen.	zusammen. Bahn-Meilen.
1.	Personenwagen I. und II. Classe, 6räd.	90649,8	30,6	90680,4	436999,1	527679,5
2.	„ II. Classe, 6räd.	220,7	25	245,7	22154,4	22400,1
3.	„ II. und III. Classe, 6räd.	388,3	25	413,3	4953	5366,3
4.	„ III. Classe, 6räd.	50266,4	75	50341,4	286804,2	337145,6
5.	„ III. Classe, 6räd.	19910,5	175	20085,5	110917,6	131003,1
6.	Gepäckwagen, 8räd.	36600	25	36625	145225,7	181850,7
7.	Combinirte Post- und Gepäckwagen, 8räd.	11503,9	—	11503,9	105569,2	117073,1
8.	Bedeckte Güterwagen, 8räd.	72252,9	69672,6	141925,5	856325	998250,5
9.	„ „ 6räd.	30369,8	32435,7	62805,5	8919,8	71725,3
10.	„ „ 4räd.	33472,8	23486	56958,8	369725,1	426683,9
11.	Offene „ 6räd.	6904,1	422,7	7326,8	47892,4	55219,2
12.	„ „ 4räd.	53659,7	4556,6	58216,3	492067,1	550283,4
13.	Holz- und Bockwagen, 8räd.	9196	867,2	10063,2	61892,5	71956
14.	Viehswagen, 6räd.	1849,3	1273,2	3122,5	29673,2	32795,7
15.	Vieh- und Pferdewagen. 4räd.	26747,1	30722,3	57469,4	402692	460161,4
Summa		443991,3	163791,9	607783,2	3381810,6	3989593,9
oder Achsmeilen		1397913,5	503250,6	1901164,1		

Verzeichnis

der

am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.
Ordnungs-Nummer.	Namen der Locomotiven.	Cylinder Zoll	Kolbenhub Zoll	Kessel Durchmesser Zoll	Kessel Länge Fuß	Feizfläche.		Ueberdruck des Dampfes pro Quadr. Zoll	Zahl der Räder	Durchmesser der Räder Fuß	Die Locomotiven sind beschafft		Die Locomotiven haben durchlaufen im Jahre 1856		Insummen bis Ende 1856	Brennstoff im Jahre 1856 pro Meile verbraucht	Eisen- material im Jahre 1856 pro Meile verbraucht	Bemer- kungen.
						Directe Fuß	Indirecte Fuß				aus den Fabriken	in den früheren Jahren	Rückstände im Jahre 1856	bei Material- anfangen im Jahre 1856				
1	Kosch	13	22	38 3/4	9 1/2	40	452	492	72	6	5 engl.	18973,6	149,1	1453,5	20576,2	0,64	97,25	
2	Wismar	13	22	38 3/4	9 1/2	40	452	492	72	6	5 "	14460,9	328,9	203,3	14993,1	0,93	105,3	
3	Güstrow	13	22	38 3/4	9 1/2	40	452	492	72	6	5 "	20074,3	2316,6	56,3	22447,1	0,39	94,63	
4	Marshall Vorwärts	13	20	el. 43 u. 38	11 5/12	50	608 1/2	658 1/2	75	6	5 "	9640,3	44,7	312	9997	0,15	100,67	
5	Hamburg	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	27397,1	3285,2	28,2	30690,5	1,1	98,61	
6	Schwerin	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	18824	1856,5	256,7	20937,2	0,46	105,03	
7	Berlin	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	16210,3	1558,3	490,2	18259	0,52	113,89	
8	Stettin	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	18503,8	5921	13,1	24437,9	0,36	84,19	
9	Schwann	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	27081,7	4687,3	41,7	31760,7	0,23	91,56	
10	Nebel	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	20384,5	2754	8,8	23147,3	0,33	92,22	
11	Warnow	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	29573,4	4897,8	23,1	34494,3	0,36	83,71	
12	Magdeburg	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	18981,7	2989,7	79,2	22050,6	0,41	95,62	
13	Neckenburg	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	21884,7	4215,8	51,1	26151,6	0,24	95,04	
14	Stadtwigau	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	13653,8	229,9	1619	15502,7	0,63	90,03	
15	Strelitz	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	16302,6	2807,3	322,3	19192,4	0,36	122,92	
16	Herules	15	22	41	13 1/16	50	768	818	80	6	5 "	15447,7	4264	9,8	19721,5	0,22	145,63	
17	Hro 300	15	22	41	13 1/16	50	768	818	80	6	5 "	16323	2387,3	32,2	18742,7	0,22	150,57	4 Räder sind gekupelt.
18	Obotrit	15	22	41	13 1/16	50	768	818	80	6	5 "	7307,4	2753,3	14,2	10074,9	0,23	169,25	
19	Swantewitt	15	22	41	13 1/16	50	768	818	80	6	5 "	8925,4	1306,9	20,6	10312,8	0,23	147,77	
20	Offsee	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	4122,1	3008,9	125,3	7256,8	0,38	95,61	4 Räder sind gekupelt.
21	Radegast	16	22	44	13 1/16	62	977	1089	100	6	5 "	—	450,3	—	450,3	0,21	224,99	

Verzeichniß

der

am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Personen-, Güter- und Vieh-Wagen.

Ordnungs- Nr.	Bezeichnung der Wagen.	Stück	à	Personen			Ladungs- fähigkeit. Ctr.
				I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	
1.	6rädr. Personenwagen I. und II. Classe	14	10 à 38 Pers. 4 à 30 "	84	416	—	—
2.	6rädr. " II. Classe	1	32 "	—	32	—	—
3.	6rädr. " II. und III. Classe	2	36 "	—	32	40	—
4.	8rädr. " III. Classe	9	70 "	—	—	630	—
5.	6rädr. " III. Classe	8	5 à 40 " 3 à 60 "	—	—	380	—
6.	8rädr. bedeckte Güterwagen	61	à 180 Ctr.	—	—	—	10980
7.	6rädr. " "	30	240 "	—	—	—	7200
8.	4rädr. " "	29	80 "	—	—	—	2320
9.	6rädr. offene "	9	120 "	—	—	—	1080
10.	4rädr. " "	71	80 "	—	—	—	5680
11.	4rädr. Pferdewagen.	6	80 "	—	—	—	480
12.	4rädr. Viehwagen	15	80 "	—	—	—	1200
13.	6rädr. "	3	120 "	—	—	—	360
14.	4rädr. Ochsenwagen	12	80 "	—	—	—	960
15.	8rädr. Holz- und Wollwagen	16	200 "	—	—	—	3200
16.	8rädr. combinirte Post- und Gepäckwagen	4	—	—	—	—	—
17.	8rädr. Gepäckwagen	4	180 "	—	—	—	720
		294		84	480	1050	34180
				1614			

Allgemeine statistische Notizen.

pro ultimo December 1856.

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-Kapital im Ganzen	6,298,000 ₰
Davon: in Stamm-Aktien	4,350,000 ₰
in Prioritäts-Obligationen	1,600,000 "
in Schuldverschreibungen dritter Priorität gegen die den Aktionairen seit vollendeter Actien-Einzahlung vergüteten zweijährigen Zinsen (pro 1848 und 1849)	348,000 "
	<u>6,298,000 ₰</u>

		im Jahre 1856.	im Jahre 1855.	im Jahre 1854.
Vorhandene Locomotiven	Stück	21	20	20
Vorhandene Tender	"	21	20	20
Vorhandene Personenwagen	"	34	34	34
Dieselben enthalten	Plätze			
	I. Classe	84	84	84
	II. "	480	480	480
	III. "	1050	1050	1050
	Zusammen	<u>1614</u>	<u>1614</u>	<u>1614</u>
Plätze im Durchschnitt auf die Achse		14,54	14,54	14,54
Vorhandene Gepäckwagen	Stück	4	4	4
Vorhandene combinirte Post- und Gepäckwagen	"	4	4	4
Vorhandene Viehwagen	"	36	36	30
Vorhandene Güterwagen, Lowris etc.	"	216	216	170
Gesamtladungsfähigkeit der Güter-, Gepäck- u. Viehwagen		34180	32230	21630
Bahnunterhaltungskosten überhaupt		31748 ₰ 9 β 6 Δ	40260 ₰ 2 β -- Δ	26472 ₰ 44 β 9 Δ
pro Bahnmeile		1644 " 47 " 3 "	2086 " -- " 6 "	1371 " 31 " 5 "
Die Locomotiven haben Zugmeilen durchlaufen		52263,4	54192,3	50586,7
Verbrauch derselben an Holz pro Zugmeile	Ebfß.	0,37	0,38	0,38
Preis pro Ebfß. Holz		11,3 Δ Pr. Ert.	11,3 Δ Pr. Ert.	11,3 Δ Pr. Ert.

	im Jahre 1856.	im Jahre 1855.	im Jahre 1854.
Verbrauch derselben an Coke pro Zugmeile Pfund	108,21	113,27	99,03
Preis pro 100 A Coke	15 Sgr. Pr. Ert.	17,75 Sgr. Pr. Ert.	19,45 Sgr. Pr. Ert.
Verbrauch derselben an Schmiere pro Zugmeile Pfund	0,23	0,23	0,25
Die Reparaturkosten der Locomotiven haben pro Zugmeile be- tragen	6,49 Sgr. Pr. Ert.	6,09 Sgr. Pr. Ert.	5,47 Sgr. Pr. Ert.
Die Bedienung der Maschinen hat pro Zugmeile betragen	7,49 " " "	7,4 " " "	7,34 " " "
Gesamtkosten der Zugkraft pro Zugmeile	35,9 " " "	39,17 " " "	38,44 " " "
Die Personen-Wagen haben Achsmeilen durchlaufen:			
auf der eigenen Bahn	534573,5	534011,8	511573,6
auf fremden Bahnen	1066,8	6974,6	5716,6
Fremde Personen-Wagen haben auf der Bahn Achsmeilen durchlaufen	1684,8	1202,2	4588,5
Die Kosten für die Reparatur der Personen-Wagen haben pro Achsmeile betragen	3,77 A Pr. Ert.	3,25 A Pr. Ert.	2,26 A Pr. Ert.
Die Kosten für die Beleuchtung der Bahnzüge haben pro Achsmeile betragen	0,16 " " "	0,13 " " "	0,11 " " "
Die Güter-, Vieh-, Equipagen- und Gepäckwagen haben Achs- meilen durchlaufen:			
auf der eigenen Bahn	862340	988673,0	887842,8
auf fremden Bahnen	502183,8	828931,9	610649,3
Fremde Güter- u. Wagen haben auf der Bahn Achsmeilen durchlaufen	232054,3	248572,6	113513,6
Die Reparaturkosten für die Güter-, Vieh-, Equipagen- und Gepäck-Wagen haben pro Achsmeile betragen	7,15 A Pr. Ert.	3,25 A Pr. Ert.	1,9 A Pr. Ert.
Die Kosten für das Schmieren sämtlicher Wagen haben pro Achsmeile betragen	0,21 " " "	0,19 " " "	0,22 " " "
Die Kosten für das Putzen sämtlicher Wagen haben pro Achsmeile der bewegten Wagen betragen	0,01 " " "	0,007 " " "	0,007 " " "
Es sind transportirt:			
Personen I. Classe	3289	3119	3117
desgl. II. Classe	85377	81128	79106
desgl. III. Classe	183836	174151	194526
desgl. im Ganzen	272502	258398	276749
Gepäck Centner	61621,9	57709,8	60462,2
Equipagen Stück	165	148	136
Handelsgüter Centner	651998,9	581734,2	505073
Producte	1659774,3	1907367,0	1505819,7
Eilgüter	27657,6	30590,1	25735,3
Pferde Stück	12648	12008	10488
Rindvieh " " " " ca.	8152	9224	9984
Schweine " " " " "	37826	44088	37882
Schafe " " " " "	8209	9229	8486
Verschiedenes Vieh " " " " "	1090	1492	1213
Zusammen an Vieh " " " " "	67925	76041	68053
Eingebracht hat im Durchschnitt:			
Jede Person 35,89 A Pr. Ert.	22,43 Sgr. Pr. Ert.	22,39 Sgr. Pr. Ert.	19,34 Sgr. Pr. Ert.
Jeder Centner Gepäck 5,31 " " "	3,32 " " "	3,05 " " "	3,56 " " "
Jeder Centner Gut 3,72 " " "	2,32 " " "	2,38 " " "	2,23 " " "
Jedes Stück Vieh 17,01 " " "	10,63 " " "	10,77 " " "	10,98 " " "
Jeder Centner Vieh überhaupt 8,45 " " "	5,28 " " "	5,43 " " "	5,5 " " "
An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:			
Jede Person I. Classe	7,35	6,78	7,35
Jede Person II. Classe	6,53	6,59	6,47
Jede Person III. Classe	5,56	5,48	5,49
Jede Person in allen Classen zusammen	5,88	5,85	5,79
Jeder zum Tariffasse 1a beförderte Centner Gut	6,07	5,87	5,65
Jeder zum Tariffasse 1b beförderte Centner Gut	7,63	8,53	7,66
Jeder zum Tariffasse II beförderte Centner Gut	9,53	9,46	9,46
Jeder Centner Gut	7,87	8,32	7,61
Jeder Centner Gepäck	7,57	7,35	7,67
Jedes Stück Vieh	9,65	9,6	9,97
Jeder Centner Vieh	9,87	9,83	10,16

im Jahre 1856. im Jahre 1855. im Jahre 1854.

Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen:

	6,1	β	M.	Ert.	3,81	Sgr.	Pr.	Ert.	3,83	Sgr.	Pr.	Ert.	3,38	Sgr.	Pr.	Ert.
Für jede Person	0,7	"	"	"	0,44	"	"	"	0,41	"	"	"	0,46	"	"	"
Für jeden Centner Gepäck	0,47	"	"	"	0,29	"	"	"	0,29	"	"	"	0,29	"	"	"
Für jedes Stück Vieh	1,76	"	"	"	1,1	"	"	"	1,12	"	"	"	1,1	"	"	"
Für jeden Centner Vieh	0,86	"	"	"	0,54	"	"	"	0,55	"	"	"	0,54	"	"	"

Auf jede Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt:

Personen I. Classe	65	57	62
Personen II. Classe	1496	1435	1373
Personen III. Classe	2744	2564	2866
Personen überhaupt	4305	4056	4301

Von diesen Personen kommen nach Procenten:

auf die I. Classe	1,5	1,4	1,5
auf die II. Classe	34,8	35,4	31,9
auf die III. Classe	63,7	63,2	66,6

Auf jede Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt:

Güter	Centner 49436	56548	41616
Vieh	Stück 874	987	943
Vieh	Centner 1800	2006	1856

Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt:

Personen I. Classe	1253	1096	1187
Personen II. Classe	28864	27707	26504
Personen III. Classe	52969	49478	55323
Personen überhaupt	83086	78281	83014
Güter	Centner 954113	1091370	803181
Vieh	Stück 16876	19042	17615
Vieh	Centner 34749	38723	35811

Die Gesamt-Einnahmen aus dem Betriebe haben betragen:

a. Von Personen	203777	\$ 43 β 6 Δ	192870	\$ 37 β 5 Δ	180272	\$ 43 β 7 Δ
b. Von Gepäck	6812	" 5 " 9 "	5871	" 18 " 6 "	7176	" 15 " — "
c. Von Equipagen	963	" 1 " 10 "	680	" 31 " 10 "	678	" 16 " 3 "
d. Von Vieh	11959	" 9 " 9 "	13755	" 41 " 9 "	12479	" 6 " 6 "
e. Von Gütern	181268	" 32 " — "	200011	" 25 " 10 "	151318	" 36 " 6 "
f. Von Militärtransporten	2393	" 20 " 1 "	2416	" 15 " 3 "	2249	" 33 " 2 "
g. Aus sonstigen Quellen	3477	" 18 " — "	1275	" 6 " 6 "	1525	" 16 " 8 "
Zusammen	410651	" 34 " 11 "	416881	" 33 " 1 "	355700	" 23 " 8 "

Die Gesamt-Einnahmen aus dem Betriebe haben ergeben nach Procenten berechnet:

a. Von Personen	49,62	46,27	50,68
b. Von Gepäck	1,66	1,41	2,02
c. Von Equipagen	0,24	0,16	0,19
d. Von Vieh	2,91	3,30	3,51
e. Von Gütern	44,14	47,98	42,54
f. Von Militärtransporten	0,58	0,58	0,63
g. Aus sonstigen Quellen	0,85	0,30	0,43

Betrag der Gesamt-Einnahme aus dem Betriebe pro Zugmeile

7,857 \$	7,693 \$	7,032 \$
----------	----------	----------

Die Ausgaben haben betragen:

Tit. A. Allgemeine Verwaltung	22496	\$ 14 β 2 Δ	23128	\$ 6 β 9 Δ	17340	\$ 36 β — Δ
Tit. B. Bahnverwaltung	68673	" 9 " 3 "	79037	" 1 " 9 "	64581	" 17 " 9 "
Tit. C. Transportverwaltung	133880	" 14 " — "	133594	" 38 " 6 "	121080	" 8 " 2 "
Zusammen	225049	" 37 " 5 "	235759	" 47 " — "	203002	" 13 " 11 "

Betrag der Ausgabe pro Zugmeile

4,306 \$	4,35 \$	4,013 \$
----------	---------	----------

Betrag der Ausgabe pro Achsemeile

0,131 "	0,133 "	0,134 "
---------	---------	---------

Von den Ausgaben kommen nach Procenten:

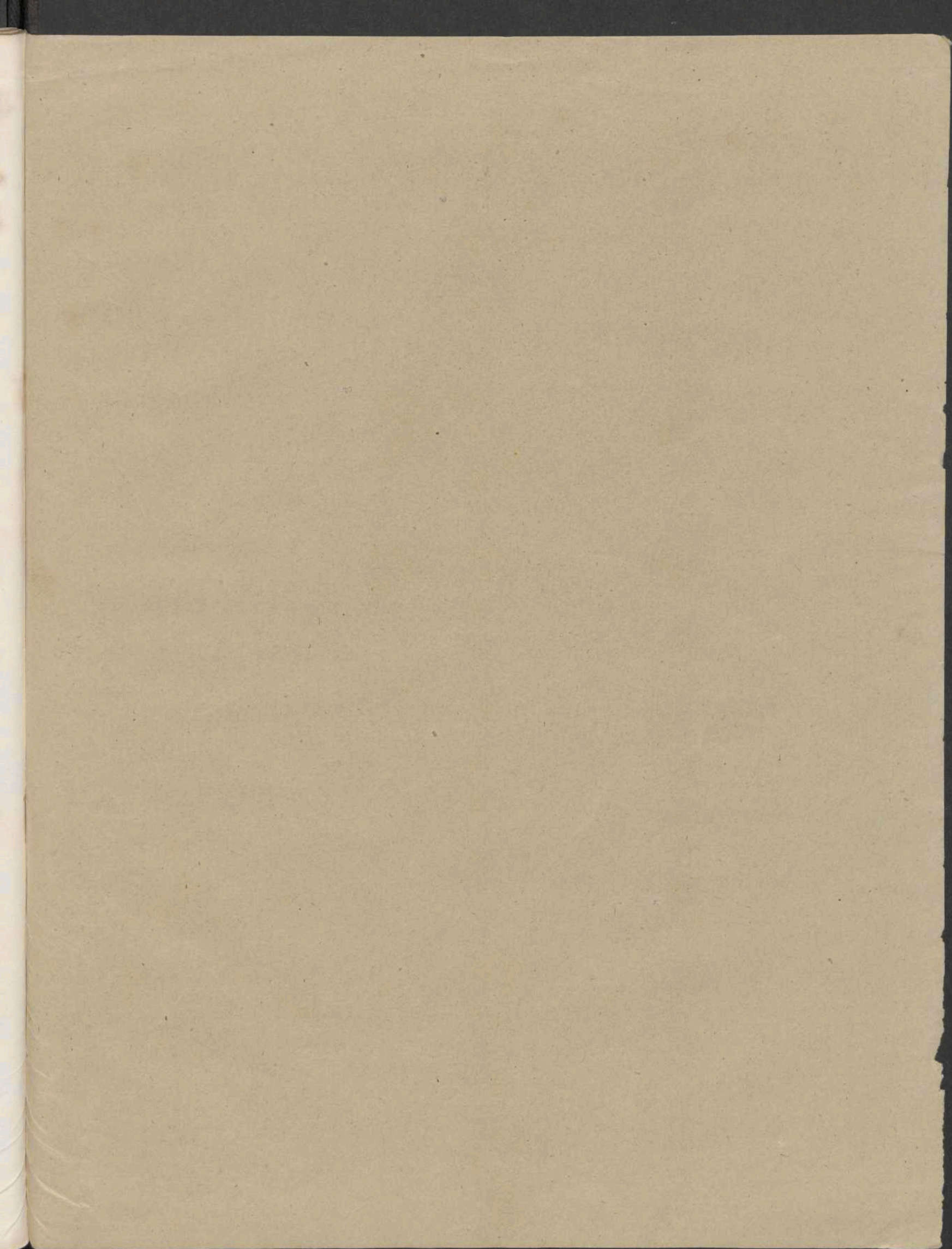
auf Tit. A. Allgemeine Verwaltung	9,996	9,810	8,542
auf Tit. B. Bahnverwaltung	30,515	33,524	31,813
auf Tit. C. Transportverwaltung	59,489	56,666	59,645

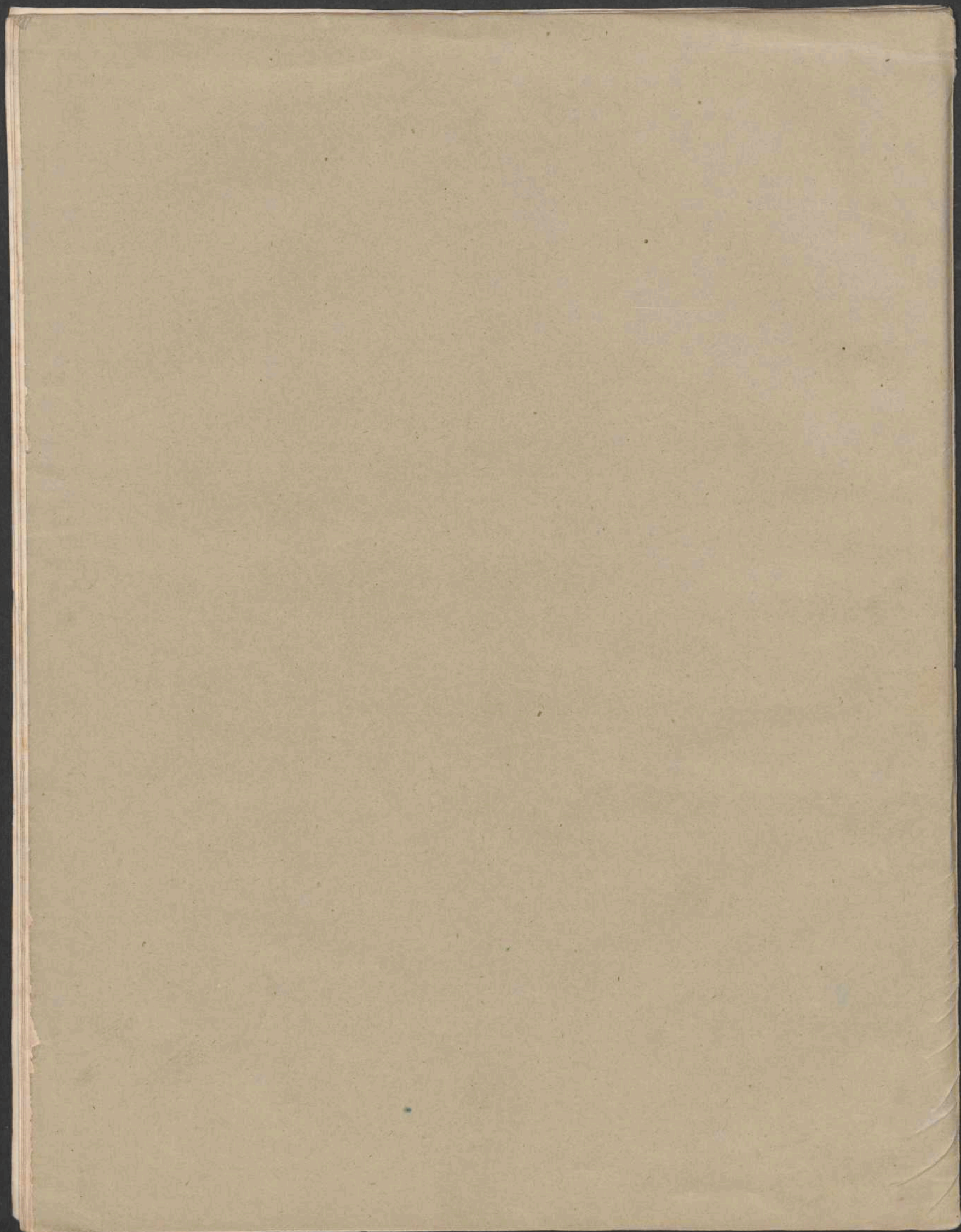
	im Jahre 1856.	im Jahre 1855.	im Jahre 1854.
Die sämtlichen Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	60,423	56,553	59,021
Dem Reservefond sind gut geschrieben	10875 \$	10875 \$	10875 \$
Der Reservefond beträgt	65250 „	54375 „	43500 „
Die Reineinnahme beträgt:			
im Ganzen	167377 \$ 20 β 11 Δ	164932 \$ 40 β 10 Δ	153055 \$ 5 β 1 Δ
pro Rugmeile	3,2 \$	3,04 \$	3,03 \$
Das Gesamt-Anlage-Capital hat sich verzinselt mit pCt.	2,658	2,818	2,481



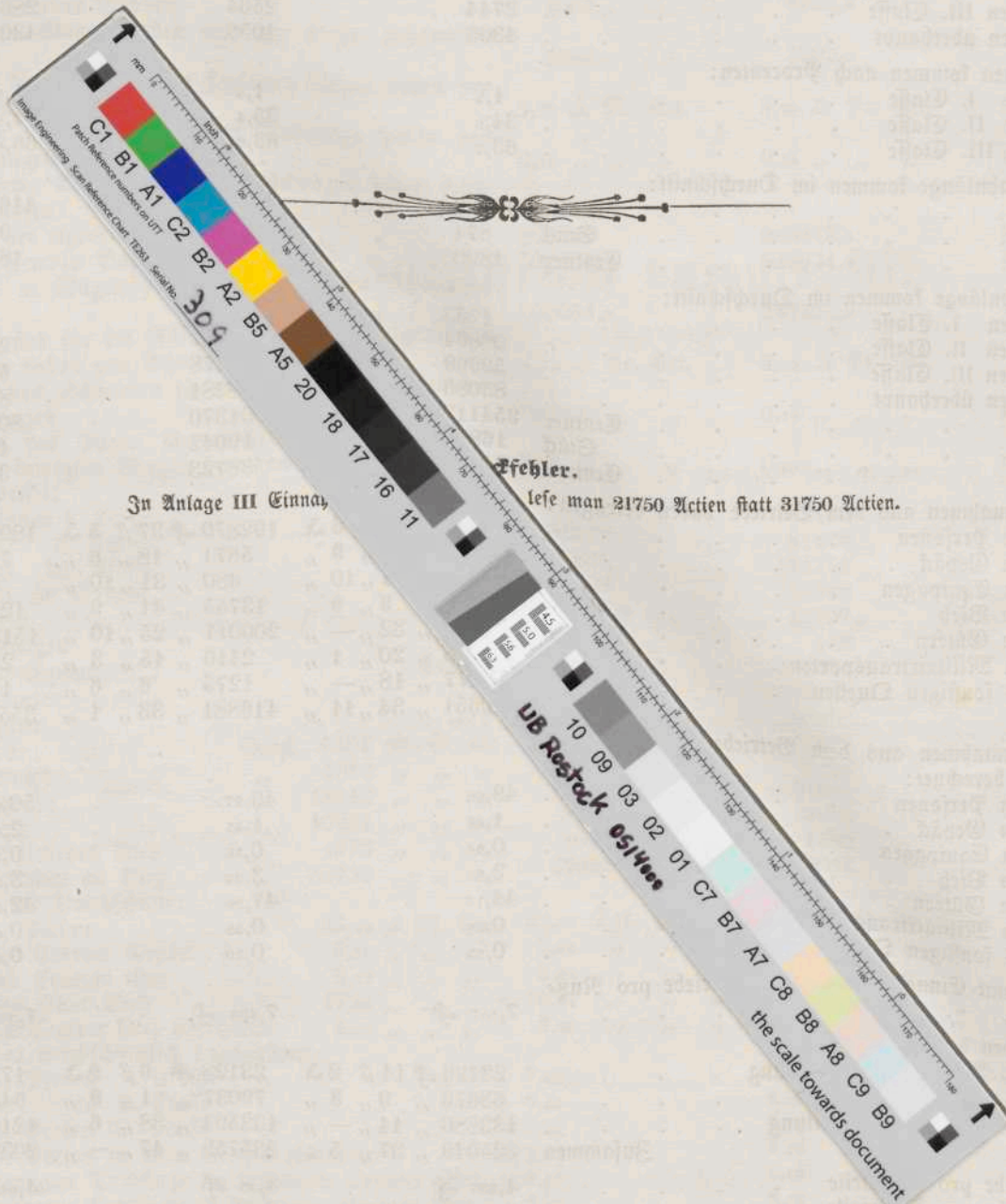
Druckfehler.

In Anlage III Einnahme Zeile 6 von oben lese man 21750 Aktien statt 31750 Aktien.





	im Jahre 1856.	im Jahre 1855.	im Jahre 1854.
Die sämtlichen Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	60,423	56,553	59,021
Dem Reservefond sind gut geschrieben	10875 ₰	10875 ₰	10875 ₰
Der Reservefond beträgt	65250 „	54375 „	43500 „
Die Rein-Einnahme beträgt:			
im Ganzen	167377 ₰ 20 β 11 $\frac{1}{2}$	164932 ₰ 40 β 10 $\frac{1}{2}$	153055 ₰ 5 β 1 $\frac{1}{2}$
pro Rugmeile	3,2 ₰	3,04 ₰	3,03 ₰
Das Gesamt-Anlage-Capital hat sich verzinset mit pCt.	2,658	2,818	2,481



In Anlage III Einna,

Fehler.

lese man 21750 Aktien statt 31750 Aktien.