

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

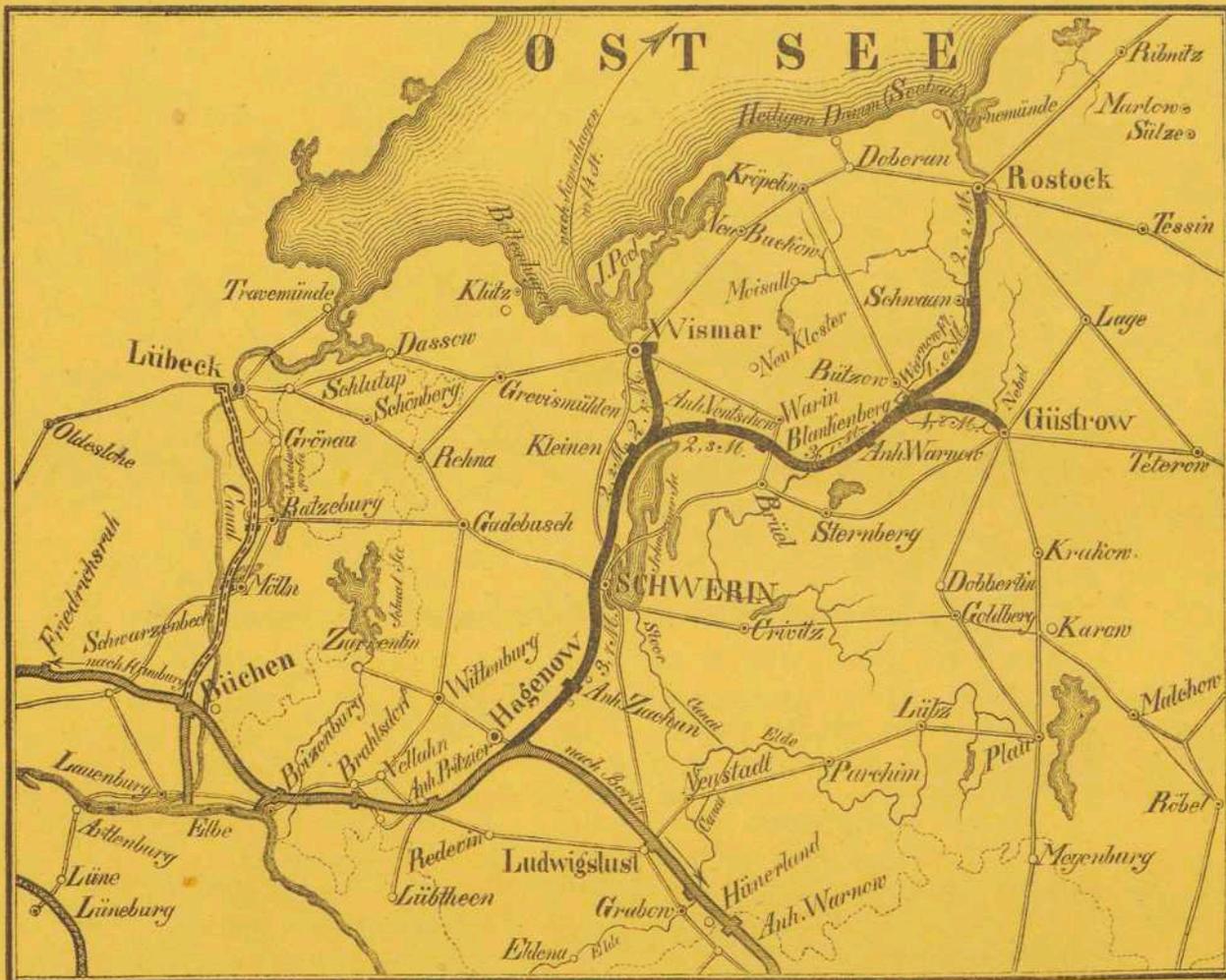
**14=13.1858 : Jahres-Bericht der Direction an die Actionaire, erstattet zu Schwerin
in der ... (... ordentlichen) General-Versammlung am ...**

Schwerin: Schnellpressendruck von F. Hartig, 1858

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765882257>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Mecklenburgische Eisenbahn.



Jahres-Bericht

der

Direction an die Actionnaire,

erstattet zu Schwerin

in der

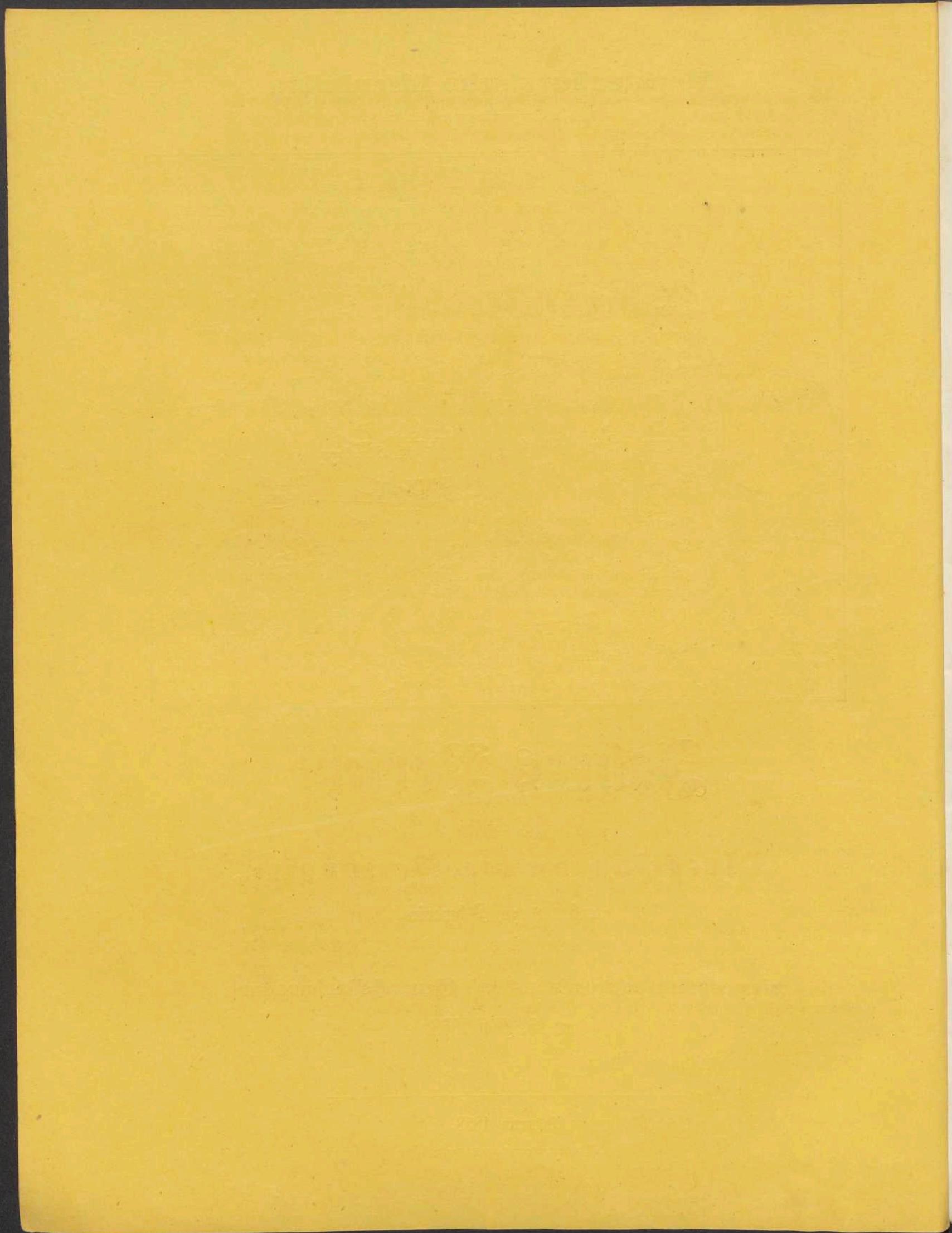
vierzehnten (dreizehnten ordentlichen) General-Versammlung

am 15. Mai 1858.

Schwerin, 1858.

Schnellpressendruck von F. Hartig.





Jahres-Bericht

der Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

an die General-Versammlung der Actionaire

am 15. Mai 1858.

In den Anlagen I. bis VI. wird wie üblich Auskunft über das Resultat des Verwaltungsjahres 1857 und den Vermögensstand der Gesellschaft gegeben.

Bei der Betriebsrechnung (III), nach welcher dem Beschlusse Ihres Ausschusses gemäß eine Dividende von 2 pCt. oder 4 fl pro Actie hat vertheilt werden können, ist eine Aenderung in der bisherigen Form vorgenommen worden, indem die Rechnung selbst gleich über die Verwendung des Betriebs-Ueberschusses Rechenschaft ablegt, was überhaupt übersichtlicher ist, jetzt aber sich aus dem Grunde vernothwendigt, weil die Ausgabe von fl 3480 für Amortisation der Schuldverschreibungen von der Dividende abhängig und daher untrennbar von derselben ist. Die Betriebs-Rechnung pro 1858 wird sich demnächst mit dem vorzutragenden Bestande von 5094 fl 4 β 6 d eröffnen.

Die nach der Hauptrechnung (I) vorrätigen Effecten sind folgende:

Obligationen der Mecklenburgischen Landes-Anleihe bei Salomon Heine		
Litt. A. No. 363, 364 à Vco. fl 1000 stehen zu Buch mit		1209 fl 36 β
Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft Litt. B.		
Serie I. No. 197, 199, 200, 3 Stück à 1000 fl		3000 fl
Litt. B. Serie II. No. 791—800, 10 Stück à 500 fl		5000 "
" " " III. " 1759—64, 1767—1800 = 40 St. à 200 fl		8000 "
		<hr/>
		16000 " — "
		17209 fl 36 β

Unser Reservefond ist, wie wir schon in unserem letzten Geschäftsberichte erwähnt haben, im abgelaufenen Jahre zum ersten Male zum Erfasse abgängiger Bahnschwellen angegriffen worden.

Einleitung-
Finanzen.

Reserve-Gründungs- und Ergänzungsfond.

Derselbe hatte nach unserem vorjährigen Berichte einen Bestand (die statutenmäßige Quote von je 1/4 pCt. des Actien-Capitals aus 6 Betriebsjahren 1851/56 à 10875) von 65250 ₰ — β — 2 die Kosten für die im Jahre 1857 ausgewechselten Bahnschwellen betragen . 4645 „ 11 „ 9 „ bleibt Bestand . 60604 ₰ 36 β 3 2 wie die Hauptrechnung (I) ihn ausweist.

Die pro 1857 für Schwellen veranschlagte Ausgabe von ₰ 17150 ist zwar zur ungefähren Höhe dieser Summe wirklich gemacht worden, doch ist der Reservefond zum Zwecke der Darstellung eines übersichtlichen Haushalts nur für diejenigen Schwellen in Anspruch genommen worden, welche wirklich zur Verwendung gekommen sind, während die übrigen bis dahin als Bestand auf dem Materialien-Conto stehen. Durch die aus dem Betriebsjahre 1857 hinzukommende Quote wird der Reservefond wieder mit ₰ 10875 versorgt werden, wogegen die im Jahre 1858 weiter nothwendigen Schwellen daraus zu bestreiten sind.

Nach der Hauptrechnung (I) befindet sich der Bestand des Reservefond in Prioritäts-Obligationen zinsbar angelegt, deren Nummern wir nachstehend aufführen:

Litt. A. Serie II. No. 777, 1 Stück à 500 ₰	500 ₰
I. No. 117—123, 132—134, 149—152, 187—191, 193—195, 22 Stück à 1000 ₰	22000 „
II. „ 560—564, 599, 601—607, 652—657, 757—769, 771—774, 776—783, 785—788, 790, 49 Stück à 500 ₰	24500 „
III. „ 1381—1384, 1453—1471, 1542—1556, 1558, 1560, 1561, 1722—1738, 1747—1750, 1752—1754, 1756—1758, 68 Stück à 200 ₰	13600 „
	<u>60600 ₰</u>

Mit der jährlichen Beisteuer zu einem Ergänzungs- und Erneuerungsfond fahren wir fort und haben demselben, den jetzt vorläufig dieserwegen angenommenen Grundsätzen gemäß, welche jedoch noch näherer Feststellung bedürfen, aus dem Verwaltungsjahre 1857 ₰ 33000 zugewandt, wie aus der Betriebs-Rechnung (III) ersichtlich ist. Bevor nun diese Zuschüsse der dabei gehegten Absicht gemäß einen Fond bilden können, müssen die vorweg gemachten älteren Ausgaben dadurch gedeckt werden, was übrigens jetzt in naher Aussicht steht. Wir erlauben uns den Sachverhalt nachstehend vor Augen zu führen:

Es sind verausgabt worden

in den Jahren 1854/55 für neue Güterwagen	73733 ₰ — β 9 2
in dem Jahre 1856 „ eine Locomotive	16717 „ 29 „ — „
1857 „ 2 neue Cokswagen	3896 „ 5 „ — „
Es hat beigesteuert:	<u>94346 ₰ 34 β 9 2</u>
das Betriebsjahr 1854	8000 ₰
1855	25000 „
1856	24000 „
1857	33000 „
	<u>90000 „ — „ — „</u>

bleibt Rückstand laut Hauptrechnung (I) 4346 ₰ 34 β 9 2 wogegen der Rückstand beim vorigen Rechnungs-Abschlusse noch 33450 ₰ 29 β 9 2 betrug.

Prioritäts-Schuld.

Ueber die fortschreitende Amortisation der Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B. geben die Anlagen IV. und V. Auskunft. Die Hauptrechnung (I) weist nach, daß von der für die Convertirung des Zinsfußes gemachten Ausgabe mit Anfang des gegenwärtigen Jahres noch 20031 ₰ 18 β 9 2 abzutragen blieben.

Von den amortisirten 4 1/2 procentigen Obligationen sind bis heute zur Zahlung noch nicht vor-gezeigt worden:

Litt. A. Serie III. No. 1415, 1907	à 200 ₰
„ B. „ II. „ 334	à 500 „

welche am 2. Januar 1856 zahlfällig waren.

Von 4procentigen Obligationen, fällig am 2. Januar 1857, sind folgende ausgelosete Nummern noch nicht abgehoben worden:

Litt. A. Serie II. No. 386, 674	a 500 ₰
„ B. „ III. „ 1364	a 200 „

Dem in der General-Versammlung vom 28. April 1849 beschlossenen Plane gemäß, wird durch die Vertheilung einer Dividende von 2 pCt. eine Amortisation der zur Capitalisirung der Zins-Coupons der Stamm-Actien creirten Schuldverschreibungen zur Höhe von 1 pCt. des Capitals von 348000 ₰ bedingt. Sie finden demgemäß die Ausgabe von ₰ 3480 in der Betriebsrechnung (III) aufgeführt, wogegen wir 43 Stück Schuldverschreibungen ausgeloset und zur Auszahlung am 1. Juli publicirt haben. Es sind dies folgende Nummern: 30, 111, 121, 524, 525, 526, 531, 566, 636, 727, 739, 774, 826, 1056, 1119, 1544, 1642, 1647, 1682, 1763, 1792, 1839, 1975, 2522, 2705, 2791, 2821, 2836, 2884, 2887, 3017, 3138, 3419, 3595, 3620, 3680, 3683, 3693, 3905, 4005, 4118, 4145, 4289.

Es ist erfreulich, daß das Jahr 1857, obgleich keine außergewöhnlichen Transporte demselben zu Hülfe gekommen sind, wie es im Jahre 1855 der Fall war, dennoch wieder einen Fortschritt in der Gesamt-Einnahme aus dem Verkehre gegen das Vorjahr um 25571 ₰ und selbst gegen 1855 um 19341 ₰ aufzuweisen hat.

Verkehrs-
Verhältnisse.

Die Einnahme für die Personenfrequenz ist noch in stetem Zunehmen gewesen, indem das Jahr 1857 einen Zuwachs von 15305 Thlr. gegen 1856 und von 26211 Thlr. gegen 1855 gebracht hat. Die Anzahl der beförderten Personen hat im Jahre 1857 auch wieder die Höhe des Jahres 1854 nicht nur erreicht, sondern um ca. 13000 Personen überstiegen, während das Jahr 1855, mit welchem die Tarif-Erhöhung begonnen, und dann auch das Jahr 1856 eine verminderte Frequenz — wenn auch nicht Minder-Einnahme — zeigten.

Gegen die beiden Vorjahre ist die Hebung der Personenfrequenz beträchtlich, indem die Zunahme 21498 Personen gegen 1856, und 35350 Personen gegen 1855 beträgt, und auch die Verhältnißzahl der Personenmeilen, welche den eigentlichen Maßstab bilden, einen entsprechenden Fortschritt zeigen (man vergleiche Anl. F mit der Verkehrs-Nachweisung), woran alle Stationen theilhaftig sind. Bemerkenswerth ist noch, daß nach Hamburg ca. 7000 Personen mehr als von Hamburg befördert sind. Man sieht hier die Wirkung der bekanntlich noch immer fortdauernden Auswanderung vor Augen.

Die Einnahme aus dem Gepäc- Equipagen- und Vieh-Transport hat, im Vergleich zu dem Jahre 1856, 2746 Thlr. mehr betragen.

Im vorigen Jahre hatten wir Ihnen zu berichten, daß die Güterbewegung des Jahres 1856 gegen diejenige des Jahres 1855 um etwas zurückgeblieben sei, was damals jedoch in der ganz außer-gewöhnlichen Getreide-Ausfuhr des letztgenannten Jahres seine genügende Erklärung fand. Wenn auch das Jahr 1857 hinsichtlich der Einnahme und der beförderten Massen dem Jahre 1855 nicht gleichkommt, so hat solches doch gegen 1856 immer noch einen Fortschritt gemacht, indem 1857 8960 Thlr. mehr vereinnahmt und ca. 33000 Ctr mehr befördert sind als 1856, obgleich die beiden letzten Monate einen Ausfall von ca. 115000 Ctr mit ca. 2200 Thlr. zeigen, dessen Veranlassung wir wohl lediglich in den damals eingetretenen commerciellen Verhältnissen zu suchen haben.

Die Güter der Tarifklasse II. A. (früher 1^b) zeigen einen Zuwachs von ca. 76000 Ctr; die der Tarifklasse II. B. (früher 1^a) sowie die Normalgüter dagegen einen Ausfall, erstere von ca. 42000 und letztere von ca. 1000 Ctr.

Von denjenigen Artikeln, die im Vorjahre gegen 1856 eine wesentliche Zu- oder Abnahme nachweisen, haben wir folgende zu nennen. Es sind mehr befördert: Getraide und Hülsenfrüchte ca. 111800 Ctr, Mehl ca. 15200 Ctr, Steinkohlen ca. 20300 Ctr. Dagegen sind weniger befördert: Brennholz ca. 26100 Ctr, Gyps ca. 12700 Ctr, Drains ca. 10800 Ctr, Kartoffeln ca. 46200 Ctr, Butter ca. 5100 Ctr und Wolle ca. 6400 Ctr.

Ueber die Zunahme und Abnahme einiger Artikel geben wir im Folgenden nähere Auskunft:

	Getraide.	Mehl.	Stein- kohlen.	Brennholz	Gyps.	Drains.	Kartoffel.	Wolle.	Butter.
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Es ist mehr abgegangen									
Von Rostock	—	—	17300	—	—	—	—	—	—
„ Schwaan	25900	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Güstrow	97000	4700	—	—	—	—	—	—	—
„ Bützow	15600	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Blankenberg	19700	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Wismar	—	8200	3200	—	—	—	—	—	—
„ Schwerin	17200	—	—	—	—	—	—	—	—
Es ist weniger abgegangen									
Von Rostock	11900	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Güstrow	—	—	—	23100	—	—	—	4000	—
„ Warnow	3400	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Blankenberg	—	—	—	—	—	—	5100	—	—
„ Bentzow	3000	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Kleinen	—	—	—	—	3700	—	—	—	—
„ Schwerin	—	—	—	—	—	8700	—	—	—
„ Hagenow	41000	—	—	3100	8400	—	39700	—	—
Es ist mehr angekommen									
In Rostock	39800	5900	—	—	—	—	—	—	—
„ Güstrow	—	—	8700	—	—	—	—	—	—
„ Bützow	5800	—	6000	—	—	—	—	—	—
„ Friedrichswalde	—	—	7600	—	—	—	—	—	—
„ Blankenberg	—	—	10400	—	—	—	—	—	—
„ Wismar	—	—	—	—	—	3300	—	—	—
„ Kleinen	—	—	5000	—	—	—	—	—	—
„ Schwerin	4600	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Hagenow	87400	9300	—	—	—	—	—	—	—
Es ist weniger angekommen									
In Rostock	—	—	—	7600	—	—	24900	—	—
„ Schwaan	—	—	6100	—	—	—	—	—	—
„ Güstrow	22200	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Friedrichswalde	—	—	—	—	—	—	4400	—	—
„ Blankenberg	5000	—	—	—	—	—	8200	—	—
„ Wismar	—	—	—	12000	—	—	—	—	—
„ Kleinen	—	—	—	—	—	—	4800	—	—
„ Schwerin	—	—	12300	7100	8700	11900	4200	—	—
„ Hagenow	—	—	—	—	—	8500	—	6400	5400

Während bedeutende Mengen von Getraide im Jahre 1855, und in geringerem Maße auch im Jahre 1856, nach Berlin, Wittenberge und Magdeburg befördert wurden, haben im vergangenen Jahre diese Sendungen fast ganz aufgehört, wogegen das über die Bahn ausgeführte Getraide fast ausschließlich seinen Weg nach Hamburg genommen hat.

Die Ergebnisse der von den Personen und Gütern durchschnittlich durchfahrenen Meilen und der dafür pro Meile durchschnittlich erzielten Einnahme haben wesentliche Aenderungen gegen die Vorjahre nicht erlitten. Nur bei den Gütern ist das Ergebnis pro Centner und Meile für 1857 auf 3,72 Pfennige gestiegen, während solches in den Jahren 1854 bis 1856 immer nur 3,48 Pfennige betragen hat. Diese Steigerung ist hauptsächlich durch den seit dem 1. Oktober v. J. erhöhten Tarif hervorgerufen und wird in diesem Jahre noch weiter fortschreiten; es sei denn, was nicht zu erwarten steht, daß in der Benutzung der verschiedenen Tarifclassen eine erhebliche Aenderung einträte.

Von den beförderten Personen gehören ungefähr $\frac{1}{3}$, von den Normalgütern ungefähr $\frac{3}{4}$ und von den zu den ermäßigten Tarifen beförderten Gütern ungefähr $\frac{1}{2}$ dem directen Verkehr an, welches Verhältniß im Jahre 1856 ebenso stattgefunden hat.

Die Betriebs-Einnahme der ersten 4 Monate dieses Jahres geben wir zum Vergleich mit der der beiden Vorjahre in nachstehender Tabelle.

Es ist vereinnahmt:

	1858.					1857.					1856.				
	Personen zc.	Gepäck, Vieh u. Equipagen	Güter zc.	Wagenmiete	Zusammen	Personen zc.	Gepäck, Vieh u. Equipagen	Güter zc.	Wagenmiete	Zusammen	Personen zc.	Gepäck, Vieh u. Equipagen	Güter zc.	Wagenmiete	Zusammen
Januar	11875	955	16858	1231	30919	12674	1180	15485	1348	30687	12256	939	10966	450	24611
Februar	9566	1212	14240	800	25818	11147	1095	15847	899	28988	10587	1151	12773	568	25079
März	12460	1210	21230	1000	35900	14115	1671	20141	1080	37007	17035	1293	16470	360	35158
April	18080	1600	17160	800	37640	22122	2259	15041	740	40162	13988	1260	17163	124	32535
Summa	51981	4977	69488	3831	130277	60058	6205	66514	4067	136844	53866	4643	57372	1502	117383

Vorbehaltlich der genauen Feststellung der Einnahmen im März und April 1858 und der Wagenmiete im Februar, März und April 1858.

Die Gesamt-Einnahme dieser 4 Monate steht freilich hinter der entsprechenden Periode des Vorjahres um mehr als Thlr. 6000 zurück, zeigt aber noch einen bedeutenden Ueberschuß gegen 1856. Uebrigens ist es befriedigend, daß die Einnahme für Güter trotz der für den Handel ungünstigen Zeitumstände noch 3000 Thlr. mehr betragen hat, als in den 4 ersten Monaten des Vorjahres. Daß die demselben Zeitraume angehörende Personen-Einnahme um ca. 8000 Thlr. gegen das Vorjahr zurückgegangen ist, müssen wir als durch zufällige Umstände verursacht annehmen, worauf wir sogleich bei der Besprechung des Tarifs zurückkommen werden, und nur bemerken wollen, daß der Anfang dieses Jahres anderen Bahnen viel größere Ausfälle gebracht hat, als uns. Wir glauben kaum, daß wir für das ganze Jahr 1858 eine geringere Einnahme für Personen zu erwarten haben, als im Vorjahre.

Mit dem 1. Oktober ist die Ihnen bereits angekündigte Erhöhung unserer Gütertarife ins Leben getreten. Wenn gleich seitdem noch zu kurze Zeit verlossen ist, um eine Beurtheilung des Erfolges aus dem Gange des Verkehrs zu rechtfertigen, so können wir doch mit Befriedigung anführen, daß im Ganzen eine Minder-Einnahme für Güterfrachten gegen die entsprechenden Zeiträume des Vorjahres nicht ein-

Tarif.

getreten ist. Den Ausfall in den beförderten Massen dürfen wir wohl mit Recht auf die Folgen der gegen Ende vorigen Jahres eingetretenen Handelskrisis schreiben, was seine Bestätigung darin findet, daß auch der Personenverkehr, welcher durch die mit Anfang des Jahres 1855 eingeführte Tarif-Erhöhung nicht allein keine Abnahme zeigte sondern sich im Gegentheil immer lebhafter entwickelte, gerade seit der eben erwähnten Geschäftsförderung, und ohne Zweifel durch dieselbe, erheblich beeinträchtigt worden ist. — Wir glauben immer, daß unsere bei der Tarif-Erhöhung gehegte Erwartung: — die Frequenz werde nicht in irgend erheblicher Weise darunter leiden — sich bei den Gütern eben so wohl bestätigen wird wie bei den Personen, und in diesem Falle wird die durch die Tarif Erhöhungen vermehrte Einnahme aus der Güterbeförderung dereinst ebenso wie beim Personenverkehr erheblich zum weitem Aufblühen unseres Instituts beitragen. Es geht hieraus hervor, daß wir die Tarif-Erhöhungen für richtig getroffene Maßregeln halten dürfen.

Betriebsmittel.

Im verflossenen Jahre ist unser Wagenpark nur um zwei achtradr. Wagen (Pos. 15 des Verzeichnisses sub Nr. 4 der statistischen Anlagen) vermehrt worden, welche vornehmlich zum Kohlen- und Coke-Transporte geeignet und bestimmt sind. Augenblicklich sind noch vier sechsrädrige Personenwagen III. Cl. in unserer Werkstatt im Bau, deren Beschaffung sich als höchst nothwendig herausgestellt hat, weil unsere Personenwagen zwar für den gewöhnlichen Dienst ausreichend sind, bei jeder durch Festtage und andere Veranlassungen vermehrte Frequenz aber dem Bedürfnisse nicht genügen, wobei die leihweise Aushilfe der Nachbarbahnen wegen des eigenen Bedürfnisses derselben immer auf größere Schwierigkeiten stößt, obgleich wir uns dort immer des bereitwilligsten Entgegenkommens zu erfreuen hatten.

Unterhaltungs-
und
Betriebskosten.

Es ist möglich geworden, an den Betriebskosten, welche mit der Summe von 216238 fl 15 kr 3 sch abschließen, im Ganzen eine Ersparung von 8392 fl - 9 kr 2 sch gegen den Etat zu erzielen, und da die Ueberschreitung mehrerer Titel 2943 fl 3 kr 9 sch beträgt, so erhebt sich die Minder-Ausgabe auf andern Titeln zusammen auf 11335 fl 4 kr 6 sch . Die Bemerkungen zu der speciellen Betriebskosten-Rechnung (VI.) geben hierüber näheren Aufschluß, wobei wir hier nur hervorheben, daß die erheblicheren Ueberschreitungen bei der Unterhaltung der Bauten und des Inventars, inebesondere der Transportwagen vorgekommen sind, also bei Ausgaben, für deren genaue Veranschlagung man nicht immer einstehen kann. Von der Minder-Ausgabe gegen den Etat kommen allein fast 2000 fl auf die unvorhergesehenen Ausgaben, deren Veranschlagung lediglich auf Schätzung beruht; die übrigen ca. 9000 fl rechnen sich mit Ausnahme einiger größerer in der vorgelegten Rechnung selbst motivirter Positionen aus vielen kleinen Ersparungen zusammen.

Die aus unserer Cokobrennerei-Anlage zu Wismar hervorgegangenen Cokes zur Locomotivfeuerung sind aus Anlaß der höheren Seefracht im vorigen Jahre auf ca. 25 $\frac{1}{2}$ fl pr. 100 A. (gegen 24 fl im Jahre 1856) zu stehen gekommen. Wir dürfen ein günstigeres Resultat pr. 1858 erwarten.

Die in früheren Berichten gegebenen Details über die einzelnen Aufwendungen im Betriebe haben wir sämmtlich in Anlage Nr. 5. der statistischen Uebersichten verwiesen.

Bauliche Verbesserungen der Bahn.

Nachdem das für die Central-Verwaltung acquirirte Haus an der Augustenstraße in Schwerin fertig hergestellt und bezogen worden und auch das Empfangshaus zu Wismar vollendet ist, obgleich die Rechnung noch nicht ganz hat abgeschlossen werden können, werden erhebliche Ausgaben aus dem Baufond nicht mehr vorkommen. Wir werden daher noch im Laufe dieses Jahres im Stande sein, Behufs des reinen Abschlusses dieser Rechnung, und gleichzeitiger Verfügung über den Rest der Geldmittel, unsere Anträge zu stellen.

Die Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse der Beamten stellt sich am Schlusse des Jahres 1857 wie folgt: Beamten-Pensions-Casse.

	im Jahre 1857.			bis zum Schlusse des Jahres 1857.		
	⌘	β	α	⌘	β	α
I. Einnahme.						
Beiträge der Genossen, abzüglich zurückgezahlter Gelder und zwar						
a. Gehaltsbeiträge	1471	25	—	4942	30	6
b. Eintrittsgelder	14	8	—	291	36	—
c. Zulagegelder	17	4	—	106	29	—
d. Extracinschüsse	45	10	—	242	—	—
	1547	47	—	5582	47	6
Erlös für gefundene Gegenstände	103	37	9	435	8	3
Aufkunft für Heu, Weiden, Ackerstücke ic.	1378	11	9	5694	27	—
Dotationen der Eisenbahn-Gesellschaft	1067	38	6	5551	47	—
Verschiedene Ueberweisungen und zufällige Einnahmen	227	8	—	771	27	10
Strafgelder der Eisenbahn-Beamten	26	19	—	184	2	—
Zinsen auf belegte Capitalien	581	11	3	1752	46	—
Erlös für verkaufte Reglement, Fahrpläne, Papier-Abfälle ic.	71	41	3	290	26	—
Antheil an der für Beaufsichtigung des Staatstelegraphen gezahlten Vergütung	142	24	—	502	15	—
	5146	46	6	20766	6	7
II. Ausgabe.						
Unkosten für diverse Anschaffungen	2	24	—	13	30	—
An Wittwen-Pensionen	39	—	—	56	24	—
	41	24	—	70	6	—
III. Recapitulation.						
Bestand-Vortrag vom Jahre 1856	15590	26	1	—	—	—
Einnahme wie oben ad I	5146	46	6	20766	6	7
Summa	20737	24	7	20766	6	7
Ausgabe wie oben ad II	41	24	—	70	6	—
Bestand am 31. December 1857	20696	—	7	20696	—	7

Dieser Bestand wird folgendermassen nachgewiesen:

1) in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft und zwar:

Litt. A. Serie I. Nr. 228, 229, 2 Stück à 1000 Thlr.	2000	₰	—	β	—	₰
" " " II. " 952, 953, 2 Stück à 500 Thlr.	1000	"	—	"	—	"
" " " III. " 1641—1644, 1930, 1932, 1943, 7 Stück à 200 Thlr.	1400	"	—	"	—	"
Litt. B. Serie I. Nr. 39, 167, 2 Stück à 1000 Thlr.	2000	"	—	"	—	"
" " " II. " 261, 295, 613, 658, 659, 704, 705, 7 Stück à 500 Thlr.	3500	"	—	"	—	"
" " " III. " 1432—1436, 1438—1441, 1452, 1562, 1563, 1632—1635, 1739—1746, 24 Stück à 200 Thlr.	4800	"	—	"	—	"
	<u>14700</u>	₰	—	β	—	₰

2) in 4procentigen Schuldverschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft:

No. 101—104, 119—121, 359, 361, 362, 432, 433, 1123— 1125, 1452, 1453, 1530, 1751, 2074—2078, 2080— 2084, 2380, 2444—2450, 2563, 2564, 2681, 2960, 3088, 3089, 3092, 3406, 3407, 3812, 3830, 3999, 4000, 50 Stück im Nominalwerthe à 80 Thlr. = 4000 Thlr., angekauft resp. zu 90, 92 und 94 pCt. mit	3639	"	28	"	—	"
--	------	---	----	---	---	---

3) in einer 4 $\frac{1}{2}$ procentigen Prioritäts-Obligation der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft:

IV. Emission. Serie III. No. 8636	100	"	—	"	—	"
---	-----	---	---	---	---	---

4) in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft:

No. 14119—14422, 14424, 14425, 14427—14438, 15381— 15389, 15393, 25 Stück im Nominalwerthe à 100 Thlr. = 2500 Thlr. angekauft zu 87 pCt. mit	2175	"	—	"	—	"
--	------	---	---	---	---	---

5) Baarer Vorrath bei der Haupt-Casse der Gesellschaft	81	"	20	"	7	"
Summa wie oben	<u>20696</u>	₰	—	β	7	₰

Die vorstehend aufgeführten Effecten befinden sich sämmtlich im Depositorio der Gesellschaft.

Die aus der früheren Betriebsperiode noch rückständigen Beiträge der Genossen haben sich durch die inzwischen fernerweitig geleisteten Abträge auf die Summe von 1345 Thlr. 41 β 9 ₰ abgemindert. Dem Institute gehörten am Schlusse des Jahres 1857 an: 98 beitragende Mitglieder und zwei Wittwen, welche resp. 12 Thlr. und 27 Thlr. jährliche Pensionen beziehen.

Allgemeines.

Die Rostocker Seedampfschiffahrts-Gesellschaft hat ihre Fahrten zwischen Rostock und St. Petersburg am 6. Mai d. J. mittelst der beiden neu erbauten Schraubenschiffe: Großfürst Constantin und Erb-großherzog Friedrich Franz wieder begonnen. Hoffentlich werden diese sich derselben guten Aufnahme beim Publikum zu erfreuen haben, wie früher, was auch uns nur zum Nutzen gereichen kann.

Das Project einer Mecklenburgischen Eisenbahn (von Güstrow über Neubrandenburg nach der Preussischen Grenze) hat sich insofern eines Fortschrittes zu erfreuen gehabt, als es dem schon im Jahre 1856 gebildeten Comite, welchem auch die beiden Mecklenburgischen hohen Staatsregierungen ihre Gunst nicht versagt haben, gelungen ist, die Mittel zur Vornahme speciellerer Vorarbeiten und Ausarbeitungen eines darauf basirten Kosten-Anschlages aufzubringen, aus welchem nun mit einiger Sicherheit zu schließen ist, daß die 15 $\frac{4}{10}$ Meilen lange Bahn von Güstrow nach der Preussisch Strelitzschen Grenze für ₰ 5025000 wird hergestellt werden können. Wir haben seiner Zeit dem Comite das Resultat der auf unsere Kosten bewirkten Arbeiten überwiesen; und, bei dem großen Interesse welches unser Institut an dem Zustandekommen des fraglichen Projects unzweifelhaft hat, haben wir weiter zu den von dem Comite durch Subscription zur

Ausführung vollständiger Vorarbeiten aufgebrachten Mitteln noch eine Summe beigesteuert, indem wir mit Genehmigung Ihres Ausschusses zu den laut vorjähriger Bilanz verausgabten 421 R^{th} 46 S 9 D noch „ „ „ 1078 „ 1 „ 3 „ also im Ganzen 1500 R^{th} 1281 hergegeben haben, welche Sie als Vorschuß in der Bilanz (I.) aufgeführt finden. 1281

Die hohen Landes-Regierungen von Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz haben ihr Interesse an dem zu bildenden gemeinnützigen Institute durch die dem im November v. J. zu Sternberg versammelt gewesenen Landtage gemachten Eröffnungen bethätigt. Am 25. November haben nämlich die hohen Landes-Regierungen den Ständen die Mittheilung gemacht, daß ein Bau-Capital für die in Rede stehende Bahn von R^{th} 5000000 erforderlich sein würde, welche Summe sich indeß vielleicht durch unentgeltliche Abtretung des Terrains und eine veränderte durch die preussischen Enclaven zu führende Linie noch etwas abmindern würde. Bestimmte Vorschläge zur Unterstüzung des Unternehmens sind von den hohen Regierungen nicht gemacht, sondern die Stände nur aufgefordert worden, im Allgemeinen ihre Bereitwilligkeit dazu kund zu geben und sich zugleich vorläufig über folgende drei Arten der Ausführung zu erklären:

- 1) Bildung einer Actiengesellschaft und Uebernahme von Litt. B.-Actien Seitens des Landes, wie bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn;
- 2) Erbauung durch die Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft mittelst einer vom Lande zu garantirenden Prioritäts-Anleihe;
- 3) Unterstüzung des Unternehmens aus Landesmitteln nach Analogie der Chausseebauten.

Das zur Prüfung dieser Angelegenheit erwählte Comite erstattete zu Anfang December den erforderlichen Bericht durch Ueberbringung zweier Vota, da eine Einigung nicht zu erreichen gewesen war, deren eines die Sache völlig ablehnen wollte, das andere aber das Zustandekommen der Eisenbahn für das Land als erspriesslich erachtete und daher proponirte, die ständische Antwort dahin abzugeben:

daß man das Unternehmen für ein gemeinnütziges und deshalb zur Unterstüzung aus gemeinsamen Landesmitteln geeignetes halte, sich zur Zeit aber über die Art und Weise der Unterstüzung nicht aussprechen könne, sondern dieserhalb weitere Vorlagen erwarten müsse.

Das zweite Votum des Comite ist durch Abstimmung von der Ritterschaft zum Beschlusse erhoben worden, während die Landschaft sich ihr Votum in dem jetzigen Stadium der Verhandlungen vorbehalten hat.

Von weiteren Schritten der Staatsregierungen ist nichts bekannt geworden, doch ist es unzweifelhaft, daß das Unternehmen sich nach wie vor der Sympathieen der hohen Behörden sowohl wie eines überwiegend großen Theils der Stände beider Mecklenburg erfreuet, und so dürfen wir hoffen, daß das Project der für uns nicht minder als für das ganze Land so wichtigen Mecklenburgischen Eisenbahn in nicht zu ferner Zeit zur Wirklichkeit werden wird. Das Comite setzt seine Bestrebungen für das Zustandekommen unablässig fort, doch hat über den Erfolg bis daher nur verlautet, daß man versuchen wird, ein Actien-Unternehmen zu Stande zu bringen.

In Ansehung der Rentabilität der neuen Bahn können wir uns nur auf das im vorigen Jahre hierüber Angeführte beziehen. Was wir damals über die auf der jetzigen Mecklenburgischen Eisenbahn fortschreitende Einnahme pr. Bahnmeile sagten, findet seine Bestätigung durch das Hinzufügen des Ergebnisses des Jahres 1857. Wir führen dieses durch nachstehende Ergänzung der bereits im vorigen Jahre gegebenen Aufstellung wohl am besten vor Augen.

Einnahme pro Bahnmeile			
	für Beförderung von Personen und Gepäck	für Beförderung von Gütern u. dahin gehörigen Gegenständen	zusammen
1851	8250	4576	12826
1852	8914	5237	14151
1853	9483	6347	15830
1854	9887	8571	18458
1855	10168	11166	21334
1856	11084	10226	21310
1857	11961	10642	22603

Schwerin, den 8. Mat 1858.

Die Direction der Meckleburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.

1) Führung einer Revisions-Rechnung über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Gesellschaft, welche bei der Rechnungs-Abgrenzung der Meckleburgischen Eisenbahn-Gesellschaft mit der vom Lande zu bewilligenden Subvention in Einklang zu bringen sind.

2) Führung einer Revisions-Rechnung über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Gesellschaft, welche bei der Rechnungs-Abgrenzung der Meckleburgischen Eisenbahn-Gesellschaft mit der vom Lande zu bewilligenden Subvention in Einklang zu bringen sind.

3) Führung einer Revisions-Rechnung über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Gesellschaft, welche bei der Rechnungs-Abgrenzung der Meckleburgischen Eisenbahn-Gesellschaft mit der vom Lande zu bewilligenden Subvention in Einklang zu bringen sind.

Das zur Führung dieser Revisions-Rechnung erforderliche Material ist dem Rechnungsführer der Eisenbahn-Gesellschaft zu stellen. Die Revisions-Rechnung ist dem Rechnungsführer der Eisenbahn-Gesellschaft zu übersenden.

Die zweite Hälfte des Rechnungsjahres ist dem Rechnungsführer der Eisenbahn-Gesellschaft zu übersenden. Die Revisions-Rechnung ist dem Rechnungsführer der Eisenbahn-Gesellschaft zu übersenden.

Von weiteren Einnahmen der Eisenbahn-Gesellschaft ist nichts bekannt geworden, doch ist zu erwarten, dass sich die Einnahmen der Eisenbahn-Gesellschaft im nächsten Rechnungsjahre erhöhen werden.

Druckfehler in den Anlagen.

- Nachweisungen über den Verkehr.**
 Die Anlage D kommt zweimal vor; die zweite (Uebersicht des Güter-Verkehres) hätte Anlage E benannt werden sollen.
Statistische Uebersichten.
 Anlage 5. Pos. 139 a anstatt 608 P soll heißen 581
 „ 139 d „ 5174 „ „ „ 5147
 „ 141 „ 20723 „ „ „ 20696.

Rechnungs - Vorlagen

pro

ultimo December 1857.

- I. Haupt-Rechnungs-Abschluss.
- II. Bau-Rechnung.
- III. Betriebs-Rechnung für das Jahr 1857.
- IV. Amortisations-Rechnung des Prioritäts-Capitales Litt. A.
- V. Amortisations-Rechnung des Prioritäts-Capitales Litt. B.
- VI. Betriebs-Kosten für das Jahr 1857 und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

		Passiva.			Courant.			Courant.			Courant.		
		₰	β	ℳ	₰	β	ℳ	₰	β	ℳ	₰	β	ℳ
	Bau-Rechnung, Bestand derselben (II.)						13654	3	6				
	Betriebs-Rechnung, Ueberschuß aus der Rechnung pro 1857 (III.)						5094	4	6	18748	8	—	
	Affecuranz=Conto, Erhobene Prämie für unter Werthangabe beförderte Transportgüter Hieron sind zinstragend belegt in Prioritäts-Obligationen Litt. B.	497	9	6	400	—	97	9	6				
	Bekleidungs=Conto, Fond für die Uniformirung der Beamten						114	31	4	211	40	7	
	Dividendenscheine der Stamm=Actien, Rückständige Dividendenzahlungen pro 1853 bis 1856 incl. Dividende pro 1857	2381	24	—	87000	—	89381	24	—				
	Zins=Coupons auf Prioritäts-Obligationen, Litt. A. Capital ₰ 864100; fällige Coupons pro 2. Janr. 1858 " B. " " 676600; " " " " " " Rückständige Coupons Litt. A. und B. " " " " " "	17282	—	—	13582	—	31177	36	—				
	Zins=Coupons auf Schuldverschreibungen, Capital ₰ 348000, worauf die Coupons für die Jahreszinsen à 4 pCt. am 1. Juli 1858 fällig werden mit ₰ 13920 Davon ist die auf das Betriebsjahr 1857 fallende Hälfte dem- selben belastet mit Rückständige Coupons	6960	—	—	4171	10	9	8131	10	9			
	Amortisirte Prioritäts-Obligationen, Ausgeloofete Obligationen Litt. A. fällig am 2. Januar 1858 " B. " " " " " " Rückstand, abzüglich vorweg "eingelöseter" Zins=Coupons "	5900	—	—	4400	—	15045	—	—				
	Amortisirte Schuldverschreibungen, Ausgeloofet zur Auszahlung am 1. Juli 1858						3140	—	—				
	Zins- und Capital=Rest für die Amortisation, der Priorit.=Oblig. Litt. A. laut Amortisations=Rechnung (IV.) " B. " " " " " " (V.) " Schuldverschreibungen " " " " " "	66	—	—	38	—	144	—	—				
	Reserve=Fond, Bestand zu Ende 1857, welcher, wie entgegenstehend aufgeführt, statutenmäßig zinstragend belegt ist Quote aus dem Betriebsjahre 1857	60604	36	3	10875	—	71479	36	3	147319	22	9	
	Beamten=Penfions- und Unterstützungs=Cassen, Guthaben der Invaliden-, Wittwen- und Waisen=Penfions=Casse Desgl. der Unterstützungs=Casse für die niederen Angestellten	81	20	7	396	20	9	477	41	4			
	Creditoren, Gläubiger für vollführte Lieferungen und Leistungen zc. Rückständige Ausgaben für das Rechnungsjahr 1857	18683	45	6	17641	1	9	36324	47	3	108282	28	10
	Berlin=Hamburger Eisenbahn=Gesellschaft, Rechnungs=Saldo									9992	10	4	
										284554	14	6	

II.

Bau-Rechnung bis ultimo

Ausgabe.	Courant.			Courant.			Courant.			
	₰	β	α	₰	β	α	₰	β	α	
I. Aeltere Rechnung.										
Bau=Conto,										
Bau-Ausgaben laut Rechnungs-Abschluß pro ultimo December 1856	5035351	31	10							
Hievon kommt in Abzug die Einnahme für im Jahre 1857 verkaufte unbrauchbare Inventarstücke mit	90	—	—							
				5035261	31	10				
Grund=Erwerb=Conto,										
Ausgaben für Grund- und Nutzung=Entschädigungen abzüglich der Einnahmen für wiederverkaufte Grundstücke				414601	41	5				
Ziegelei bei Wismar,										
Ausgaben für den Bau derselben, sowie für Fabrication der vorräthigen Maurersteine und Drains und für den vorhandenen Kohlenbestand				5543	7	11				
Gewinn= und Verlust=Conto,										
Verlust auf Staatspapiere und die während der Bauzeit geführten Rechnungen in R ^z /s und fremden Geldwährungen				46721	37	1				
Interessen=Conto,										
Zinsen=Ausgabe bis zum Schluß des Jahres 1851				548344	34	11				
							6050473	9	2	
II. Neue Rechnung.										
Bau=Conto,										
Bau-Ausgaben in Grundlage des Anschlages zur Vollendung der Bahn-Anlagen				374921	25	—				
Abschlägliche Zahlungen,										
welche bei den Schluß-Liquidationen demnächst in Anrechnung gebracht werden				1425	—	—				
							376346	25	—	
Bestand=Uebertrag,										
zur Haupt-Rechnung (1.)							13654	3	6	
							6440473	37	8	

December 1857.

Cinnahme.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₰	β	z	₰	β	z	₰	β	z
Actien=Capital, 21750 Stamm=Actien à 200 ₰				4350000	—	—			
Prioritäts=Obligationen Litt. A., im Umlauf befindlich bis einschließlich 1857 zur Amortisation ausgelooft (IV.)	858200	—	—	41800	—	—	900000	—	—
Prioritäts=Obligationen Litt. B., im Umlauf befindlich bis einschließlich 1857 zur Amortisation ausgelooft (V.)	672200	—	—	27800	—	—	700000	—	—
Schuldverschreibungen, emittirt gegen eingelöfete Zins=Coupons der Stamm=Actien laut Beschluf der General=Versammlung vom 28. April 1849. Im Umlauf befindlich Zur Amortisation ausgelooft	344560	—	—	3440	—	—	348000	—	—
Betriebs=Rechnung. Einnahme aus dem Betriebe für Rechnung des Baues bis ulto Juni 1850							108473	37	8
Stadt Rostock, vertragsmäßiger Beitrag derselben zum Grubenbau							34000	—	—
							6440473	37	8
							6440473	37	8

III.

Betriebs-Rechnung für

Ausgabe.	Courant.			Courant.		
	₰	β	ℛ	₰	β	ℛ
Betriebskosten,						
laut specieller Rechnungslegung (VI)	216238	15	3			
Ferner auf Beschluß des Ausschusses:						
zur Abürdung der für Beschaffung neuer Transportmittel gemachten und auf das Conto für Ergänzungen und Erneuerungen gebuchten Ausgabe (I.)	33000	—	—			
Kosten für die Vervollständigung der Gasanstalt auf dem Bahnhofe zu Schwerin	810	29	9			
desgl. für die Beschaffung einer Ueberdruckpresse	346	40	9	250395	37	9
An- und Abfuhr der Güter,						
nach und von den Bahnhöfen, einschließlich des Del-credere für Eincassirung der Frachten				6822	41	6
Zinsen auf Prioritäts-Obligationen,						
Litt. A. Capital ₰ 900000, einjährige Zinsen à 4 pCt.	36000	—	—			
" B. " " 700000, " " " "	28000	—	—			
Beitrag zur Tilgung der durch die Convertirung des Zinsfußes der Prioritäts-Obligationen erwachsenen Kosten laut Ausschußbeschuß 1/2 pCt. des Capitalles	8000	—	—	72000	—	—
Zinsen auf Schuldverschreibungen gegen eingelösete Zins-Coupons der Stamm-Actien,						
Capital ₰ 348000, einjährige Zinsen à 4 pCt.				13920	—	—
Amortisation						
der Prioritäts-Obligationen: Litt. A. ₰ 900000, 1/2 pCt. des Capitalles	4500	—	—			
" " " B. " 700000, " " " "	3500	—	—			
" Schuldverschreibungen " 348000, 1 " " "	3480	—	—	11480	—	—
Reservefond,						
statutenmäßige Quote von 1/4 pCt. des Actien-Capitalles				10875	—	—
Pensions-Casse der Beamten,						
Beihilfe laut Beschluß der General-Versammlung vom 20. Mai 1854				800	—	—
Dividende,						
4 ₰ pro Actie, auf 21750 Actien				87000	—	—
Vortrag auf 1858,						
In Einnahme in der Haupt-Rechnung (I.)				5094	4	6
				458387	35	9

Rechnung für das Jahr 1857.

a	Einnahme.	Courant.			Courant.		
		₰	β	α	₰	β	α
	Ueberschuß						
	aus der Betriebs-Rechnung für das Jahr 1856	79325	3	2			
	Davon ist bezahlt:						
	für den Reservefond die statutenmäßige Quote von 1/4 pCt. des Actien- Capitals ₰ 10875						
	3 ₰ Dividende pro Actie; für 21750 Actien „ 65250						
9	Beihilfe zur Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse laut Beschluß der General-Versammlung vom 20. Mai 1854 „ 800						
		76925	—	—	2400	3	2
6	Zinsen,						
	auf das Capital des Reservefond ad ₰ 65100 in Prioritäts-Obligationen Litt. B. und zwar:						
	1/4-jährige Zinsen auf 10800 ₰ vom 1. April bis 1 Juli ₰ 108 — β						
	1/2 „ „ „ 54300 „ „ 1. Jan. — 1 Juli „ 1086 — „						
	1/2 „ „ „ 65100 „ „ 1. Jul. — 31 Decbr. „ 1302 — „						
		2496	—	—			
	Verschiedene anderweitige Zinsen-Einnahmen . . . 1119 ₰ 22 β 6 α						
	wovon die stattgehabten Zinsen-Ausgaben in Abzug kommen mit 279 „ 6 „ — „						
		840	16	6	3336	16	6
	Personen- und Frachtgelder						
	laut anliegenden speciellen Verkehrs-Nachweisungen				436222	27	8
	Miethen- und Meilengelder,						
	Miethen für Bahnhofslocale, Dienstwohnungen u.	5195	25	2			
	Meilengelder für Leistungen diesseitiger Wagen auf anderen Bahnen 14453 ₰ 31 β 4 α						
	Hievon geht ab für Benutzung fremder Transportmittel auf diesseitiger Bahn 3220 „ 20 „ 1 „						
		11233	11	3	16428	36	5
6							
9					458387	35	9

IV.

**Amortisations-Rechnung ultimo December 1857
über das Prioritäts-Capital Litt. A. von Chlr. 900000.**

	Courant.			Courant.		
	₰	β	ℳ	₰	β	ℳ
Capital-Zilgung,						
Pro 1850/56, 7 Jahre à ₰ 4500 (1/2 pCt.)	31500	—	—			
„ 1857, 1 Jahr à ₰ 4500 (1/2 pCt.)	4500	—	—			
also bis einschließlich 1857				36000	—	—
Zins-Ersparniß auf amortisirtes Capital						
bis einschließlich 1856						
zur Amortisation verwendet ₰ 4400						
Rest am 1. Januar 1857 „ 30	4430	—	—			
pro 1857 auf die bis einschließlich 1856 ausgelooften Obligationen ₰ 35900 à 4 pCt.	1436	—	—	5866	—	—
				41866	—	—
Es sind ausgelooft:						
1850/56, in 7 Jahren	35900	—	—			
im Jahre 1857 zahlfällig am 2. Januar 1858	5900	—	—			
also zusammen bis einschließlich 1857				41800	—	—
Zinsrest-Vortrag auf 1858				66	—	—
Von den Obligationen Litt. A. bleiben zu Anfang des Jahres 1858 im Umlauf	858200	—	—			
Ausgelooft sind wie oben	41800	—	—			
	900000	—	—			

Amortisations-Rechnung ultimo December 1857

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

	Courant.			Courant.		
	\$	β	2	\$	β	2
Capital-Zilgung,						
Pro 1851/56, 6 Jahre à \$ 3500 (1/2 pCt.)	21000	—	—			
„ 1857, 1 Jahr à \$ 3500 (1/2 pCt.)	3500	—	—			
also bis einschließlich 1857				24500	—	—
Zins-Ersparniß auf amortisirtes Capital						
bis einschließlich 1856						
zur Amortisation verwendet \$ 2400						
Rest am 1. Januar 1857 „ 2	2402	—	—			
pro 1857 auf die bis einschließlich 1856 ausgelooften Obligationen \$ 23400 à 4 pCt.	936	—	—	3338	—	—
				27838	—	—
Es sind ausgelooft:						
1851/56, in 6 Jahren	23400	—	—			
im Jahre 1857, zahlfällig am 2. Januar 1858	4400	—	—			
also zusammen bis einschließlich 1857				27800	—	—
Zinsrest-Vortrag auf 1858				38	—	—
Don den Obligationen Litt. B. bleiben zu Anfang des Jahres 1858 im Umlauf	672200	—	—			
Ausgelooft sind wie oben	27800	—	—			
	700000	—	—			

Betriebskosten für das Jahr 1857 und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

Etat			Titel.	
im Einzelnen.		im Ganzen.		
\$	β	α		
A. Allgemeine Verwaltung.				
13730			I. a.	Verwaltungs-Personal: Gehalte und Löhne
1500			b.	" " Reisekosten und Diäten
650			c.	" " Miethe-Entschädigungen
		15880		
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 etc.
50			d.	" " Oeffentliche Blätter
250			e.	" " Proceß-, Notariats-, Gerichts- und Stempelfkosten
3			f.	" " Feuer-Versicherung des Mobiliars
150			g.	" " Unterhaltung der Mobilien
200			h.	" " Gratificationen und Unterstützungen
200			i.	" " Schadensvergütungen
200			k.	" " Unvorhergesehene Fälle
		2183		
		18938		Summa A. Allgemeine Verwaltung

Ausgabe			Gegen den Etat			Bemerkungen.					
im Einzelnen.		im Ganzen.	mehr.		weniger.						
\$	β	α	\$	β	α						
13626	16	6		103	31	6	III. g. Bei der Verlegung der Bureaux nach dem neuen Verwaltungshause hat das Mobiliar außer-gewöhnliche Reparaturen erfordert.				
1320	39	6		179	8	6					
650			15597	8							
389	39	3		60	8	9					
308	33	6		91	14	6					
			698	24	9						
402		2		147	47	10					
462	20	9		17	27	3					
121	10	6	21	10	6						
23	14			26	34						
124	22	9		125	25	3					
2	40			—	8						
272	17	6	122	17	6						
101	20			98	28						
22	46			177	2						
61	6	6	1594	6	2	138	41	6			
			17889	38	11	143	28	—	1191	37	1

Betriebskosten für das Jahr 1857. (Fortsetzung.)

Etat			Titel.	im Einzelnen.		im Ganzen.			
im Einzelnen.				im Einzelnen.	im Ganzen.	im Einzelnen.	im Ganzen.		
₰	β	α		₰	β	α	₰	β	α
B. Bahn-Verwaltung.									
32695	24	—	I. a.	Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn: Gehalte und Löhne					
1082	12	—	b.	" " " " Bekleidung					
390	—	—	c.	" " " " Miethe-Entschädigung					
600	—	—	d.	" " " " Reisekosten					
142	—	—	e.	" " " " Bureaukosten und Bedürfnisse					
120	—	—	f.	" " " " Druck- und Insertionskosten					
				35029	36	—			
2180	—	—	II. a.	Unterhaltungs-Kosten: Planum, Gräben, Böschungen, Seitenwege					
1531	16	—	b.	" " " " Brücken und Durchlässe					
20987	40	—	c.	" " " " Oberbau					
2933	34	—	d.	" " " " Nebenanlagen					
9328	11	—	e.	" " " " Bahnhöfe					
1821	—	—	f.	" " " " Unterhaltung und Ergänzung des Inventars					
				38782	5	—			
745	—	—	III. a.	Allgemeine Kosten: Grund- und öffentliche Abgaben					
2400	—	—	b.	" " " " Heizung und Erleuchtung der Bahn					
380	—	—	c.	" " " " Feuer-Versicherungen					
675	—	—	d.	" " " " Localmieten für einzelne Stationen					
2000	—	—	e.	" " " " Unvorhergesehene Ausgaben					
				6200	—	—			
				80011	41	—			
Summa B. Bahn-Verwaltung									

Ausgabe.			Gegen den Etat.			Bemerkungen.			
im Einzelnen.		im Ganzen.	mehr.		weniger.				
₰	β	α	₰	β	α	₰	β	α	
31893	18	—				802	6	—	<p>I. a. Die Ersparung hat darin ihren Grund, daß nicht auf allen Bahnhöfen jeder Zeit die etatsmäßigen Wärter angestellt gewesen sind. Auch wurde neu angestellten Wärtern nicht immer sofort der etatsmäßige Lohn bewilligt.</p> <p>I. b. Cfr. Bemerk. ad I. a.</p> <p>II. a. Auf der VII., IX. und X. Bahnmeisterstrecke sind von den veranschlagten Dossirungs-Arbeiten u. mehre noch ausgesetzt worden, wodurch die Minder-ausgabe entstand.</p> <p>II. e. Die Mehrausgabe ist</p> <p>a. durch den Ausbau des Materialenschuppens im Bahnhofe Hagenow zu Wohnungen und mehre nachträglich genehmigte Reparaturen in den Beamtenwohnungen daselbst;</p> <p>b. durch den Bau eines neuen nicht veranschlagten Pissoirs und nöthig gewordene umfanglichere Reparaturen, als vorhergesehen, an den Empfangslocalitäten im Bahnhofe Blankenberg, sowie</p> <p>c. durch nöthig gewordene umfanglichere Reparaturen an den Bahnhof-Gebäuden zu Rostock und Bügow, hervorgerufen.</p> <p>II. f. Die Instandhaltung der Bahnhof-Inventarien, sowie die nöthig gewordene Anschaffung einiger Decimalwaagen und eiserner Delreservoirs hat die Mehrausgabe zur Folge gehabt.</p> <p>III. a. Durch das erfolgte Ableben eines Nutznießers vor der Fälligkeit der Entschädigung und durch den Ausfall einer mit veranschlagten Ausgabe ist die Ersparung verursacht worden.</p>
1016	32	—				63	28	—	
390	—	—							
600	—	—							
102	5	9				39	42	3	
63	38	—				56	10	—	
			34065	45	9				
1249	34	6				930	13	6	
1491	23	6				39	40	6	
21008	—	3				20	8	3	
2864	16	—				69	18	—	
10195	34	6				867	23	6	
2520	39	6				699	39	6	
			39330	4	3				
629	3	—				115	45	—	
2192	13	6				207	34	6	
298	40	—				81	8	—	
618	—	—				27	—	—	
473	27	—				1526	21	—	
			4241	35	6				
			77637	37	6	1587	23	3	
						3961	26	9	

Betriebskosten für das

Jahr 1857. (Fortsetzung.)

Etat			Titel.		
im Einzelnen.		im Ganzen.			
₹	β	₹			
C. Transport-Verwaltung.					
7080	—		I. a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne	
836	27		b.	" Bekleidung	
3194	28		c.	" Meilengelder	
50	—		d.	" Nachtgelber	
50	—		e.	" Verschiedene Kosten und Bedürfnisse	
		11211 7			
24919	47		II. a.	Expedition: Gehalte und Löhne	
380	17		b.	" Bekleidung	
823	—		c.	" Mieth-Entschädigung	
1700	—		d.	" Druck- und Insertionskosten	
360	—		e.	" Bureau- und Expeditions-Bedürfnisse	
		25183 16			
11052	—		III. a.	Ingenieur: Gehalte und Löhne	
603	24		b.	" Bekleidung	
1426	44		c.	" Meilengelder	
50	—		d.	" Nachtgelber	
34223	—		e.	" Feuerung	
812	—		f.	" Heizung der Vorwärmer und Speisung der Reservoirs	
4159	—		g.	" Material zum Schmieren und Putzen der Maschinen	
11677	8		h.	" Unterhaltung der Maschinen nebst Zubehör	
60	—		i.	" Unterhaltung und Ergänzung der Maschinen-Utensilien	
150	—		k.	" Feuer-Versicherung der Maschinen	
190	—		l.	" Dienstwohnungen	
		64403 28			
1764	—		IV. a.	Transportmittel: Gehalte und Löhne	
1441	—		b.	" Material zum Schmieren und Putzen der Wagen	
17717	20		c.	" Unterhaltung und Ergänzung der Wagen	
300	—		d.	" Unterhaltung und Ergänzung der Wagen-Utensilien	
180	—		e.	" Feuer-Versicherung der Wagen	
36	—		f.	" Dienstwohnungen	
		21438 20			
2644	—		V. a.	Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Gebäude	
200	—		b.	" Rancogelder und Schadensvergütungen	
300	—		c.	" Assuranz auf Transportgegenstände	
300	—		d.	" Unvorhergesehene Fälle	
		3444			
		125680 23			
Summa C. Transport-Verwaltung					

Ausgabe			Gegen den Etat				Bemerkungen.
im Einzelnen.		im Ganzen.	mehr.		weniger.		
₹	β	₹	₹	β	₹	β	
6334	42	—			745	6	I. a. Auch in diesem Jahre ist gegen den Etat ein Packmeister und ein Zugführer weniger angestellt gewesen. Ferner konnten bei stattgehabtem Personalwechsel die vacanten Stellen nicht immer sofort wieder besetzt werden und die herangezogenen Vertreter erhielten nicht das etatmäßige Gehalt.
940	—	9	103	21	9		
2794	24	9			400	3	
33	—	—			17	—	
97	34	6					
		10200 6	47	34	6		
20961	41	4			958	5	I. b. Durch den Abgang mehrerer Schaffner würde die neue Einkleidung der wieder Angestellten nöthig, was mit einem größeren Kostenaufwande verbunden ist. Auch erforderten die Pelze und Fuhsäcke eine größere Reparatur, als vorhergesehen.
393	39	9	13	22	9		
793	—	—			30	—	
1578	20	9			121	27	
323	24	6			36	23	
		24050 30 4					
10682	10	—			369	38	I. c. Von dem Zugbegleitungs-Personal sind nicht die veranschlagten Meilen durchfahren, was die ausgeworfene Minderausgabe zur Folge gehabt hat.
607	18	—	3	42	—		
1444	10	6	17	14	6		
19	12	—			30	36	
33852	12	6			370	35	
751	41	9			60	6	
3672	6	9			486	41	
10381	36	—			1295	20	
65	18	3	5	18	3		
118	44	9			31	3	
177	24	—			12	24	
		61772 42 6					
1608	28	—			155	20	II. a. Das etatmäßige Arbeiter-Personal auf den Bahnhöfen ist nicht immer beschäftigt gewesen, sondern es sind, so oft es nöthig, nur Hilfsarbeiter herangezogen worden, wodurch die Ersparung erzielt wurde.
1030	40	9			410	7	
18633	1	6	915	29	6		
173	26	9			126	21	
134	17	6			45	30	
36	—	—					
		24616 18 6					
2749	9	3	105	9	3		III. a. Cfr. Bemerk. ad II. a. III. e. u. g. Der eingeführten Coke- und Del-Prämie ist vorzugsweise diese Ersparung zuzuschreiben. III. h. Die Unterhaltung der Locomotiven wird nach den voraussichtlich zu durchlaufenden Meilen etatisirt, was nicht genau zutreffen kann.
39	32	9			160	15	
228	17	6			71	30	
53	22	—			246	26	
		3070 33 6					
		120710 34 10	1212	—	6	6181 36 8	

I. a. Auch in diesem Jahre ist gegen den Etat ein Packmeister und ein Zugführer weniger angestellt gewesen. Ferner konnten bei stattgehabtem Personalwechsel die vacanten Stellen nicht immer sofort wieder besetzt werden und die herangezogenen Vertreter erhielten nicht das etatmäßige Gehalt.

I. b. Durch den Abgang mehrerer Schaffner würde die neue Einkleidung der wieder Angestellten nöthig, was mit einem größeren Kostenaufwande verbunden ist. Auch erforderten die Pelze und Fuhsäcke eine größere Reparatur, als vorhergesehen.

I. c. Von dem Zugbegleitungs-Personal sind nicht die veranschlagten Meilen durchfahren, was die ausgeworfene Minderausgabe zur Folge gehabt hat.

II. a. Das etatmäßige Arbeiter-Personal auf den Bahnhöfen ist nicht immer beschäftigt gewesen, sondern es sind, so oft es nöthig, nur Hilfsarbeiter herangezogen worden, wodurch die Ersparung erzielt wurde.

III. a. Cfr. Bemerk. ad II. a.

III. e. u. g. Der eingeführten Coke- und Del-Prämie ist vorzugsweise diese Ersparung zuzuschreiben.

III. h. Die Unterhaltung der Locomotiven wird nach den voraussichtlich zu durchlaufenden Meilen etatisirt, was nicht genau zutreffen kann.

IV. a. Cfr. Bemerk. ad II. a.

IV. b. Cfr. Bemerk. ad III. e. u. g.

IV. c. Cfr. Bemerk. ad III. h.

Recapitulation.

Etat.				Ausgabe.			Gegen den Etat.							
\$	β	α		\$	β	α	mehr.			weniger.				
							\$	β	α	\$	β	α		
18938	—	—	A. Allgemeine Verwaltung			17889	38	11	143	28	—	4191	37	4
80011	41	—	B. Bahn-Verwaltung			77637	37	6	1587	23	3	3961	26	9
125680	23	—	C. Transport-Verwaltung			120710	34	10	1212	—	6	6181	36	8
224630	16	—				216238	15	3	2943	3	9	11335	4	6
8392	—	9	mithin weniger gegen den Etat						8392	—	9			
216238	15	3				216238	15	3	11335	4	6	11335	4	6

Nachweisungen

über den

gesamten Verkehr

im Jahre 1857.

- 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. Vergleichende Uebersicht der Personenfrequenz** von und nach den verschiedenen Stationen für die letzten 3 Jahre, mit Angabe der von den Reisenden zurückgelegten Meilen.
- G. 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.
- H. Uebersicht der Personen- und Güter-Abfertigungen** von und nach den Stationen anderer Bahnen.

Betriebs-Resultate

Monatsweise

	Personen.					Gepäcke.			Equipagen.			Vieh.							
	Classe.			Zusammen.	Einnahme.	Gewicht.	Ueberfracht.	Classe.	Betrag.	Pferde.	Kühe.	Kälber.	Schaafe, Hammel etc.	Schweine.	Gänse, Puter etc.	Hunde.	Betrag.		
	I.	II.	III.															I.	II.
				Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.		
Januar	217	6087	10796	17100	12416 16 9	3463,6	317 45 9	1 2	5 27 2	88	76	25	153	1451	1	59	856 16		
Februar	275	5275	10199	15749	11057 34 5	3252,6	299 29 1	6	24 28 8	141	101	12	576	892	63	770 40			
März	231	5939	13446	19616	14073 33 5	4311,6	513 28 4	1 6	37 15 11	192	163	29	1010	1128	95	1119 36 10			
April	268	7872	19372	27512	21790 44 11	7384,9	1091 13 1	6 11	71 3 2	51	133	27	2554	1545	155	1097 16			
Mai	406	7870	17772	26048	19335 18 3	5670,4	642 22 5	10 29	186 19 2	79	161	57	1430	1851	86	1231 38 4			
Juni	354	9763	22287	32404	23673 8 3	6132,1	634 1 8	10 21	159 38 4	138	162	74	2537	2565	147	1648 30 4			
Juli	299	9221	21553	31073	23271 28 10	6929,1	749 23 10	5 21	119 40	121	96	140	2765	3602	154	2020 1 7			
August	355	9294	22114	31763	24489 8 3	7669,4	864 7 6	16 12	200 17 7	310	85	111	2292	2234	183	1600 35 3			
Septemb.	352	7990	16731	25073	20416 19 7	6898,7	887 14 5	8 17	135 22 6	174	100	72	1300	2612	138	1426 25 7			
October	302	7753	20355	28410	20684 29 10	6725,6	829 — 2	5 16	123 6 3	82	178	39	2384	1608	77	139 1232 35 2			
Novemb.	243	5652	10983	16878	12375 6 10	3951,0	448 36 10	9	45 14 4	14	29	2	871	574	124	414 6 5			
Decemb.	259	6193	11902	18354	13836 46 2	3820,9	345 16 9	2 6	29 16	18	24	6	272	436	72	300 8			
	3561	88909	197510	289980	217421 7 6	66209,9	7622 47 10	64 156	1138 9 1	1408	1308	594	18144	20498	218	1433 13719 1 6			

Januar bis September

October bis December

im Jahre 1857.

Zusammenstellung.

Güter.							Provision.			Extraordinaria.			Total	
Producte.		Normalgüter.	Eilgüter.		In Wagenladungen.	Zusammen.	Betrag.	Provision.			Extraordinaria.		Total	
Tarif I a.	Tarif I b.	Tarif II.	Tarif III.	Betrag.				Betrag.	Classe.	Betrag.	Betrag.	Classe.	Betrag.	Centner.
II B.	II A.	I.	—	Centner.	Centner.	II.	III.	Centner.	II.	III.	Centner.	Centner.	Centner.	
22644,3	155040,9	34406,3	1622,0	8496,9	222210,4	15466 43 9	18 28 11	—	650	257 14 9	—	—	29339 1 1	
28908,3	137683,9	45134,9	1607,2	7921,4	221255,7	15825 30 2	21 15 5	—	148	48 41 1	40 11	—	28088 37 10	
28456,0	176237,7	55690,2	2123,2	8534,0	271041,1	20111 12 8	29 28	—	123	41 47 3	—	—	35927 10 5	
22102,3	104027,0	54944,2	2197,9	4607,7	187879,1	15012 22 4	28 18 11	—	946	330 8 7	1	—	39422 31	
19367,2	123264,5	56923,2	2674,1	4130,8	206359,8	16225 26 9	28 45 10	12	2146	833 24 6	109 25	—	38593 28 3	
23702,7	117752,6	51969,2	3270,3	5150,7	201845,5	14799 2 4	29 40 9	—	442	172 42 7	81 28 3	—	41199 — 6	
30518,4	109981,4	53043,0	2479,3	5173,4	201195,5	15431 4 8	28 7 3	—	272	95 1 8	91 24	—	41806 35 10	
21330,6	98469,3	47295,1	2306,3	3756,1	173157,4	13994 27 10	26 10 4	—	1966	844 11 4	241 23 8	—	42260 45 9	
19418,2	82425,2	58727,6	2572,6	3911,5	167055,1	14412 4 1	25 25 7	—	1278	491 19 4	104 44 9	—	37899 31 10	
35015,9	97240,6	62788,2	2622,8	3355,4	201022,9	18890 8	27 41 8	—	833	283 12 6	69 6 9	—	42139 44 4	
26719,9	78974,2	44447,6	2259,5	1801,7	154202,9	14677 21 3	22 44 11	—	173	53 14 6	12 41 6	—	28049 42 7	
26848,8	107541,2	26303,3	2437,0	2109,9	165240,2	15382 38 10	20 12 5	—	1347	452 42 4	—	—	30367 36 6	
305032,6	1388638,5	591672,8	28172,2	58949,5	2372465,6	190229 2 8	307 32	—	12	10324	3904 40 5	752 12 11	435095 9 11	
216448,0	1104882,5	458133,7	20852,9	51682,5	1851999,6	141278 30 7	—	—	—	—	—	—	—	
88584,6	283756,0	133539,1	7319,3	7267,0	520466,0	48950 20 1	—	—	—	—	—	—	—	

B.

Betriebs-Einnahme im Jahre 1857.

Summarische Zusammenstellung.

	Im Einzelnen.			Im Ganzen.		
	\$	β	s	\$	β	s
Personen: 289980	217421	7	6			
Militairs: 10336 Personen	3904	40	5			
Extraordinaria: { Fahrten des Großherz. Eisenbahnwagens 413 \$ 30 β 6 s } { Diverse Personenfahrten 85 " 30 " 5 " } { 8 Extrazüge 253 " — " — " }	752	12	11	222078	12	10
Gepäck: 66209,9 Centner (Ueberfracht)	7622	47	10			
Equipagen: 220 Stück	1138	9	1			
Vieh: 2716 Stück groß, 40887 Stück klein Vieh	13719	1	6	22480	10	5
Güter: 2372465,6 Centner	190229	2	8			
Provision auf Nachnahme	307	32	—	190536	34	8
Summa (siehe Anlage A.)				435095	9	11
Hiezu: Vergütung für die im Jahre 1856 beförderten Postgüter mit				1127	17	9
Die Vergütung der Postgüter pro 1857 wird erst 1858 in Einnahme erscheinen, da die Liquidationen derselben beim Rechnungsabschluß nicht sämmtlich vorlagen.						
Summa				436222	27	8

Uebersicht der Personen-Frequenz in Jahre 1857.

Von	Classe.	Nach Rostock.	Nach Schwaan.	Nach Güstrow.	Nach Bülow.	Nach Warnow.	Nach Planken- berg.	Nach Deutschow.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Hagenow.	Total.
Rostock.	Erste	—	29	33	23	—	40	—	20	2	169	118	434
	Zweite	—	1358	3111	1981	178	837	163	1026	170	2904	3296	15024
	Dritte	—	8516	5471	4028	274	1182	115	1635	161	3533	5344	30259
	Summe	—	9603	8615	6032	452	2059	278	2681	333	6606	8758	45717
Schwaan.	Erste	32	—	4	—	—	—	—	—	—	11	9	56
	Zweite	1883	—	304	277	8	48	19	88	9	218	159	2513
	Dritte	8270	—	1122	1670	64	294	25	161	68	454	511	12639
	Summe	9685	—	1430	1947	72	342	44	249	77	683	679	15208
Güstrow.	Erste	45	—	—	35	—	16	—	19	5	164	138	422
	Zweite	2977	273	—	2572	109	461	120	748	212	2282	1894	11648
	Dritte	5213	936	—	8511	235	1289	161	1189	312	3358	6568	27772
	Summe	8235	1209	—	11118	344	1766	281	1956	529	5804	8600	39842
Bülow.	Erste	25	—	41	—	—	3	—	—	—	13	11	93
	Zweite	2042	285	2556	—	69	250	61	302	63	678	436	6742
	Dritte	4383	1685	8044	—	622	968	60	627	139	1336	847	18711
	Summe	6450	1970	10641	—	691	1221	121	929	202	2027	1294	25546
Warnow.	Zweite	212	6	98	84	—	35	2	96	15	133	41	722
	Dritte	317	101	184	576	—	226	13	175	56	185	94	1927
	Summe	529	107	282	660	—	261	15	271	71	318	135	2649
	Erste	39	1	11	5	—	—	—	5	4	32	24	121
Plankenberg.	Zweite	865	53	502	224	29	—	45	384	122	924	369	3517
	Dritte	1155	258	1208	1000	199	—	365	1354	597	2241	1080	9457
	Summe	2059	312	1721	1229	228	—	410	1743	723	3197	1473	13095
	Zweite	159	14	129	55	5	48	—	133	20	176	103	842
Deutschow.	Dritte	122	20	183	67	12	403	—	397	147	588	134	2073
	Summe	281	34	312	122	17	451	—	530	167	764	237	2915
	Erste	13	—	24	—	—	2	—	—	6	97	67	209
	Wismar.	Zweite	1210	68	743	293	95	393	132	—	511	3465	1757
Dritte		1828	152	1120	590	151	1255	396	—	1896	6690	3219	17297
Summe		3051	220	1887	883	246	1650	528	—	2413	10252	5043	26173
Erste		6	—	2	1	—	6	—	5	—	18	4	42
Kleinen.	Zweite	181	17	238	70	20	112	21	539	—	662	201	2061
	Dritte	217	64	337	158	37	659	145	1876	—	2355	378	6226
	Summe	404	81	577	229	57	777	166	2420	—	3035	583	8329
	Erste	158	6	153	13	—	27	—	76	9	—	640	1082
Schwerin.	Zweite	2762	190	2174	672	141	1044	177	3526	597	—	8810	20093
	Dritte	3263	437	3369	1359	181	2269	638	6889	2372	—	16795	37672
	Summe	6283	633	5696	2014	322	3340	815	10491	2978	—	26245	58847
	Erste	151	6	155	18	—	23	—	56	2	691	—	1102
Hagenow.	Zweite	3119	118	1500	384	33	313	62	1559	153	8361	—	15902
	Dritte	4273	246	2693	638	70	803	126	2743	297	16555	—	28444
	Summe	7543	370	4348	1010	103	1139	188	4358	452	25907	—	45448
	Erste	469	42	423	95	—	117	—	181	28	1195	1011	3561
Total.	Zweite	14910	2382	11355	6612	687	3541	302	8401	1872	20103	17066	87731
	Dritte	29141	12415	23731	18597	1845	9348	2044	17046	6045	37295	34970	192477
	Summe	44520	14839	35509	25301	2532	13006	2846	25628	7945	58593	53047	283769

Siezu der Verkehr mit Zachun.

Von Schwerin nach Zachun	II. Cl.	477
	III. Cl.	1684
Von Hagenow nach Zachun	II. Cl.	99
	III. Cl.	625
Sa.	II. Cl.	576
	III. Cl.	2309
Sa.		2885

Von Zachun nach Schwerin	II. Cl.	508
	III. Cl.	2126
Von Zachun nach Hagenow	II. Cl.	94
	III. Cl.	598
Sa.	II. Cl.	602
	III. Cl.	2724
Sa.		3326

Total	II. Cl.	1178
	III. Cl.	5033
	Sa.	6211
	I. Cl.	3561
	Sa.	289980

Uebersicht des Güterverkehrs im Jahre 1852.

Von	Bestimmung der Classen.	Nach		Nach		Nach		Nach		Nach		Nach		Nach		Nach		Nach		Total.	
		Postsch.	Schwann.	Wüstrow.	Püskow.	Warnow.	Friedrichs- walder Zuswichte.	Planken- berg.	Deutschow.	Wismar.	Glöcken.	Schwerin.	Stargard.								
bis Septbr. 1857. vom Decbr. 57 ab.		1/2 Gr.	1/10 Gr.	1/2 Gr.	1/10 Gr.	1/2 Gr.	1/10 Gr.	1/2 Gr.	1/10 Gr.	1/2 Gr.	1/10 Gr.	1/2 Gr.	1/10 Gr.	1/2 Gr.	1/10 Gr.	1/2 Gr.	1/10 Gr.	1/2 Gr.	1/10 Gr.	1/2 Gr.	1/10 Gr.
Postsch.	zum Tarifsaß I a.	4374	433045	40166	232	1800	2045	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ I b.	54824	175191	117616	23119	581	2933	827	83567	5503	1358	66734	1009812	512	637945	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	33123	22418	82293	2973	174	120975	664	79421	43892	143741	2117	257	21884	1572353	—	—	—	—	—	—
	„ „ III.	6293	12246	5968	462	36	3863	209	2117	257	257	209	2117	257	1088945	—	—	—	—	—	—
Schwann.	in Wagenladungen.	72	22333	2893	150	36	146	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ in Passagiergut.	42482	19801	10391	—	—	653	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	451182	886796	320821	30374	2591	182621	170	17905	223616	223616	223616	1503468	42816	121482	—	—	—	—	—	—
	zum Tarifsaß I a.	253	619221	4556	70	5498	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wüstrow.	„ „ I b.	17308	2031	4642	—	—	1804	71	1341	98	8871	17875	17875	17875	17875	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	2031	738	264	—	—	106	406	118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ III.	8786	193	2109	—	—	653	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	649876	—	73778	717	5498	3363	177	1436	41241	41241	41241	41241	41241	874372	—	—	—	—	—	—
Püskow.	zum Tarifsaß I a.	166656	—	7106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ I b.	754059	40768	483917	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	51072	5167	31212	16	114	22301	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	116932	81156	591856	21	114	41393	272	139298	43747	43747	43747	43747	43747	4551983	—	—	—	—	—	—
Warnow.	zum Tarifsaß I a.	241	9795	7628	142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ I b.	730166	1501	1501	8907	47929	12956	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	27428	4391	26373	5092	789	10682	301	41941	203	6193	69089	164309	27147	162757	—	—	—	—	—	—
	Summe	2176	196	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutschow.	zum Tarifsaß I a.	456	—	3243	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ I b.	41802	243	25623	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	2223	196	635	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	2176	196	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Plankenberg.	zum Tarifsaß I a.	84775	—	227	245	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ I b.	304345	444	36783	10862	18993	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	31223	3626	10258	4738	650	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	426462	4199	1809	51195	17212	26993	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwerin.	zum Tarifsaß I a.	98	—	360	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ I b.	1085	—	396	9086	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	503	—	723	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	12386	447	8368	9173	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stargard.	zum Tarifsaß I a.	—	—	4360	1807	13880	174063	940	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ I b.	442247	8045	3273	54753	80	73419	13236	5197	36530	1028156	473201	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	3318	3083	40349	26218	—	57453	5336	18641	90109	186256	467192	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	194452	42284	99075	103662	28713	13880	31506	30503	102944	935694	1288941	3270128	—	—	—	—	—	—	—	—
Stargard.	zum Tarifsaß I a.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ I b.	300	—	1208	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	4227	354	7963	6664	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	17877	421	10763	7853	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stargard.	zum Tarifsaß I a.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ I b.	47357	—	4802	7142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	46617	5239	26498	14616	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	1276914	70816	83073	152047	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total.	zum Tarifsaß I a.	104434	3130	11541	5291	990	41316	1518	52096	1529	69293	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ I b.	185088	42459	447525	21433	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ II.	91322	23493	535176	7083	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	4709549	845326	2070395	1402299	122266	258996	870225	109753	1719798	325041	1317874	19273163	23238675	—	—	—	—	—	—	—

F.

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:

	1857.				1856.				1855.			
	Personen.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Personen.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Personen.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.	
Von												
Rostock	3	45717	1	363419	3	43183	1	339372	3	41622	1	326045
Schwaan	7	15208	8	50872	7	13693	8	42919	7	12764	8	40233
Güstrow	4	39842	4	273758	4	36951	4	244071	4	34950	4	219693
Bügow	6	25546	6	92700	5	25378	6	93111	5	23827	6	85593
Blankenberg	8	13095	7	65304	8	12469	7	62226	8	11975	7	58964
Wismar	5	26173	5	161576	6	23900	5	149085	6	23186	5	146430
Kleinen	9	8329	9	27217	9	7449	9	24405	9	6879	9	21461
Schwerin	1	61008	3	321625	1	56959	3	301235	1	53266	3	282439
Hagenow	2	46172	2	335978	2	44255	2	319951	2	42202	2	305320
Warnow	12	2649	11	40821	12	2589	10	10782	10	2639	10	10882
Bentschow	11	2915	10	11649	11	2713	11	10530	12	2511	11	8673
Zachun	10	3326	12	6639	10	2963	12	5885	11	2567	12	5082
	289980		1721558		272502		1603572		258388		1510815	
Nach												
Rostock	3	44520	2	345336	3	42245	2	328151	3	40531	2	315724
Schwaan	7	14839	8	45684	7	13667	8	40855	7	12779	8	38619
Güstrow	4	35509	4	218717	4	34425	4	210683	4	34127	4	208443
Bügow	6	25304	6	88847	5	24826	6	87079	5	23661	6	81706
Blankenberg	8	13006	7	63375	8	12437	7	60515	8	11975	7	58376
Wismar	5	25628	5	154674	6	23581	5	144167	6	23069	5	142523
Kleinen	9	7945	9	25041	9	7168	9	22790	9	6649	9	20082
Schwerin	1	61227	3	324769	1	57126	3	302271	1	54006	3	285630
Hagenow	2	53739	1	428190	2	49287	1	382186	2	44493	1	336717
Warnow	12	2532	11	9973	12	2559	10	9979	10	2643	10	10475
Bentschow	11	2846	10	11256	11	2569	11	9738	11	2286	11	8290
Zachun	10	2885	12	5696	10	2612	12	5158	12	2169	12	4230
	289980		1721558		272502		1603572		258388		1510815	

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:

	1857.		1856.		1855.							
	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.						
Von												
Rostock	3	340847,8	3	3540387	3	334997,6	2	3646536	2	433436,7	1	5301627
Schwaan	8	85675,0	8	254276	8	51370,9	9	165497	8	67709,7	8	408864
Güstrow	2	413925,7	2	4110467	2	359310,1	3	3192259	1	481917,8	2	4478742
Bügow	6	185954,3	5	1335825	6	164194,4	6	1195765	6	209848,8	5	1729942
Blankenberg	7	156048,5	7	1019684	7	141856,6	7	848737	7	171684,2	7	1200733
Wismar	4	320680,1	4	2059461	4	322455,0	4	2125895	5	313364,4	4	2202116
Kleinen	10	24507,3	11	79376	11	36104,1	11	115219	11	26190,3	11	88111
Schwerin	5	279130,1	6	1165155	5	272353,2	5	1226574	4	347439,5	6	1422880
Hagenow	1	457976,6	1	4562812	1	561803,4	1	5480810	3	390929,3	3	3895320
Warnow	12	16676,2	12	71921	12	14800,6	12	82761	12	11888,9	12	74579
Friedrichswalde	11	23211,5	9	139937	10	36294,3	8	176219	9	34605,7	9	157064
Bentschow	9	37862,5	10	136940	9	43165,6	10	158102	10	30676,0	10	103526
		2372465,6		18476238		2339430,8		18414371		2519691,3		21063444
Nach												
Rostock	2	460637,9	2	3759035	2	442257,4	2	4084573	2	397928,8	2	3330930
Schwaan	8	32587,9	8	174543	8	43600,6	8	269419	8	24401,0	8	124495
Güstrow	4	199408,6	3	1764212	5	191020,0	4	1766203	5	148119,5	5	1282303
Bügow	6	136383,7	6	537338	6	118472,5	6	546555	6	101278,6	6	429384
Blankenberg	7	84730,5	7	489779	7	87299,3	7	513338	7	56518,2	7	345161
Wismar	5	166645,0	5	1177027	4	196628,0	5	1440968	4	176751,3	4	1324056
Kleinen	9	31604,1	9	136046	9	28219,8	9	125501	9	21607,2	9	85788
Schwerin	3	303962,9	4	1458285	3	380943,4	3	1799344	3	298618,4	3	1557511
Hagenow	1	907403,2	1	8772678	1	805926,3	1	7719235	1	1274534,4	1	12511087
Warnow	11	12226,6	11	64010	12	10691,4	11	51667	10	8690,3	10	42868
Friedrichswalde	10	25899,9	10	112145	10	23169,6	10	69434	11	6564,4	11	16816
Bentschow	12	10975,3	12	31140	11	11202,5	12	28134	12	4679,2	12	13045
		2372465,6		18476238		2339430,8		18414371		2519691,3		21063444

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

H.

**Uebersicht der Personen- und Güter-Abfertigungen
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.	Zusammen.	Zum Tarif Ia Ct.	Zum Tarif Ib Ct.	Zum Tarif II Ct.	Zum Tarif III Ct.	In Wagenladungen. Ct.	Passagiergut. Ct.	Zusammen. Ct.
Berlin	204	1891	1741	3836	—	5664,4	31321,7	1252,6	389,5	1850,5	40478,7
Wittenberge	64	472	832	1368	—	13617,8	8873,9	143,4	50,0	477,7	23162,8
Grabow	22	626	1189	1837	—	3311,6	2905,5	60,7	170,0	475,6	6923,4
Ludwigslust	370	2488	4553	7411	—	3456,7	3904,6	368,0	130,0	1991,1	9850,4
Prigler	21	179	564	764	—	—	—	—	—	175,9	175,9
Brahlisdorf	12	257	540	809	—	—	—	—	—	254,2	254,2
Boizenburg	4	570	1281	1855	—	3576,1	5325,3	116,1	235,0	459,4	9711,9
Büchen	3	68	181	252	—	—	—	—	—	69,8	69,8
Hamburg	171	3646	7482	11299	—	36184,4	160449,5	4130,9	2114,3	3719,9	206599,0
Lübeck	11	652	1023	1686	—	—	—	—	—	610,9	610,9
Magdeburg	46	522	509	1077	—	3230,0	31236,9	721,7	96,3	484,1	35769,0
Leipzig	10	208	235	453	—	—	9600,5	1419,2	—	223,7	11243,4
Mitteldeutsch. Vereinsstationen Hagenow und Nebenstationen d. Berlin-Hamburger Bahn	—	—	—	—	—	—	4882,5	206,4	—	—	5088,9
Summa	1102	16001	29069	46172	53022,9	105838,7	284737,2	9476,4	4901,4	13718,0	471694,6

Von den Stationen der Mecklenburgischen Eisenbahn sind direct expedirt:

Nach	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Zusammen.	Zum Tarif Ia Ct.	Zum Tarif Ib Ct.	Zum Tarif II Ct.	Zum Tarif III Ct.	In Wagenladungen. Ct.	Passagiergut. Ct.	Zusammen. Ct.
Berlin	189	1866	1899	3954	—	1460,0	21180,2	1469,4	786,6	1900,5	26796,7
Wittenberge	88	987	1252	2327	—	10881,4	1465,2	116,8	31,6	910,0	13405,0
Grabow	22	642	970	1634	—	2294,0	1983,7	69,0	—	420,7	4767,4
Ludwigslust	313	2438	4249	7030	—	2378,4	5667,2	355,1	135,0	1950,5	10486,2
Prigler	13	177	512	702	—	—	—	—	—	155,6	155,6
Brahlisdorf	3	216	497	716	—	—	—	—	—	166,3	166,3
Boizenburg	12	585	1245	1842	—	702,4	2069,9	83,6	160,0	531,0	3546,9
Büchen	1	229	524	754	—	—	—	—	—	206,3	206,3
Hamburg	145	4538	13547	18230	—	656152,7	91992,0	1400,0	2231,8	9655,4	761431,9
Lübeck	7	653	1246	1906	—	—	—	—	—	642,3	642,3
Magdeburg	28	530	483	1041	—	1085,7	2478,4	84,2	—	517,2	4924,5
Leipzig	13	290	260	563	—	—	2378,0	81,7	—	271,7	2731,4
Mitteldeutsch. Vereinsstationen Hagenow und Nebenstationen d. Berlin-Hamburger Bahn	—	—	—	—	—	—	859,3	135,9	—	—	995,2
Summa	1011	17160	35568	53739	3782,0	740303,2	150715,8	5972,0	6630,2	19913,1	927316,3

Nachweis der direct expedirten Vieh-Sendungen.

	Pferde	Rindvieh	Kälber	Schafe u.	Schweine
Nach Berlin	69 Stück	104 Stück	246 Stück	1943 Stück	5539 Stück
Nach Hamburg	98 "	1008 "	183 "	14936 "	13180 "

Statistische Uebersichten

im Jahre 1857.

No.	Uebersicht	Personen	Güter	Bieh	Wagen	Werkzeuge	Material	Werkstoffe	Produkt	Währung
1	Zusammenstellung der von den einzelnen Maschinen im Jahre 1857 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.									
2	Summarische Uebersicht der von den Personen-, combinirten Post- und Gepäck-, Güter- und Bieh-Wagen im Jahre 1857 durchlaufenen Meilen.									
3	Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1857 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.									
4	Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1857 vorhandenen Personen-, Güter- und Bieh-Wagen.									
5	Allgemeine statistische Notizen.									
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										
21										
Summe										
auf 1000										
für 1000										

Summarische Uebersicht

der

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

im Jahre 1857 durchlaufenen Meilen.

Laufende N ^o	Bezeichnung der Wagen.	Haben durchlaufen				
		im Jahre 1857			bis ultimo 1856	bis ultimo 1857
		auf der eigenen Bahn. Bahn-Meil.	auf fremden Bahnen. Bahn-Meil.	zusammen. Bahn-Meil.	zusammen. Bahn-Meil.	zusammen. Bahn-Meil.
1.	Personenwagen I. und II. Classe, 6räd.	88663	25	88688	527679,5	616367,5
2.	„ II. Classe, 6räd.	3185,4	17,4	3202,8	22400,1	25602,9
3.	„ II. und III. Classe, 6räd.	1567	—	1567	5366,3	6933,3
4.	„ III. Classe, 6räd.	49888,5	275,2	50163,7	337145,6	387309,3
5.	„ III. Classe, 6räd.	23996,9	125	24121,9	131003,1	155125
6.	Gepäckwagen, 6räd.	36548,2	—	36548,2	181850,7	218398,9
7.	Combinirte Post- und Gepäckwagen, 6räd.	11597,4	—	11597,4	117073,1	128670,5
8.	Bedeckte Güterwagen, 6räd.	80272	79084,2	159356,2	998250,5	1157606,7
9.	„ „ 6räd.	38773,6	38688,9	77462,5	71725,3	149187,8
10.	„ „ 4räd.	36734,5	26307	63041,5	426683,9	489725,4
11.	Offene „ 6räd.	6508	827	7335	55219,2	62554,2
12.	„ „ 4räd.	51616,6	5089,1	56705,7	550283,4	606989,1
13.	Holz- und Wollwagen, 6räd.	9095,3	977,8	10073,1	71956	82029,1
14.	Viehswagen, 6räd.	2168,5	2280,7	4449,2	32795,7	37244,9
15.	Vieh- und Pferdewagen, 4räd. [.	31528,2	36435,1	67963,3	460161,4	528124,7
	Summa	472143,1	190132,4	662275,5	3989593,9	4651869,3
	oder Achsmeilen	1483951,4	582903,2	2066854,6		

Verzeichniß

der
am Schlusse des Jahres 1857 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.

1.	2.	3.		4.		5.		6.		7.		8.	9.	10.	11.		13.	14.		15.	16.	17.	18.	19.
		Ordnungs-Nummer.	Namen der Locomotiven.	Eylinder Durchmesser.	Zoll	Kessel Durchmesser.	Zoll	Ränge	Rechte	Indirecte	Zusammen				in den früheren Jahren	Nachmitten im Jahre 1857		bei Material zc. im Jahre 1857	Zusammen bis Ende 1857					
1	125	Kloß	13	22	88 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	40	452	492	72	6	5	engl	1847	2. Borsig	20576,2	107,5	1690,3	22374	—	93,02			
2	126	Wismar	13	22	88 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	40	452	492	72	6	5	"	1847	2. Borsig	14993,1	518,7	59,1	15570,2	0,98	107,76			
3	127	Güstrow	13	22	88 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	40	452	492	72	6	5	"	1847	2. Borsig	22447,1	2923,2	73	25442,3	0,98	100,74			
4	1	Marshall Vorwärts	18	20	el. 43 u. 98	11 ¹ / ₂	50	608 ¹ / ₂	658 ¹ / ₂	75	6	5	"	1848	8. Böhler	9997	11,5	250,6	10259,4	0,60	84,74			
5	220	Hamburg	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1848	2. Borsig	30690,6	2264,4	35,4	32990,2	0,80	106,66			
6	207	Schwerin	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1848	2. Borsig	20937,2	1576,2	60,4	23119,8	0,38	97,00			
7	206	Berlin	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1848	2. Borsig	18259	1991,1	37,1	20621,6	0,33	90,96			
8	247	Püßow	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1850	2. Borsig	24437,9	5807,3	46,7	30291,9	0,36	82,13			
9	251	Schwann	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1850	2. Borsig	31760,7	4054	60,3	35875	0,23	88,67			
10	253	Nebel	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1850	2. Borsig	23147,3	2136,8	89,1	25373,2	0,60	91,77			
11	252	Warnow	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1850	2. Borsig	34494,3	5934,2	44,9	40473,4	0,98	80,12			
12	255	Hagdeburg	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1850	2. Borsig	22050,6	2342,6	91,4	24484,8	0,43	101,37			
13	256	Hilchenburg	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1850	2. Borsig	26151,6	4184,8	82,8	30419,2	0,95	89,28			
14	246	Adwigsstuf	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1850	2. Borsig	15502,7	176,6	2292,1	17971,4	0,93	91,73			
15	254	Strellitz	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1850	2. Borsig	19492,4	1326,4	170,7	20989,2	0,27	93,92			
16	284	Herrules	15	22	41	13 ¹ / ₂	50	768	818	80	6	5	"	1851	2. Borsig	19721,5	1048,2	123,2	20893	0,26	142,91			
17	300	Hro 300	15	22	41	13 ¹ / ₂	50	768	818	80	6	5	"	1851	2. Borsig	18742,7	2566,3	143,3	21452,3	0,90	142,61	4 Räder sind getuppest.		
18	449	Obotrit	15	22	41	13 ¹ / ₂	50	768	818	80	6	5	"	1853	2. Borsig	10074,9	2443,1	30	12548	0,33	152,87			
19	450	Swantewitt	15	22	41	13 ¹ / ₂	50	768	818	80	6	5	"	1853	2. Borsig	10312,8	4400,9	62,2	14775,9	0,23	152,83			
20	515	Wisse	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5	"	1854	2. Borsig	7256,8	1825,1	374,9	9456,8	0,40	91,33	4 Räder sind getuppest.		
21	749	Kadegast	16	22	44	18 ¹ / ₂	62	977	1089	100	6	5	"	1856	2. Borsig	450,8	8250	48,9	8749,7	0,92	181,07			

Verzeichniß

der
am Schlusse des Jahres 1857 vorhandenen Personen-, Güter- und Vieh-Wagen.

Ordnungs- N ^o	Bezeichnung der Wagen.	Stück.	à	Personen			Ladungs- fähigkeit. Ctr.
				I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	
1.	Grädr. Personenwagen I. und II. Classe	14	10 à 38 Perf. 4 à 30 "	84	416	—	—
2.	Grädr. " II. Classe	1	32 "	—	32	—	—
3.	Grädr. " II. und III. Classe	2	36 "	—	32	40	—
4.	Strädr. " III. Classe	9	70 "	—	—	630	—
5.	Grädr. " III. Classe	8	5 à 40 " 3 à 60 "	—	—	380	—
6.	Strädr. bedeckte Güterwagen	61	à 180 Ctr.	—	—	—	10980
7.	Grädr. " "	30	240 "	—	—	—	7200
8.	4rädr. " "	29	80 "	—	—	—	2320
9.	Grädr. offene "	9	120 "	—	—	—	1080
10.	4rädr. " "	71	80 "	—	—	—	5680
11.	4rädr. Pferdewagen	6	80 "	—	—	—	480
12.	4rädr. Viehwagen	15	80 "	—	—	—	1200
13.	Grädr. "	3	120 "	—	—	—	360
14.	4rädr. Ochsenwagen	12	80 "	—	—	—	960
15.	Strädr. Holz- und Wollwagen	18	200 "	—	—	—	3600
16.	Strädr. combinirte Post- und Gepädwagen	4	—	—	—	—	—
17.	Strädr. Gepädwagen	4	180 "	—	—	—	720
		296		81	480	1050	34580
				1614			

Allgemeine statistische Notizen.

pro ultimo December 1857.

Einleitung.

1. Die Bahn führt von Hagenow nach Rostock, Güstrow und Wismar.
2. Länge der Bahn 19,3 Meilen
3. 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.

A. Anlage-Capital.

4. Dasselbe beträgt im Ganzen	6,298,000 ₰
5. Davon: in Stamm-Aktien	4,350,000 ₰
in Prioritäts-Obligationen	1,600,000 ₰
in Schuldverschreibungen dritter Priorität gegen die den Aktionären seit vollendeter Actien-Einzahlung vergüteten zweijährigen Zinsen (pro 1848 und 1849)	348,000 "
	6,298,000 ₰

im Jahre 1857. im Jahre 1856. im Jahre 1855.

B. Transportmittel.

Transportmittel sind vorhanden:

6. Locomotiven (vide Anlage 3)	Stück	21	21	20
7. Davon sind				
a. gefuppelt	"	5	5	4
b. mit Expansion versehen	"	21	21	20
8. Tender	"	21	21	20
9. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben				
M. Borsig in Berlin	Stück	20	20	19
F. Wöhlert in Berlin	"	1	1	1

	im Jahre 1857.	im Jahre 1856.	im Jahre 1855.
10. Personenwagen (vide Anlage 4)			
a. 6rädrige	Stück 25	25	25
b. 8rädrige	" 9	9	9
	Zusammen	34	34
11. Die Personenwagen enthalten Plätze			
a. Erster Classe	84	84	84
b. Zweiter "	480	480	480
c. Dritter "	1050	1050	1050
d. Zusammen	1614	1614	1614
12. Auf eine Achse kommen durchschnittlich Plätze	14,54	14,54	14,54
13. Lastwagen, — Gepäck-, Equipage-, Vieh- und Güterwagen — (vide Anlage 4)			
a. 4rädrige offene	Stück 83	83	83
b. " bedeckte	" 50	50	50
c. 6rädrige offene	" 9	9	9
d. " bedeckte	" 33	33	33
e. 8rädrige offene	" 18	16	16
f. " bedeckte	" 69*	69	69
g. Zusammen	262	260	260
14. Zahl der vorhandenen eisernen Achsen	957	928	900
15. Gesamtladungsfähigkeit der Güterwagen	Zollcentner 34580	34180	32230
16. Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Achse	80	80	80
17. Durchmesser derselben (in der Nabe)	Zoll engl. 5	5	5

C. Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel.

A. Die Locomotiven

18. haben überhaupt zurückgelegt	Meilen	57636	57424	61778
19. Davon Ruhmeilen		50889	52263	54192
An Brennmaterial ist dabei pro Ruhmeile verbraucht:				
20. Holz (zum Anheizen)	Cubiffuß	0,36	0,37	0,38
21. Preis pro Cubiffuß	Sgr.	1,25	0,94	0,94
22. Coke	Pfund	108,32	108,21	113,27
23. Preis pro 100 Pfund	Sgr.	15,94	15,0	17,75
24. An Coke ist pro Achsmeyle verbraucht	Pfund	3,27	3,303	3,320
25. An Schmier- u. Pugmaterial ist verausgabt pro Ruhmeile Sgr.		2,16	2,16	2,04
26. Die Kosten für die Heizung der Locomotiven im Dienst, der Reservemaschinen, der Vorwärmer u. c. betragen pro Ruhmeile	Sgr.	20,4	19,0	23,38
27. Die Kosten für die Bedienung der Maschinen betragen pro Ruhmeile	Sgr.	6,01	5,83	7,44
28. Gesamtkosten der Zugkraft betragen pro Ruhmeile Die Reparaturkosten betragen	"	36,42	35,2	39,17
29. pro Ruhmeile	Sgr.	6,12	6,5	6,94
30. pro Locomotivmeile	"	5,04	5,2	5,37

B. Die Wagen

haben Achsmeylen durchlaufen:				
31. die Personenwagen				
a. auf der eigenen Bahn		551791	534574	534011
b. auf fremden Bahnen		1603	1067	6974
32. Die Postwagen		109607	109812	108671
33. Die Lastwagen, (Güter- Vieh- u. c. Wagen)				
a. auf der eigenen Bahn		932161	862340	988673
b. auf fremden Bahnen		581300	502184	828931

	im Jahre 1857.	im Jahre 1856.	im Jahre 1855.
34. Fremde a. Personenwagen haben Achsmeilen	5827	1685	1202
b. Güter- u. Wagen haben " "	121791	232054	248572
auf der Bahn zurückgelegt.			
35. An Miethe für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	3220	5862	6318
36. An Miethe für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten, Wagen sind eingenommen Thlr.	14453	12579	21007
37. Größte von einer eisernen Achse zurückgelegte Meilenzahl	20568	14803	7680
38. Die Kosten des Schmier- und Putzmaterials sämtlicher Wagen betragen pro Zugmeile Sgr.	0,72	0,52	0,36
39. Die Kosten für das Schmieren der bewegten Wagen betragen pro 100 Achsmeilen Sgr.	2,12	1,77	1,62
40. Desgl. incl. Löhne an die Schmierer "	4,27	3,75	3,4
41. Die Kosten für die Beleuchtung der Bahnzüge betragen pro Achsmeile Sgr.	0,012	0,013	0,01
42. Die Reparaturkosten betragen:			
a. der Personenwagen pro Achsmeile Sgr.	0,27	0,31	0,27
b. der Güter- u. Wagen pro Achsmeile "	0,32	0,6	0,27
c. der sämtlichen Wagen pro Achsmeile "	0,31	0,51	0,27
d. der sämtlichen Wagen pro Zugmeile "	11,19	18,75	11,3

II. Personen- und Güter-Verkehr.

A. Anzahl der beförderten Personen, Güter u. s. w.

43. Personen Erster Classe	3561	3289	3119
44. Personen Zweiter Classe	88909	85377	81128
45. Personen Dritter Classe	197510	183836	174151
46. Militairs	10336	6316	6568
47. Personen überhaupt	300316	278818	264966
48. Reisegepäck Centner	66210	61622	57710
49. Equipagen Stück	220	165	148
50. Viehtransporte:			
a. Pferde Stück	1408	1581	1501
b. Rindvieh "	1308	1019	1153
c. Schweine "	20498	18913	22044
d. Schafe "	18144	10261	11536
e. Verschiedenes Vieh "	812	766	731
f. Hunde "	1433	1212	1329
51. Gewicht des ad a bis e beförderten Viehes Centner	78449	67683	75775
52. Postgüter "	6310	4590	2631
53. Eilgüter "	28172	27658	30590
54. Gewöhnliche Frachtgüter "	650622	651999	581734
55. Producte u. "	1693671	1659774	1907367
56. Ueberhaupt Güter "	2378775	2344021	2522322

B. Directer Güter-Verkehr.

57. Von der Berlin-Hamburger Bahn wurden direct zum Transport aufgegeben Centner	339146	408520	307279
58. Auf dieselbe gingen direct über "	812928	704468	1174797

C. Durchschnitts-Ergebnisse.

59. Gesamtzahl der zurückgelegten Meilen:			
a. von den Personen Erster Classe	25735	24180	21148
b. desgl. Zweiter Classe	585792	557080	534737
c. desgl. Dritter Classe	1110031	1022312	954930
d. überhaupt	1721558	1603572	1510815
e. von dem Gepäck	511401	466743	424548
f. von dem Vieh (Stückzahl)	413890	325706	367510
g. von dem Vieh (Centnerzahl)	765951	670651	747352

	im Jahre 1857.	im Jahre 1856.	im Jahre 1855.
h. von den zum Tarife I (früher II) beförderten Güter	5696200	5836848	5381564
i. von den zum Tarife II A (früher Ib) beförderten Güter	10384025	10014855	13245590
k. von den zum Tarife II B (früher Ia) beförderten Güter	1808307	2109537	2079196
l. von den überhaupt beförderten Güter	18476238	18414371	21063444
60. Von den durch die Personen zurückgelegten Meilen kommt nach Procenten:			
a. auf die erste Classe	1,5	1,5	1,4
b. auf die zweite Classe	34,0	34,8	35,4
c. auf die dritte Classe	64,5	63,7	63,2
61. An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:			
a. Jede Person erster Classe	7,23	7,35	6,78
b. Jede Person zweiter Classe	6,59	6,53	6,59
c. Jede Person dritter Classe	5,62	5,56	5,48
d. Jede Person in allen Classen zusammen	5,94	5,88	5,85
e. Jeder Centner Gepäc	7,72	7,57	7,35
f. Jedes Stück Vieh	9,49	9,65	9,6
g. Jeder Centner Vieh	9,73	9,87	9,83
h. Jeder zum Tarife I (früher II) beförderte Centner Gut	9,63	9,53	9,46
i. Jeder zum Tarife II A (früher Ib) beförderte Centner Gut	7,48	7,63	8,53
k. Jeder zum Tarife II B (früher Ia) beförderte Centner Gut	5,93	6,07	5,87
l. Jeder Centner Gut überhaupt	7,79	7,87	8,32
62. Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge sind durchschnittlich gefördert:			
a. Personen erster Classe	1333	1253	1096
b. Personen zweiter Classe	30352	28864	27707
c. Personen dritter Classe	57515	52969	49478
d. Personen überhaupt	89200	83086	78281
e. Vieh	21445	16876	19042
f. Vieh	39687	34749	38723
g. Güter	957318	954113	1091370
63. Eingebracht hat durchschnittlich:			
a. jede Person	Sgr. 22,49	22,43	22,39
b. jeder Centner Gepäc	" 3,45	3,32	3,05
c. jedes Stück Vieh	" 9,44	10,63	10,77
d. jeder Centner Vieh	" 5,23	5,28	5,43
e. jeder Centner Gut	" 2,41	2,32	2,38
64. Eingekommen sind durchschnittlich:			
a. pro Person und Meile	Sgr. 3,79	3,81	3,83
b. pro Centner Gepäc und Meile	Pfennige 5,4	5,28	4,92
c. pro Stück Vieh und Meile	" 11,88	13,2	13,44
d. pro Centner Vieh und Meile	" 6,48	6,48	6,6
e. pro Centner Gut und Meile	" 3,72	3,48	3,48

III. Finanz-Verhältnisse.

A. Einnahmen.

65. Für Personen-Beförderung (incl. Militairs u. Extraordinario)	Lhr.	222078	206773	195837
66. Für Reisegepäck	"	7623	6812	5871
67. Für Equipagen	"	1138	963	681
68. Zusammen im Personenverkehr	"	230839	214548	202389
69. pro Bahnmeile	"	11961	11081	10468
70. pro Zugmeile	"	4,54	4,11	3,73
71. Für Vieh	"	13719	11959	13756
72. Für Post-, Filz- u. Frachtgüter, sowie Producte	"	191356	183870	200450
73. Neben-Erträge (Provision)	"	308	275	287
74. Zusammen im Güter-Verkehr	"	205383	196104	214493

	im Jahre 1857.	im Jahre 1856.	im Jahre 1855.
75. pro Bahnmeile	10642	10226	11166
76. pro Nutzmeile	4,03	3,75	3,96
77. Aus sonstigen Quellen	16429*	12267	20638
78. Summe aller Einnahmen	452651*	422919	437520
79. pro Bahnmeile	23453	21918	22669
80. pro Nutzmeile	8,99	8,09	8,07
81. Die Einnahmen haben betragen nach Procenten berechnet:			
a. von den Personen	49,06	48,99	44,76
b. von dem Gepäck	1,68	1,61	1,34
c. von den Equipagen	0,25	0,23	0,16
d. von dem Vieh	3,03	2,83	3,14
e. von den Gütern	42,28	43,48	45,81
f. von den Nebenerträgen	0,07	0,06	0,07
g. aus sonstigen Quellen	3,63	2,9	4,72

B. Ausgabe.

1. Für die allgemeine Verwaltung.

82. Besoldung der Direction, Bureau- u. Kassen-Beamte Thlr.	15597	14630	14481
83. Zu sonstigen Zwecken (als Gerichtskosten, Stempel, Porto, Drucksachen, Bureau-Bedürfnisse u. s. w.) Thlr.	2640	7867	8647
84. Zusammen	18237*	22497	23128

2. Für die Bahnverwaltung.

85. Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung u. Thlr.	33900	32606	32638
86. Unterhaltung des Bahndammes und Gestänges	22258	19474	23344
87. " der Brücken und Durchlässe	1491	1912	1228
88. " der Gebäude	11006	6431	7721
89. " der Telegraphen	1147	693	628
90. " der übrigen Anlagen	4238	3237	4326
91. Zu sonstigen Zwecken (als Heizung der Wärterlocale, Grundsteuer, Feuerversicherung u. s. w.) Thlr.	4408	4320	9152
92. Zusammen	78448*	68673	79037
93. pro Bahnmeile	4065	3558	4095
94. Die Kosten für Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn betragen:			
a. überhaupt	34066	32303	32734
b. pro Bahnmeile	1765	1700	1696
95. Die Bahnunterhaltungskosten betragen:			
a. überhaupt	39330	31748	40260
b. pro Bahnmeile	2038	1645	2086
96. Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossrungen, Brücken und Oberbau betragen:			
a. überhaupt	23749	21386	24573
b. pro Bahnmeile	1231	1108	1273
c. pro Nutzmeile	14,0	12,3	13,6

3. Für die Transportverwaltung.

97. Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung Thlr.	46326	46303	48300
98. Unterhaltung (Reparaturkosten):			
a. der Locomotiven und Tender	10382	11305	11056
b. der Personen-Wagen	4984	5617	4888
c. der Lastwagen	13649	27110	16409
99. Ergänzung der Betriebsmittel (aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten)	33000	24000	30420
100. Kosten der Transportkräfte (als Heizung für die Locomotiven, Schmierer und Pußen aller Fahrzeuge, Güterverladung u. s. w.) Thlr.	39373	37754	47267
101. Zu sonstigen Zwecken (als Besetzung der Züge, Heizung und Reinigung der Betriebslocale, Entschädigungen im Güterverkehr, Wagenmiethe u. s. w.) Thlr.	12320	12283	12081
102. Zusammen	160534*	164372	170421

	im Jahre 1857.	im Jahre 1856.	im Jahre 1855.
103. pro Zugmeile	Tblr. 3,15	3,14	3,14
104. Die Bedienung beim Fahrdienst kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung, Meilengelder, Nachtgelder und für verschiedene Bedürfnisse pro Zugmeile	Sgr. 6,01	5,83	5,99
105. Die Gesamtkosten der Transportmittel (C. IV. des Etats) betragen:			
a. pro Zugmeile	Sgr. 12,74	20,37	13,44
b. pro Achsmeile der bewegten Wagen	" 0,33	0,62	0,39
106. Sämmtliche Ausgaben betragen:			
a. überhaupt	Tblr. 257219 *	255542	272586
b. pro Bahnmeile	" 13327	13211	14124
c. pro Zugmeile	" 5,05	4,89	5,39
d. pro Achsmeile	" 0,15	0,15	0,15
107. Außerdem sind aus dem Reservefonds für die Bahnanlagen (angekaufte Schwellen) verwendet	Tblr. 4645	—	—
108. Von den Ausgaben kommen nach Procenten:			
a. auf die allgemeine Verwaltung	7,09	8,81	8,48
b. auf die Bahn-Verwaltung	30,5	26,87	29,0
c. auf die Transportverwaltung	62,41	64,32	62,52
109. Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	60,82	60,42	62,51

C. Ueberschuß.

110. Derselbe beträgt:			
a. überhaupt	Tblr. 195432	167377	164934
b. Procente des Anlage-Capitales	3,1	2,66	2,61
Derselbe ist verwendet:			
111. zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen	Tblr. 94064	90798	89238
112. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien	" 2% 87000	1 1/2% 65250	1 1/2% 65250
113. zur Einlage in den Reservefonds	10875	10875	10875

D. Reservefond.

114. Bestand desselben	71480	65250	54375
------------------------	-------	-------	-------

IV. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe.

A. Unfälle.

		Von Eröffnung des Betriebes bis Ende 1855.	
1) Solche, welche durch fahrende Züge herbeigeführt sind.			
115. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden	—	—	8
116. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen)	2	—	13
Bei den Unfällen ad 115 sind			
a. beschädigt:			
117. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld	—	—	4
b. getödtet:			
118. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld	—	—	1
119. Sonstige Personen durch eigene Schuld	—	—	3
120. Zusammen	Personen	—	4
2) Solche, die auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen vorgekommen sind.			
121. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden	4	—	5
122. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen)	—	1	1

Von Eröffnung des Betriebes bis Ende 1855.

	im Jahre 1857.	im Jahre 1856.	
Bei den Unfällen ad 121 sind beschädigt:			
123. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld	1	—	4
b. unverschuldet	—	—	1
124. Zusammen	1	—	5
125. Zahl aller bis zum Schlusse des Jahres vorgekommenen Unfälle	31	28	27
126. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich Unfälle	2,8	2,8	3
127. Die Zahl aller bei den Unfällen			
a. beschädigten	10	9	9
b. getödteten	4	4	4
Personen beträgt.			
128. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich:			
a. beschädigte Personen	1	0,9	1
b. getödtete Personen	0,4	0,4	0,4
129. Bei den Unfällen ad 116 und 122 sind zerstört oder stark beschädigt:			
a. Locomotiven	Anzahl	1	2
b. Lastwagen	"	1	13

B. Achsbrüche.

Vergleichen sind vorgekommen:			
130. Bei Lastwagen	2	—	11
131. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres	13	11	11
132. Dieselben sind vorzugsweise vorgekommen	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 3 1/2 Zoll engl. Durchmesser.		
133. Auf ein Jahr kommen durchschnittlich Achsbrüche	1,2	1,1	1,3

C. Schienenbrüche.

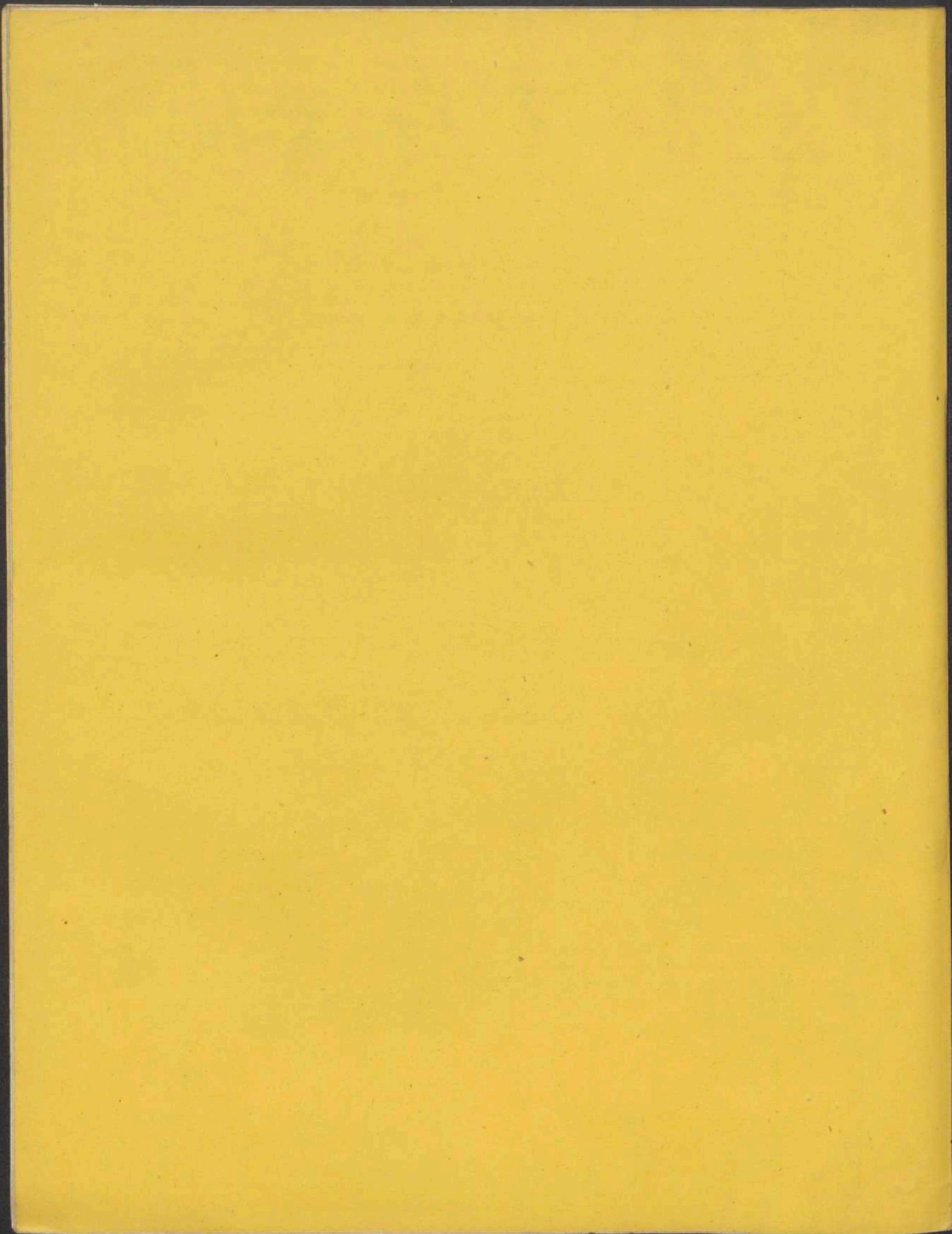
Vergleichen sind vorgekommen:			
134. Bei Stahlschienen	1	2	8
135. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres	11	10	8
136. Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Pfund 18,87	18,87	18,87

D. Verkehrsstörungen.

Dieselben sind veranlaßt:			
137. durch Schneefall	Anzahl	—	1
138. Dauer der Unterbrechung	Tage	—	1

D. Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

139. Die Einnahme im laufenden Jahre hat betragen:			
a. an Zinsen	Thlr. 608	475	697
b. an Einlagen der Betheiligten	" 1548	1477	2558
c. an außerordentlichen Einnahmen (Strafgeldern, Geschenken u. s. w.)	Thlr. 3018	3295	7117
d. überhaupt	" 5174	5247	10372
140. Die Ausgabe im laufenden Jahre hat betragen:			
a. für eigentliche Pensionen	" 39	17	1
b. für sonstige Zwecke (als Druck- und Schreibkosten u. s. w.)	Thlr. 2	—	11
c. überhaupt	" 41	17	12



	im Jahre 1857.	im Jahre 1856.	im Jahre 1855.
h. von den zum Tarife I (früher II) beförderten Güter	5696200	5836848	5381564
i. von den zum Tarife II A (früher IIb) beförderten Güter	10384025	10014855	13245590
k. von den zum Tarife II B (früher Ia) beförderten Güter	1808307	2109537	2079196
l. von den überhaupt beförderten Güter	18476238	18414371	21063444

60. Von den durch die Personen zurückgelegten Meilen kommt nach Procenten:

- a. auf die erste Classe
- b. auf die zweite Classe
- c. auf die dritte Classe

1,5	1,5	1,4
34,0	34,8	35,4
64,5	63,7	63,2

61. An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:

- a. Jede Person erster Classe
- b. Jede Person zweiter Classe
- c. Jede Person dritter Classe
- d. Jede Person in aller
- e. Jeder Centner Gepäc
- f. Jedes Stück Vieh
- g. Jeder Centner Vieh
- h. Jeder zum Tarife I (frü
- i. Jeder zum Tarife II A (frü
- k. Jeder zum Tarife II B (frü
- l. Jeder Centner Gut überhaupt

7,23	7,35	6,78
6,59	6,53	6,59
5,62	5,56	5,48
5,94	5,88	5,85
7,72	7,57	7,35
9,49	9,65	9,6
9,73	9,87	9,83
9,63	9,53	9,46
7,48	7,63	8,53
5,33	6,07	5,87
7,79	7,87	8,32

62. Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge

- a. Personen erster Classe
- b. Personen zweiter Classe
- c. Personen dritter Classe
- d. Personen überhaupt
- e. Vieh
- f. Vieh
- g. Güter

1333	1253	4096
30352	28864	27707
57515	52969	49478
89200	83086	78281
21445	16876	19042
39687	34749	38723
957318	954113	1091370

63. Eingbracht hat durchschnittlich:

- a. jede Person
- b. jeder Centner Gepäc
- c. jedes Stück Vieh
- d. jeder Centner Vieh
- e. jeder Centner Gut

22,49	22,43	22,39
3,45	3,32	3,05
10,44	10,63	10,77
5,28	5,28	5,43
2,32	2,32	2,38

64. Eingenommen sind durchschnittlich:

- a. pro Person und Meile
- b. pro Centner Gepäc und Meile
- c. pro Stück Vieh und Meile
- d. pro Centner Vieh und Meile
- e. pro Centner Gut und Meile

3,81	3,81	3,83
5,28	5,28	4,92
13,2	13,2	13,44
6,48	6,48	6,6
3,48	3,48	3,48

III. Finanz-Verh.

A. Einnahmen

- 65. Für Personen-Verförderung (incl. Militärs u. Extraor-
dinaris) Thlr.
- 66. Für Reisegepäck
- 67. Für Equipagen
- 68. Zusammen im Personenverkehr
- 69. pro Bahnmeile
- 70. pro Zugmeile
- 71. Für Vieh
- 72. Für Post-, Filz- u. Frachtgüter, sowie Producte
- 73. Neben-Erträge (Provision)
- 74. Zusammen im Güter-Verkehr

222078	206773	195837
7623	6812	5871
1138	963	681
230839	206773	202389
11961	11961	10468
4,54	4,54	3,73
13719	13719	13756
191356	191356	200450
308	308	287
205383	205383	214193

