

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

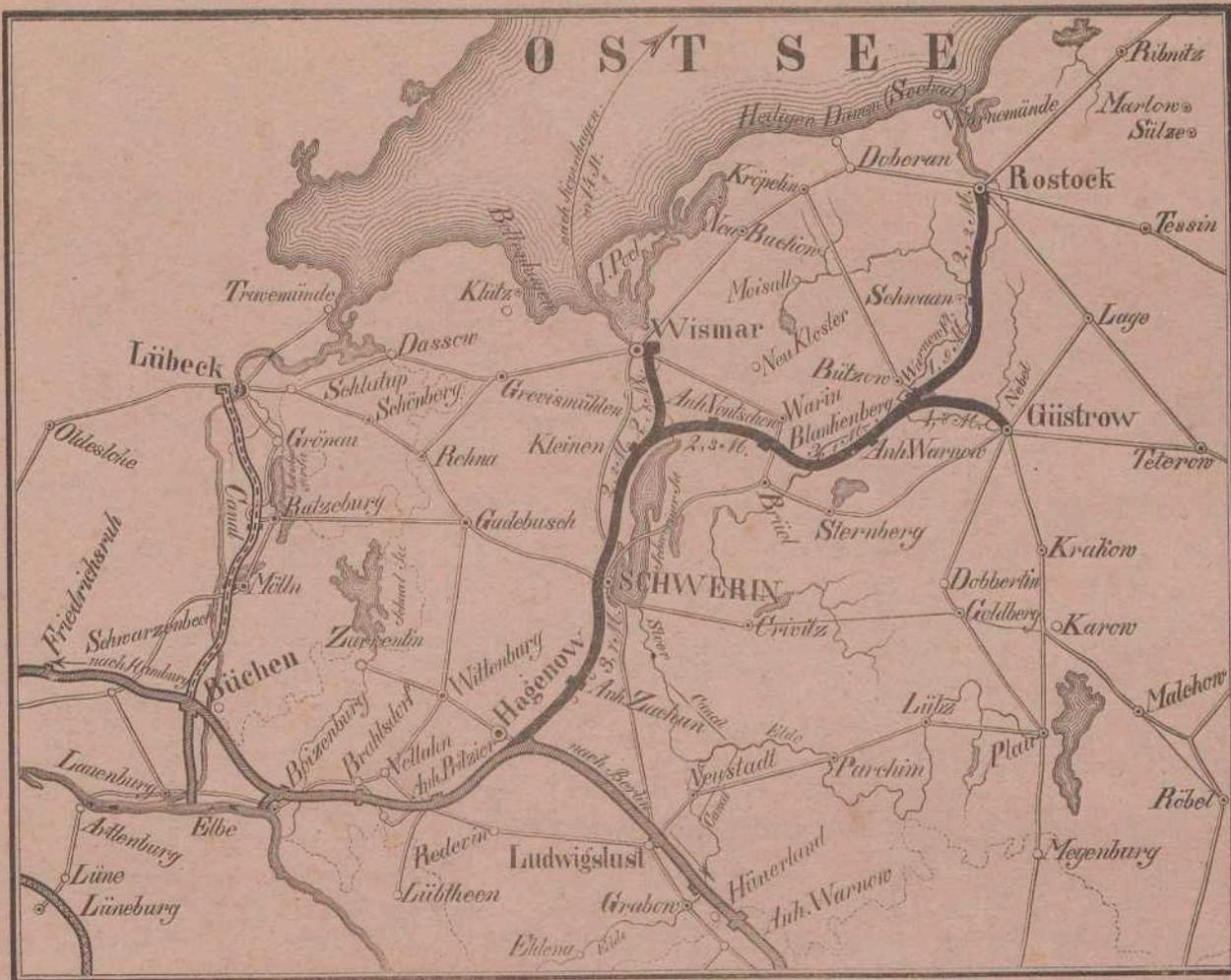
15=14.1859

Schwerin: Schnellpressendruck von F. Hartig, 1859

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765883164>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Mecklenburgische Eisenbahn.



Jahres-Bericht

der

Direction an die Actionnaire,

zur Erstattung

in der

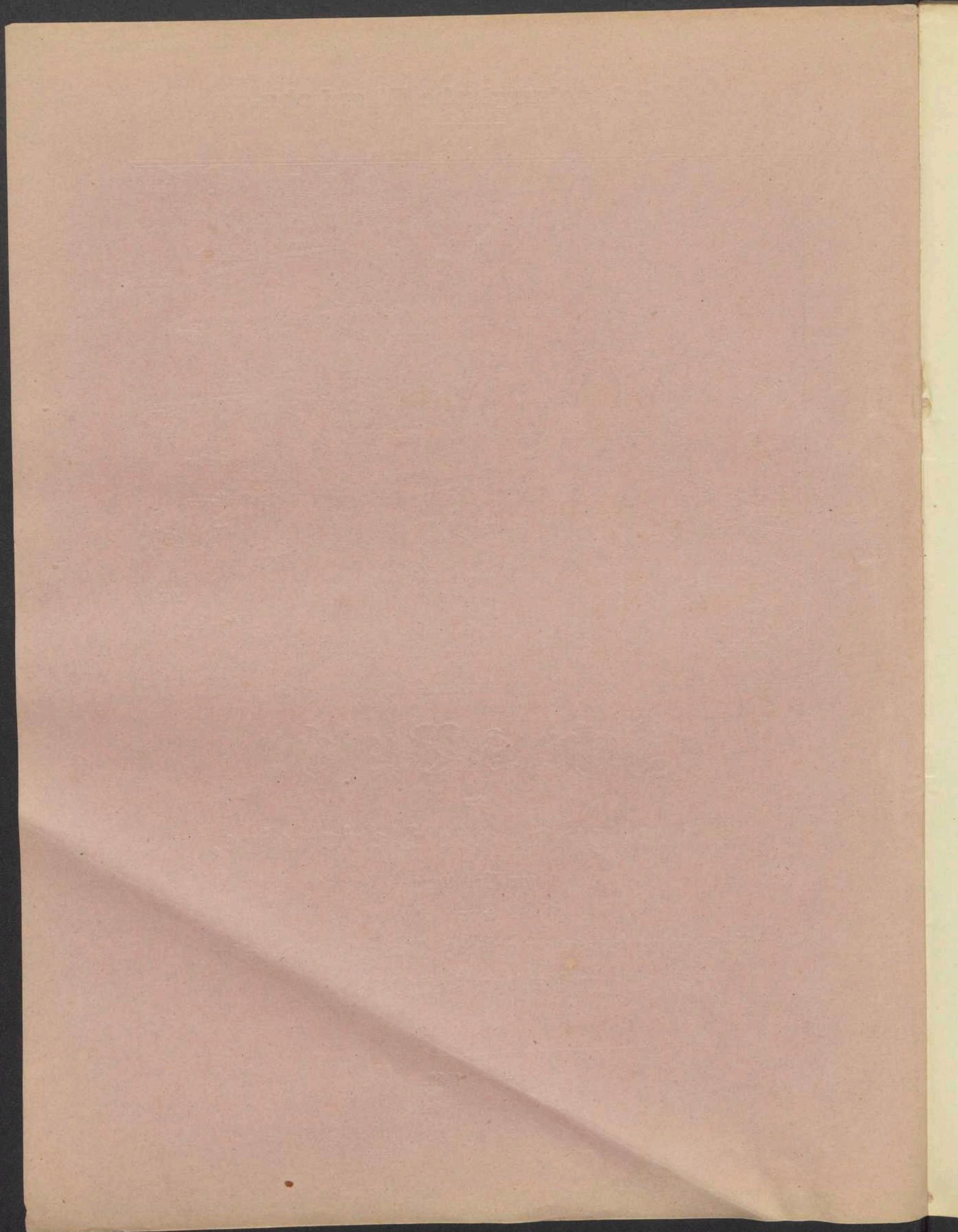
fünfzehnten (vierzehnten ordentlichen) General-Versammlung

zu Schwerin am 21. Mai 1859.

Schwerin, 1859.

Schnellpress. Druck von B. Partig.





Jahres-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

an die

General-Versammlung der Actionaire

am 21. Mai 1859.

Die Anlagen I. bis IX. enthalten die nöthige Auskunft über das Resultat des abgelaufenen Verwaltungsjahres und über den Vermögensstand der Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1858.

Einleitung.
Finanzen.

Die Betriebsrechnung (III.) schließt mit einem Bestande, welcher auf das Jahr 1859 übergeht, von 5996 $\text{R} 7 \text{ } \beta$ 1 L ab, nachdem bei statutenmäßiger und beschlußmäßiger Dotirung des Reservefond und des Erneuerungsfond die Vertheilung einer Dividende von 2 pCt. oder 4 R pro Actie von Ihrem Ausschusse hat verfügt werden können.

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

1) Prioritäts-Obligationen der Mecklenburg. Eisenbahn-Gesellschaft Litt. B. dem Reservefond gehörig:	
Serie I. No. 117—123, 132	8 Stück à 1000 R = 8000 R
„ II. „ 560—564, 599, 600—607, 652	
—657, 757	20 Stück à 500 „ = 10000 „
„ III. „ 1049, 1050, 1126, 1381—1384,	
1453—1460, 1462—1471, 1542	
—1555	39 Stück à 200 „ = 7800 „
	Transport 25800 R

	Transport	25800 ₰
2) Desgleichen dem Erneuerungsfond gehörig:		
Serie I. No. 133, 134, 149—152, 187—191	11 Stück à 1000 „	= 11000 ₰
„ II. „ 758—769, 771—774, 776—783	24 Stück à 500 „	= 12000 „
„ III. „ No. 1556, 1558, 1560, 1561, 1722—1738, 1747—1750, 1752 —1754, 1756—1764, 1767— 1783	54 Stück à 200 „	= 10800 „
		33800 „
3) Desgleichen dem Affecuranzfond gehörig:		
Serie III. No. 1629, 1765, 2 Stück à 200 ₰		400 „
4) Sonstige Effecten:		
a. Obligationen der Mecklenburgischen Anleihe bei Salomon Heine		
Litt. A. No. 363, 364, à Vco. ½ 2000 stehen zu Buch mit		1209 ₰ 36 β
b. Prioritäts-Obligationen der Mecklenburg. Eisenbahn-Gesellschaft		
Litt. A. Serie I. No. 263		1000 ₰
„ „ „ II. „ 777		500 „
„ „ „ III. „ 1278		200 „
		1700 „ — „
Litt. B. Serie I. No. 193—195, 197, 199, 200, 6 Stück à 1000 ₰		6000 ₰
Litt. B. Serie II. No. 785—788, 790, 793—800, 13 Stück à 500 ₰		6500 „
Litt. B. Serie III. Nr. 1784—1800, 17 Stück à 200 ₰		3400 „
		15900 „ — „
		18809 ₰ 36 β
	Zusammen	78809 ₰ 36 β



Bauliche Vollen-
dung der Bahn.

Wie in unserem vorigjährigen Berichte bereits angedeutet wurde, hat mit dem Rechnungsabschlusse des abgelaufenen Jahres auch der reine Abschluß über die Verwendung der gesammten Baugelder stattfinden können. Wir haben hierbei zu berichten, daß nach Abwicklung sämtlicher Rechnungen noch ein Ueberschuß von 4972 ₰ 27 β 6 ℔ außer der Substanz der zu Bauzwecken hergestellten Ziegelei auf dem platten Rampe zu Wismar, zur Verfügung blieb.

Aus der Ziegelei, deren baldige Veräußerung jetzt beabsichtigt wird, wird sich nach einer räumlichen Berechnung mindestens der zu Buche stehende Werth realisiren, so daß wir kein Bedenken tragen konnten, dieselbe als Activum in die Hauptrechnung übergehen zu lassen.

Zu dem vorerwähnten Bestande von	4972 ₰ 27 β 6 ℔
kommt also noch der zu Buche stehende Werth der Ziegelei hinzu mit	7299 ₰ 12 β 2 ℔
wodurch sich der verfügbare Rest der Baugelder erhöht auf	12271 ₰ 39 β 8 ℔

Auf unseren Antrag hat Ihr Ausschuß mit commissarischer Genehmigung die Bestimmung getroffen, daß diese Summe dem Erneuerungsfond zu überweisen und dagegen vor Schluß der Baurechnung dem Tit. XIV. (Maschinen und Wagen) als Ausgabe zuzusetzen sei.

Diese Disposition stellt sich als eine völlig richtige durch den Umstand dar, daß zur Zeit der Beschlußnahme über die Vollendung der Bahn die nach dem revidirten Voranschlage zu beschaffenden Transportkräfte und Transportmittel Behufs der damals gebieterisch nothwendigen Schonung der Baugelder eine Beschränkung erfahren haben. Diese Beschränkung ist von keiner Seite jemals für eine zweckmäßige und empfehlenswerthe ausgegeben worden; man half sich nur damit, weil man sich bequemem mußte, sich in den Grenzen der Mittel, wie sie sich damals übersehen ließen, zu halten. Daß dieses die

Ursache der Ueberlieferung eines zu geringen Bestandes an Locomotiven und Wagen an den Betrieb geworden ist, hat die Folge gelehrt, indem der Erneuerungsfond sich bei den erheblichen, aus seinen Mitteln bestrittenen Aufwendungen für Transportmittel trotz der bedeutenden ihm alljährlich aus den Betriebsaufkünften zugewiesenen Zuschüssen noch zu keinem Gedeihen hat entfalten können. Hiernach fällt es als richtig in die Augen, daß man den Baufond veranlaßt, durch Hergabe der ihm übrigen Mittel dasjenige, so weit wie thunlich noch zu leisten was er anschlagsmäßig hätte leisten sollen. Demgemäß ist der sub No. II. der Rechnungsvorlagen angefügte Abschluß der Baurechnung aufgemacht worden und zeigt aus dem Grunde eine genaue Absorbirung der Einnahmen durch die Ausgaben, weil dem Reste der Gelder seine Verwendung zu Lasten des Tit. XIV. angewiesen wurde.

Der der Ausgaberechnung gegenüber gestellte Voranschlag ist derjenige, welcher im Jahre 1847 Behufs Wiederaufnahme des ins Stocken gerathenen Baues aus einer gründlichen Revision des ursprünglichen Voranschlages hervorging und mit 5883469 ₰ 11 β 6 A abschloß. Nach der Beschlußfassung über die den Actionairen für zwei Baujahre zugestandenen Zinsen (man vergleiche die Bemerkung zu Pos. III. der Einnahme und zu Tit. XIX. der Ausgabe in der Anlage Nr. II.) hat sich der Voranschlag noch um 348000 ₰, also auf 6231469 ₰ 11 β 6 A erhöht, und ist im Ganzen durch die Ausgabe um 66530 ₰ 36 β 6 A überschritten worden.

Spezieller Erläuterungen der Abweichungen der Ausgaben gegen die Voranschläge wird es nicht bedürfen. Theils sind sie bei so großen Summen nicht erheblich, theils finden sie in den besonderen Umständen und oft veränderten Dispositionen unter denen unser Bau angefangen, fortgeführt und endlich vollendet wurde, ihre Erklärung.

Nachdem die Verwendungen aus beiden Fonds jetzt jährlich mehr oder minder ihren Fortgang haben werden, wird es an der Zeit sein, den Rechnungen dieser Fonds alljährlich einen Platz unter den Rechnungsvorlagen zum Geschäftsberichte der Direction einzuräumen; solches geschieht zum Schlusse des abgelaufenen Jahres zum ersten Male in den Anlagen No. VII. und VIII. Der bis dahin immer als Schuldner der Hauptrechnung vorgekommene Erneuerungsfond erscheint jetzt zum ersten Male mit einem Bestande, nämlich als Gläubiger der Hauptrechnung, welcher durch die schon vorstehend berichtete Zuweisung des Restes der Baugelder um 12271 ₰ 39 β 8 A verstärkt worden ist.

Die im Monat März d. J. gelieferte 22ste Locomotive wird dagegen aus dem Erneuerungsfond bezahlt.

Der Fortgang der Amortisation unserer Prioritätsschuld und der Schuldverschreibungen erhellet aus No. V. und VI. der Rechnungsvorlagen. Das Betriebsjahr 1858 hat, weil 2 pCt. Dividende vertheilt wurden, wieder 1 pCt. vom Capitale der Schuldverschreibungen zur Amortisation derselben beigesteuert.

Im Ganzen kam mit den aufgelaufenen Zinsen eine Summe von 3600 ₰ für die Amortisation zur Verwendung, wofür folgende 45 Schuldverschreibungen ausgelooft wurden.

No. 11, 26, 63, 96, 279, 352, 356, 417, 428, 521, 790, 845, 941, 955, 1429, 1453, 1640, 1645, 1815, 1817, 1885, 1920, 2204, 2247, 2415, 2417, 2438, 2485, 2596, 2662, 2673, 2829, 2914, 3054, 3097, 3286, 3304, 3639, 3895, 3976, 3991, 3998, 4119, 4187, 4270.

Von unseren bisher ausgelooften Schulddocumenten sind überhaupt folgende bis heute nicht abgehoben worden:

- 1) 4procentige am 2. Januar 1857 zahlfällig gewesene Prioritäts-Obligationen

Litt. A. Serie II. à 500 ₰ Nr. 674,

„ B. „ III. à 200 „ „ 1364.

- 2) Desgleichen zahlfällig am 2. Januar 1859:

Litt. A. Serie I. à 1000 ₰. No. 14, 200, 326,

„ „ „ II. à 500 „ „ 454.

„ „ „ III. à 200 „ „ 1487, 1534,

„ B. „ II. à 500 „ „ 269.

„ „ „ III. à 200 „ „ 883.

- 3) 4¹/₂procentige am 2. Januar 1856 zahlfällig gewesene Prioritäts-Obligation Litt. A. Serie III. Nr. 1907 von 200 ₰.

Reserve- und Erneuerungsfond.

Prioritätsschuld.

4) 4procentige am 1. Juli 1858 zahlfällig gewesene Schuldverschreibungen à 80 ₰. No. 30, 114, 3138, 4005.

Berkehrs-
Verhältnisse.

Bedauerlich hat unsere Einnahme aus dem Personen-Verkehre im Jahre 1858 einen Rückschritt gegen das vorausgehende Jahr um mehr als 22,000 ₰ gemacht, wovon wir die Ursache wohl nur in der augenblicklichen Ungunst der Handelsverhältnisse zu suchen haben, da fast alle deutsche Eisenbahnen dieselbe Erfahrung gemacht und meistens noch ungünstigere Resultate aufzuweisen haben, als die unsrige. Was die Güter betrifft, so schien es im Verlaufe des Jahres, als würden wir das Jahr 1857 wenigstens nicht überflügeln; in den letzten Monaten nahm aber die Getreide-Ausfuhr nach Magdeburg und Leipzig einen lebhaften Aufschwung, welcher eine Mehr-Einnahme aus dem Güter-Verkehr um fast 19,000 ₰ zuwege brachte. Im Allgemeinen dürfen wir die Hoffnung hegen, daß der Personenverkehr sowohl, wie der Güterverkehr auf dem bisher erlangten Standpunkte nicht nur beharren, sondern noch fortschreiten wird, wenn eine Störung nicht durch eine ungünstige weitere Entwicklung der politischen Verhältnisse Europas verursacht werden sollte.

Aus den Verkehrsnachweisungen Litt. A bis H heben wir Folgendes hervor: die Anzahl der im Jahre 1858 gegen das Vorjahr weniger beförderten Personen beträgt 28471, wovon auf die I. Classe 162, II. Classe 7081, III. Classe 21228 kommen. Bei diesem Ausfalle sind die verschiedenen Stationen ziemlich gleichmäßig theilhaftig. Eine Betrachtung der Abfertigungen nach Hamburg gegen diejenigen von Hamburg führt zu dem Schlusse, daß die Auswanderung im Jahre 1858 (von etwa 1800 Personen) nur ungefähr den vierten Theil derjenigen des Jahres 1857 und etwa zwei Fünftheile derjenigen des Jahres 1856 betragen hat. Die Personen-Abfertigung im directen Verkehre betrug etwa den vierten Theil der gesammten Abfertigung.

Die Menge der beförderten Güter steht der des Jahres 1857 um ca. 160000 Ctr. nach, wovon auf die Normal- und Eilgüter ca. 70000 Ctr. auf die Tarif-Classen II A. ca. 79000 Ctr. und auf die Tarif-Classen II B. ca. 10000 Ctr. kommen.

Der Getreide- und Delsaamen-Versand war in seiner Gesammtheit dem Vorjahre ziemlich gleich; von Rostock und Wismar war derselbe größer, von Güstrow und Schwerin dagegen kleiner. Die Getreide-Ausfuhr wandte sich im Jahre 1858 mehr nach Magdeburg und Leipzig als solches im Vorjahre der Fall gewesen ist, besonders gehören hierher die lebhaften Transporte in den letzten Monaten des Jahres. An Bau- und Nutzholz gelangten ca. 47,000 Ctr., an Drains ca. 21000 Ctr. weniger zur Beförderung als 1857.

Auf den directen Verkehr kommen von der Beförderung der Güter zur Normalclassen ungefähr zwei Drittheile, von den Gütern zum ermäßigten Satze II A. ungefähr die Hälfte.

Die Betriebs-Einnahme der ersten 4 Monate des gegenwärtigen Jahres führen wir nachstehend im Vergleich zu den beiden Vorjahren vor.

Es ist vereinnahmt:

	1859.			1858.			1857.		
	Personen und Gepäck.	Güter und Vieh.	Total.	Personen und Gepäck.	Güter und Vieh.	Total.	Personen und Gepäck.	Güter und Vieh.	Total.
	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰
Januar	12589	20258	32847	12213	17475	29688	12992	16347	29339
Februar	10122	19253	29375	9806	15212	25018	11447	16642	28089
März	12830	23690	36520	12947	22190	35137	14629	21298	35927
April	16940	14050	30990	18781	18087	36868	23214	16209	39423
	52481	77251	129732	53747	72964	126711	62282	70496	132778

Vorbehaltenlich der genaueren Feststellung der Einnahmen pro März und April 1859.

Allerdings zeigt die Personenfrequenz noch keine Belebung, dagegen ist die Einnahme für die Güter-Transporte höher als in den Vorjahren.

Die Erfahrungen auch des abgelaufenen Jahres haben die im Jahre 1857 eingeführte Erhöhung unserer Gütertarife, so weit man hierüber aus dem Gange des Verkehrs urtheilen kann, als eine richtige Maßregel erkennen lassen, in welcher Beziehung wir uns eine Hinweisung auf das bereits vorstehend über unsere Güter-Einnahme Berichtete gestatten. Nur auf der Tour Rostock-Güstrow haben wir den Frachtsatz für Normalgut wieder auf den ursprünglichen Stand zurückgeführt, weil hier, durch den Umweg, welchen die Eisenbahn im Vergleich zu dem directen Landwege zwischen diesen beiden Städten nimmt, Nachtheile für uns bemerklich wurden.

Tarif.

Das vorgeführte ungünstige Resultat der im vorigen Jahre erzielten Personen-Einnahme kann durch die Einwirkung der Tarife nicht hervorgebracht worden sein, da die eingeführte geringe Tarifierhöhung schon am 1. Januar 1855 ins Leben getreten ist, und ein hierdurch uns erwachsender Nachtheil ohne Zweifel gleich hätte hervortreten müssen. Im Gegentheil aber nahm unsere Personengeld-Einnahme nach der Tarif-Erhöhung einen Aufschwung, welcher erst im Jahre 1858, jedoch offenbar aus anderen Anlässen, wieder zurückgegangen ist.

Das finanzielle Interesse unseres Instituts nicht allein, sondern vornehmlich auch die Vereinigung der Sicherheit und Ordnung unseres Betriebsdienstes mit diesem Interesse, haben uns genöthigt in Beihalt der vorliegenden Erfahrungen und insbesondere der nach und nach stattgehabten Entwicklung unseres Güterverkehrs, unseren Fahrplan einer Revision zu unterziehen, welche unter Beibehaltung des bisherigen Systemes der Fahrten zu einigen Modificationen des Planes geführt hat.

Fahrplan.

Außer einer allgemeinen Prüfung und Berichtigung der Fahrzeiten aller Züge hatten wir vorwiegende Veranlassung zu einer Reform der gemischten Züge. Dieselben hatten nämlich bis dahin zu große Lasten zu bewältigen und aus dieser Ursache war der Vorspann bei diesen Zügen bei einigermaßen lebhaftem Verkehr fast zur Regel geworden, was immer ein Uebelstand ist, in größerem Maße aber bei Zügen, in denen Personen befördert werden. Außerdem wurde es nöthig gefunden, den gemischten Zügen eine etwas abgeminderte Fahrgeschwindigkeit zu geben, um sie den vorgesezten Zweck einer wesentlichen Mitwirkung beim Güter- und Vieh-Transporte auch erreichen zu lassen. An diesem Zwecke der gemischten Züge aber mußten wir nothwendig festhalten, indem unsere Verkehrs- und Rentabilitäts-Verhältnisse es nicht rechtfertigen, mehr als zwei reine Personenzüge täglich in jeder Richtung zu befördern. In der That leistet auch keine mit uns irgend vergleichbare Bahn in dieser Beziehung mehr als wir. Wenn wir nun auch im Verlaufe unserer Verwaltung durch die Bedürfnisse des Anschlusses an die Berlin-Hamburger Bahn bewogen worden sind, mittelst des gemischten Zuges die dritte Reisegelegenheit in jeder Richtung herzustellen, so konnten wir doch auch bei der vorgenommenen Revision des Fahrplans für diesen Zug den Character eines gemischten aus triftigen öconomischen Rücksichten nicht verlassen.

Zum Behufe der vorgedachten Erleichterung der gemischten Züge sind nun reine Güterzüge von uns eingerichtet worden, welche nach Maßgabe des Bedürfnisses fast täglich zwischen Bützow und Hagenow in beiden Richtungen laufen. In Verbindung hiermit haben zwei der Personenzüge, nämlich der in Rostock um 11 Uhr Morgens ankommende und der von Rostock um 4 Uhr 30 Minuten Nachmittags abgehende, für die mit einem Güterzuge nicht bedachte Strecke zwischen Rostock und Bützow ebenso wie die Fahrten auf den Zweigbahnen Güstrow-Bützow und Wismar-Kleinen eine kleine Abminderung der Fahrgeschwindigkeit erfahren müssen, wodurch dieselben die Dienste gemischter Züge leisten können, ohne daß dadurch eine nennenswerthe Zeiteinbuße veranlaßt würde.

Endlich hat die Festhaltung der Kreuzungen in Kleinen inmitten der Anschlüsse an die Züge der Berlin-Hamburger Bahn einerseits, und das Zusammentreffen der Züge in Rostock andererseits, bei jeglicher Aufstellung eines Fahrplanes für die Mecklenburgische Eisenbahn einige Schwierigkeiten, welche nicht anders als durch kleine Abweichungen von dem sonst den Zügen zugeordneten Gange zu heben sind.

Das vorstehend von uns geschilderte Sachverhältniß hat zu dem von allen Seiten sorgfältig erwogenen mit dem 1. September 1858 ins Leben getretenen Fahrplane und Genehmigung desselben von Seiten des hohen Ministerii geführt. Wir haben zu bedauern, daß sich hic und da im Publikum einige

Anzufriedenheit mit diesem Fahrplane, gestützt auf den Wunsch rascherer Beförderung der Reisenden kund gegeben hat, wir müssen aber versichern, daß die Erfüllung der lautgewordenen Wünsche nur mit un- verhältnismäßigen Geldopfern für die Gesellschaft möglich sein würde, was demjenigen, welcher mit den öconomischen Verhältnissen eines Eisenbahn-Betriebes einigermaßen vertraut ist, ohne weitere Erläuterung klar sein wird.

Wir hegen die Hoffnung, daß diese Auseinandersetzung des Interesses unserer keinesweges noch mit befriedigenden Resultaten des bisherigen Betriebes erfreuten Actionaire Veranlassung zu einer richtigen Beurtheilung der Beweggründe führen werde, welche bei der Einführung unseres jetzt bestehenden Fahrplanes leitend gewesen sind und sein mußten.

Betriebsmittel. Die schon im vorigen Jahre von uns erwähnten 4 Personenwagen III. Classe sind jetzt vollendet und deren Beschaffungskosten aus dem Erneuerungsfond bestritten. Drei dieser Wagen sind schon im Jahre 1858 in den Gebrauch genommen worden, während der vierte bald nach Beginn des gegenwärtigen Jahres dem Betriebe übergeben wurde. Die neue Locomotive „Niélot“ ist seit Anfang März d. J. im Betriebe.

Unterhaltungs- und Betriebskosten. Die specielle Betriebskosten-Rechnung, Anlage IV, ergibt im Ganzen eine Minder-Ausgabe gegen den Etat von ca. 22600 ₰. Im Wesentlichen betrifft diese Summe, wie die der Rechnung angefügten Bemerkungen es specieller erläutern, solche Rechnungstitel, auf denen entweder veranschlagte Ausgaben noch unterbleiben konnten, oder für welche überhaupt der Voranschlag nicht mit Sicherheit zu machen ist. Wir heben unter diesen Titeln hervor in der Bahnverwaltung: die Unterhaltungskosten mit fast 6000 ₰, in der Transportverwaltung die Locomotiveheizung mit ca. 4500 ₰, die übrigen Kosten der Zugkraft mit ca. 1200 ₰, die Kosten der Transportmittel mit ca. 6000 ₰, woraus sich zusammen fast 18000 ₰ ergeben und der Rest, außer einem Ueberschusse von 1000 ₰ auf den unvorhergesehenen Ausgaben aus kleineren Ersparungen auf verschiedenen Titeln hervorgeht. — Die in der Cokesbrennerei zu Wismar im Jahre 1858 gefertigten Cokes berechnen sich auf 23,9 β pro 100 ũ Zollgewicht. Wir bemerken hierbei, daß wir seit dem 1. März d. J. angefangen haben, nach dem Beispiele anderer Bahnen die Locomotiveheizung der Güterzüge mittelst Steinkohlen anstatt der Cokes zu beschaffen, und daß wir nach den jetzt vorliegenden Resultaten erwarten dürfen, eine nicht unwesentliche Ersparung dadurch zu erzielen.

Die Nr. 5 der statistischen Uebersichten enthält genauere Data über die einzelnen Aufwendungen für den Betrieb.

Beamten- und Pensions-Casse. Die Mittheilung über den sich gedeihlich entwickelnden Stand dieser Casse haben wir unter die Rechnungsvorlagen (Anlage IX.) verwiesen. Der sich unter der Obhut der Direction im Depositorio der Haupt-Casse sich befindende Bestand betrug hiernach am 31. Decbr. 1858 25936 ₰ 16 β 11 ũ. Die rückständigen Beitragsgelder der Genossen waren von ihrer ursprünglichen Höhe von 2590 ₰ 35 β auf 984 ₰ 2 β 9 ũ zurückgeführt worden, und es wird mit der Tilgung durch successive Abzüge in statutenmäßiger Weise fortgeschritten.

Am Schlusse des vorigen Jahres gehörten dem Institute an: 101 beitragende Mitglieder und 2 Wittwen, welche resp. 12 und 27 ₰ jährliche Pension beziehen.

Mecklenburgische Ostbahn. Ueber das Project der Mecklenburgischen Ostbahn haben wir zu berichten, daß das hohe Ministerium des Innern vor Eröffnung des im December v. J. zu Malchin abgehaltenen Landtages mit uns über die von unserem Institute etwa zu übernehmenden Leistungen zur Förderung des neuen Unternehmens, in Betracht der unverkennbaren Wichtigkeit desselben für die jetzige Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft, verhandelt hat. Obgleich bestimmte Zusicherungen dieser Art unsererseits immer nicht anders, als unter Beschlußnahme des Pleni der Actionaire gemacht werden können, so erschien es bei dem damaligen Stadium der Sache doch ganz unthunlich, der General-Versammlung Anträge zu solcher Beschlußfassung zu unterbreiten. Das Ministerium hat sich daher damit begnügt, die Erklärung der Gesellschafts-Berstände über die Maafregeln, welche diese Organe der Gesellschaft zu befürworten sich anheischig machen würden, entgegen zu nehmen. Man war sich darüber vollständig klar, daß eine dießseitige Bereitwilligkeit zu einer Leistung nicht nur im Interesse unserer Gesellschaft liege, sondern daß sogar nach Lage der Verhältnisse ohne eine solche Bereitwilligkeit überhaupt wenig Aussicht zu einem Zustandekommen des

Unternehmens vorhanden sei. Die Gesellschafts-Vorstände haben es daher in der demgemäß an das hohe Ministerium abgegebenen Erklärung in Aussicht gestellt: bei einer Beschaffung der Mittel für die neue Bahn durch eine vom Staate zu garantirende Anleihe von einem etwaigen Ausfalle, welcher die Garantie des Staats in Anspruch nehmen würde, das erste halbe Procent unter näher zu vereinbarenden Bedingungen vorweg aus Gesellschaftsmitteln zu decken, welches unter der Voraussetzung, daß die neue Bahn dem Voranschlage gemäß 5000000 \mathcal{F} kosten werde, eine jährliche Einbuße von 25000 \mathcal{F} als möglich erscheinen läßt. Wir bemerken dabei, daß eine solche Zubuße dem bestehenden Vertrage des Königl. Preussischen Gouvernements mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft in Ansehung der Bahnstrecke von Stargard nach Coeslin und Colberg zum Grunde liegt, und nach sorgfältiger Abwägung als in einem richtigen Verhältnisse zu den von der neuen Bahn mit Sicherheit zu erwartenden Vorteilen stehend von uns anerkannt worden ist.

Die dritte landesherrliche Proposition an den vorigjährigen Landtag zu Malchin erklärt sich demgemäß mit Bezug auf die Verhandlungen des Landtages von 1856, unter wiederholter Darlegung der Motive, für die Unterstüzung der Ostbahn mittelst Benutzung des Landes-Credits, indem beide Allerdurchlauchtigste Landesherren an die Stände den Antrag richteten, ihre Zustimmung dazu zu ertheilen,

daß für die Verzinsung eines von einer Actien-Gesellschaft oder von sicheren Credit-Anstalten, zur Erbauung einer Eisenbahn von Güstrow über Neubrandenburg und bis zur preussischen Grenze in einer zuvor zu bestimmenden Richtung und nach einem genau geprüften und festgestellten Bau-Anschlage zu verwendenden Bau- und Betriebs-Capitales von höchstens 5 Millionen Thalern Cour. bis zu einem Betrage von $4\frac{1}{2}$ pCt. jährlich die Garantie des gesammten Landes unter zweckentsprechenden Bedingungen übernommen werde. — Diese Bedingungen wurden im Wesentlichen wie folgt dem Landtage vorgeführt:

- 1) die zu leistende Garantie wird von der Mecklenburg-Schwerinschen und Mecklenburg-Strelitzschen Regierung im Verhältnisse von $\frac{4}{5}$ und $\frac{1}{5}$ übernommen.
- 2) Im Falle einer $4\frac{1}{2}$ procentigen Garantie wird das letzte $\frac{1}{2}$ Procent zur Amortisation des Capitales verwandt.
- 3) Die Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft hat sich zu verpflichten, für den Fall, daß Verbindlichkeiten aus der Garantie für das Land entstehen möchten, das erste, zu der garantirten Zinszahlung zu verwendende halbe Procent aus ihren Mitteln zu übernehmen.
- 4) Die Weiterführung der zu erbauenden Bahn auf preussischem Gebiet zur Herstellung einer Verbindung derselben mit der Berlin Stettiner Eisenbahn muß gleichzeitig geschehen und deren Ausführung ausreichend gesichert sein.

Die Allerdurchlauchtigsten Landesherren haben den Ständen diese, für das ganze Land hochwichtige Angelegenheit zur eingehenden Prüfung und Beschlußnahme empfohlen und dabei die zuversichtliche Hoffnung ausgesprochen, daß der oftmals bewährte Patriotismus der Stände die Möglichkeit gewähren werde, ein Unternehmen ins Leben zu rufen, welches für die Belebung des Verkehrs und Hebung der Industrie Mecklenburgs unbestreitbar den größten und wohlthätigsten Einfluß für alle Zukunft üben müsse.

Eine von dem geschäftsleitenden Comité für den Bau einer Mecklenburgischen Ostbahn an die Landtags-Versammlung zu Malchin gerichtete Denkschrift, welche sich über das Project im Allgemeinen, die Veranschlagung der Kosten, die muthmaßliche Rentabilität der Bahn und endlich den zu erwartenden Einfluß derselben auf den Wohlstand des Landes in großer Ausführlichkeit verbreitet, hat sehr viel dazu beigetragen, den Mitgliedern des Landtags die hier in Betracht kommenden thatsächlichen Verhältnisse in größter Vollständigkeit zu Gebote zu stellen. Namentlich hat diese Denkschrift die bis dahin sehr schwankenden und oft irrigen Ansichten über die Rentabilität der Bahn berichtigt, und man darf annehmen, daß die Verhandlungen dadurch früher zum Schlusse gelangen konnten, als es sonst möglich gewesen wäre.

Am 1. December wurde der Bericht des für die Eisenbahn-Angelegenheit erwählten Comité vorgelesen und zur Debatte gebracht.

Der Bericht umfaßte

1. Die Einleitung, in welcher die Nützlichkeit des Unternehmens anerkannt und nachgewiesen wird.

- II. Die Vorbedingungen, worin außer den bereits in der landesherrlichen Proposition vorgeführten Bedingungen noch hervorgehoben wird, daß dahin zu streben sei, die preussischen Enclaven bei Malchin nicht durch die Bahn berühren zu lassen. Ferner wird eine staatliche Beaufsichtigung des Tarifs vorgesehn und endlich verlangt, daß kein Transitoll (wie auf der Berlin-Hamburger Bahn) erhoben werden darf.

Zum Schlusse wird noch auf die Nothwendigkeit einer Feststellung der Landzölle auf dieser Bahn hingewiesen.

- III. Die Art der Unterstützung, für welche das Comité zwei verschiedene Wege andeutet:

1. eine Zinsgarantie zu 4 pro Cent mit $\frac{1}{2}$ pro Cent für die Amortisation, nach deren Ablauf das Land in den Besiz der Bahn gelangen werde,
2. eine Sublevation in Form von B-Actien, wie bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn, wobei das Land ca. 2 Millionen anleihen müssen, wofür erst dann eine Dividende einträte, wenn die vorausgehenden 3 Millionen, sei es 4 pro Cent, $4\frac{1}{2}$ pro Cent oder 5 pro Cent erhalten haben.

Außer diesen Unterstützungen erwähnt der Bericht auch noch der Form einer Staatsbahn, ohne aber eine große Neigung für diesen Modus zu entfalten. Der Plan mit den B-Actien wird als der theurere bezeichnet.

Als hierher gehörig erwähnt das Comité des Quotenverhältnisses für beide Staaten und tritt dem Vorschlage der Vertheilung von $\frac{4}{5}$ auf Mecklenburg-Schwerin und $\frac{1}{5}$ auf Mecklenburg-Strelitz bei.

- IV. Den Schluß-Antrag Betreffs der weiteren Verhandlungen, dahin gehend:

daß die Vorbedingungen zunächst der Beschlußfassung des Pleni zu unterbreiten seien, weil man diese für die Hauptfrage präjudiciell ansehe.

Hinsichtlich dieser Vorbedingungen ist nun schon ein Theil des Comité anderer Ansicht, als die Majorität und hat solche mittelst eines Separat-Votums vorgelegt des Inhalts:

daß diese Minorität bei sonstigem Einverständnisse mit dem Majoritätsvotum und bei Anerkennung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens doch jede Verwendung aus Landesmitteln von der zuvorigen und endgültigen Umgestaltung des Steuer- und Zollwesens, namentlich der Landzölle und Handlungssteuer, abhängig machen will.

Nach Verlesung des Berichts wurde noch eine mildere Form des Separatvotums zur Berathung vorgeschlagen durch ein Dictamen des Inhalts:

daß im Allgemeinen das Majoritäts-Votum acceptirt, dagegen aber die Ablösung der Landzölle als eine *conditio sine qua non* für eine Betheiligung aus Landesmitteln hingestellt wird, wobei man dann gleichzeitige Eröffnung von Verhandlungen zur Umgestaltung der Handlungssteuer bei den hohen Regierungen beantragen will.

Die durch mehrere Sitzungen geführten Debatten erreichten am 8. December ihr Ende, nachdem die Landschaft zur separaten Verhandlung abgetreten war und darauf ihre Standeserklärung abgegeben hatte, dahin gehend:

daß die Landschaft jede weitere Verhandlung in dieser Angelegenheit so lange ablehne, als nicht eine landesherrliche Resolution eingegangen sein werde, welche den von der Landschaft gestellten Vorbedingungen der Ablösung der Landzölle und Reform der Handelssteuer entspräche;

wogegen die Erklärung der Ritterschaft lautete:

daß die Landtags-Commissarien zu ersuchen seien, sich zu Verhandlungen Zwecks einer wo möglich noch auf dem gegenwärtigen Landtage zu erreichenden Einigung über Ablösung der sämtlichen im Lande bestehenden Landzölle, Instructionen zu erbitten.

Hierauf wurde in der Ritterschaft über einen Modus der Geld-Unterstützung abgestimmt, um solchen dem Comité zur Prüfung zu empfehlen, damit dieses dann weitere Vorschläge an das Plenum mache. Nachdem nun der Modus der Zinsgarantie ohne Abstimmung für den mindest vortheilhaftesten erklärt worden war, ergab die Abstimmung 57 Stimmen für Staatsbahn gegen 27 Stimmen für B-

Actien. Das Resultat der Verhandlungen wurde den Commissarien mitgetheilt, worauf man die Aeußerung der Landesherren erwarten wollte.

Die am 10. December an die Landesversammlung in der Sache ergangenen Allerhöchsten Rescripte sprachen sich wenig befriedigt über das Ergebniß der Landtagsberathung in der Eisenbahnfrage aus, insbesondere dahin, daß in einer Erklärung, welche das Eingehen auf die landesherrliche Proposition von einer unmöglichen Bedingung abhängig mache, nichts Anderes erblickt werden könne, als die Ablehnung der Proposition. Es solle dabei von der Form der Ablehnung — als dem landesherrlichen Rechte: eine bestimmte und reine Erklärung der Stände über die ihnen gemachten Vorschläge zu verlangen, nicht entsprechend — abgesehen werden, wie es denn auch eine Hindeutung auf die geschäftliche Unzulässigkeit des Hineinziehens ganz verschiedenartiger Gegenstände in die Verhandlung über bestimmte Fragen nicht bedürfen werde. Dieses wurde der nochmaligen ständischen Prüfung überlassen.

Die Ritterschaft vereinigte sich sogleich nach Eingang der Rescripte zu folgendem Zusatz zu dem früheren Beschlusse:

Von Seiten der Ritterschaft die Bitte an die Allerhöchsten Landesherren auszusprechen, daß dieselben im Interesse des höchst wünschenswerthen Zustandekommens der Eisenbahn dem Beschlusse des Mißhandes (der Landschaft) entsprechen und zu diesem Ende die Verhandlungen über Reform der Handelssteuer möglichst bald in Angriff nehmen mögen.

Am 13. December gab auch die Landschaft ihre Ständes-Erklärung dahin ab:

daß ihre Auffassung durch den Inhalt der Allerhöchsten Rescripte nicht habe geändert werden können, wobei die Connerität der Aufhebung der Zölle und Reform der Handelssteuer mit dem projectirten Ausbau des Mecklenburgischen Eisenbahnnetzes versucht wird nachzuweisen. Zum Schlusse giebt sich die Landschaft der zuversichtlichen Hoffnung und Erwartung hin, daß die eingeleiteten, nahe bevorstehenden commissarisch-deputatischen Verhandlungen *) zur Steuer- und Zoll-Reform auch die Lösung der Mecklenburgischen Ost-Eisenbahnfrage einem gedeihlichen Ziele näher führen werden.

In den am 16. December beim Landtage eingegangenen Mecklenburg-Schwerinschen und Mecklenburg-Streligischen Rescripten wird die Allerhöchste Vereingilligkeit ausgesprochen, nunmehr die ständische Erklärung nach Maßgabe des Standes der Verhandlungen entgegenzunehmen, jedoch mit der Bedingung, daß noch auf dem gegenwärtigen Landtage eine Deputation erwählt werde, mit welcher — unter Vorbehalt demnächstiger ständischer freier Beschlusnahme — weitere Verhandlungen in der Eisenbahn-Angelegenheit gepflogen werden können; auch werde erwartet, daß noch auf dem gegenwärtigen Landtage ein präliminärer Beschluß über das Quotenverhältniß der Mecklenburg-Schwerinschen und Mecklenburg-Streligischen Lande für die Betheiligung gefaßt werde.

Nach Verlesung der Rescripte wird zunächst der Regierungs-Vorschlag Betreffs des Quotenverhältnisses (nämlich Mecklenburg-Schwerin $\frac{2}{3}$ und Mecklenburg-Strelig $\frac{1}{3}$) ständischer Seite acceptirt und dann die Deputation für die weiteren Verhandlungen dem Verlangen der beiden Regierungen gemäß gewählt.

In dem am 21. December ergangenen Landtags-Abschiede wird es von beiden Landesherren unverhalten gelassen, daß Allerhöchst Dieselben in Berücksichtigung des vorgerückten Ablaufes der Landtagszeit und der dadurch herbeigeführten Schwierigkeit weiterer vollständiger Verhandlungen, zwar die Erklärung der Stände entgegenzunehmen sich entschlossen hätten, daß aber die Ablehnung weiterer Verhandlungen in der Eisenbahnsache vor Ertheilung einer landesherrlichen Zusage in einer anderen in getrennter Verhandlung mit den Ständen begriffenen Angelegenheit von Allerhöchst Ihnen als dem Zwecke aller landtägigen Berathungen und den landesherrlichen Rechten zuwiderlaufend, mißfällig bemerkt worden

*) Beide Regierungen hatten dem Landtage schon am 7. December ohne Bezug auf das Eisenbahn-Project, die Anzeige machen lassen:

daß sie bereit seien, commissarisch-deputatische Verhandlungen über die Steuer- und Zollreform einzuleiten und daß sie die Stände ersuchen die frühere Deputation durch Wahlen zu vervollständigen, welche dann im Jahre 1859 baldigst einberufen werden solle.

sei. Allerhöchst Dieselben wollten aber die Hoffnung nicht aufgeben, daß die weiteren Verhandlungen mit der erwählten ständischen Deputation diese wichtige Landessache dennoch zu einem für die Landeswohlfaht gedeihlichen Resultate führen werden.

Die commissarisch-deputatistischen Verhandlungen über die Steuer- und Zollreform haben nun im Monat April d. J. bereits stattgefunden. Sicherem Vernehmen nach sind die Regierungsvorschläge: wonach ein einzuführender Grenzzoll und eine auf die Kaufleute in den Städten zu legenden Classensteuer an die Stelle der dadurch abzulösenden Binnenzölle (Land- und Wasserzölle, doch mit Ausnahme des Transitzolles auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn) und der Handelssteuer treten soll,

von der ständischen Deputation im Allgemeinen annehmbar befunden worden. Da nun in diesem Stadium zur weiteren Bearbeitung der Sache ein Seitens der hohen Regierungen festzustellender ins genaueste Detail eingehender Etat wünschenswerth gefunden wurde, so sind die Verhandlungen bis zum Ende August oder Anfangs September vertagt worden. Inzwischen wird dieser Etat ausgearbeitet werden.

Wir haben es für zweckmäßig gehalten, unseren Actionairen diesen Verlauf in möglichster Kürze vorzuführen, woran wir die Hoffnung knüpfen, daß das für unser Institut so wichtige Unternehmen der Mecklenburgischen Ostbahn in nicht allzugroße Ferne gerückt werden möge, wiewohl es sich für den Augenblick nicht übersehen läßt, welche Störungen die jetzigen politischen Verhältnisse dem Fortgange der Sache vielleicht bereiten werden.

Zum Behufe einer Folgerung der für die Ostbahn zu erwartenden Rentabilität aus dem Fortschritte der Einnahmen der jetzigen Mecklenburgischen Eisenbahn führen wir die schon früher gegebene Aufstellung, durch das Jahr 1858 ergänzt, nachstehend wieder auf, mit der Bemerkung, daß wir die Zahlen nach den Normen der deutschen Eisenbahnstatistik neu geordnet und berichtigt haben.

Einnahme pro Bahnmeile

	für Beförderung von Personen und Gepäc.	für Beförderung von Gütern und dahin ge- hörigen Gegenständen.	zusammen.
1851	8403 ₰	4403 ₰	12806 ₰
1852	8992 "	5137 "	14129 "
1853	9633 "	6172 "	15805 "
1854	9872 "	8558 "	18430 "
1855	10452 "	11148 "	21600 "
1856	11066 "	10211 "	21277 "
1857	11902 "	10701 "	22603 "
1858	10739 "	11686 "	22425 "

Schwerin, den 13. Mai 1859.

Die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Druckfehler.

In No. IX. der Rechnungsvorlagen auf der zweiten Seite, Zeile 1, lies 25936 ₰ 16 β 10 2. anstatt 26936 ₰ 16 β 10 2.

Rechnungs-Vorlagen

für den 31. December 1858.

- I. Haupt-Rechnungs-Abschluss.
- II. Bau-Rechnung.
- III. Betriebs-Rechnung für das Jahr 1858.
- IV. Betriebs-Kosten für das Jahr 1858 und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.
- V. Amortisation der Prioritäts-Obligationen Litt. A. u. B.
- VI. Amortisation der Schuldverschreibungen.
- VII. Rechnung des Reserve-Fond.
- VIII. Rechnung des Erneuerungs-Fond.
- IX. Rechnungs-Ablage der Pensions-Casse.

I.

Haupt-Rechnungs-Abschluss für

Activa.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥
Debitoren,									
Schuldner in laufender Rechnung	9455	14	—						
Rückständige Einnahmen pro 1858	9734	14	3	19189	28	3	19189	28	3
Werksstätten=Conto,									
Bestand der Haupt-Werkstatt an Materialien und unvollendeten Arbeiten	3030	44	3						
Desgl. der Werksstätten zu Rostock und Hagenow	260	36	—	3294	32	3			
Materialien=Conto,									
Bestand an Schwelien, dem Reserve-Fond gehörend	41136	35	—						
Desgl. an verschiedenen Materialien	37574	—	2	78710	35	2			
Cokebrennerei=Conto,									
Bestand an Coke und Kohlen				19034	3	3			
Ziegelei=Conto,									
Ausgaben für den Bau derselben, sowie Bestand an Mauersteinen und Drains				7299	12	2			
Convertirungs=Conto,									
Dasselbe stand am 1. Januar 1858 für bezahlte Prämien und sonstige Kosten zur Convertirung des Zinsfußes der Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B. annoch belastet mit	20031	18	9						
Hievon ist beschlußmäßig zu Lasten der diesjährigen Betriebs-Rechnung (III) abgebucht 1/2 pCt. des Prioritäts=Capitales von 1600000 ₤ mit	8000	—	—	12034	18	9			
Vorschuß=Conto,									
Als Beitrag zu den Kosten der Vorarbeiten für die projectirte Eisenbahn-Verbindung zwischen Güstrow und Stettin sind vorschüssig gezahlt				1500	—	—			
Affsecuranz=Prämien=Conto,									
Für die Versicherung des Gesellschafts=Eigenthums gegen Feuergefahr ist die Prämie für die Jahre 1857 bis 1861 incl. vorwegbezahlt und beträgt die später zu verrechnende Ausgabe hiefür am Jahreschlusse noch				1615	34	—	123482	39	7
Baare Vorräthe,									
Bestand der Haupt=Casse	32048	47	9						
Desgl. der Expeditions=Cassen	5004	47	5	37053	47	2			
Rostocker Bank,									
Bestand bei derselben				18388	14	6			
Banquiers in Berlin und Hamburg,									
Guthaben bei denselben				12217	13	—	67659	26	8
Effecten=Conto,									
Bestand an Prioritäts=Obligationen für den Reservefond	25800	—	—						
Desgl. für den Erneuerungsfond	33800	—	—						
Desgl. für den Affsecuranzfond	400	—	—						
Bestand an außerdem vorrätigen Effecten	18809	36	—	78809	36	—	78809	36	—
							289141	34	6

Abchluß der Bau-Rechnung für den 31. December 1858.

Cinnahme.	Courant.		
	₰	β	z
I. Actien-Capital 21750 Stamm-Actien à 200 ₰	4350000	—	—
II. Prioritäts-Obligationen Litt. A.	900000	—	—
Desgl. Litt. B.	700000	—	—
III. Schuldschreibungen	348000	—	—
	6298000	—	—

Ausgabe.	Courant.		
	₰	β	z
Tit. I. Vorarbeiten	37722	9	—
II. Administrationskosten	116214	37	6
III. Grund-Entschädigung	415223	43	10
IV. Erd-, Graben- und Ausrodungsarbeit	1269896	23	6
V. Befestigung der Böschungen	47860	—	7
VI. Bau der Brücken und Durchlässe	561715	39	6
VII. Unterbettung des Bahngestänges	133806	22	4
VIII. Herstellung des Bahngestänges	1227409	38	—
IX. Wege-Übergänge	14968	3	3
X. Bewegliche Schienen und Drehscheiben	64250	27	4
XI. Einfriedigung der Bahn	12503	25	5
XII. Gebäude	574802	37	3
XIII. Beschaffung und Unterhaltung der Baugeräthe	103441	16	11
XIV. Maschinen und Wagen	625107	5	5
XV. Einrichtung des Betriebes	100085	26	8
XVI. Nebenanlagen und Telegraphen	96731	32	3
XVII. Insgemein	177495	3	10
XVIII. Rendantur-Gebühren	4586	—	6
XIX. Zinsen des Anlage-Capitals, Provision und Courtage	714178	38	11
	6298000	—	—

Bemerkungen.	
Ad II.	Die Prioritäts-Anleihe (sub Litt. A. und Litt. B.) von ₰ 1600000 ist nach dem am 23. Juni 1849 allerhöchst bestätigten Statut-Nachtrage am 1. Juli 1849 zum Zinsfuß von 4 1/2 pCt. pro anno unter landesherrlicher Garantie creirt worden, wobei den Gläubigern sub Litt. A. das Vermögen der Gesellschaft in Erster, den Gläubigern sub Litt. B. dagegen dasselbe in Zweiter Hypothek verpfändet wurde. Mit dem 1. Januar 1856 ist der Zinsfuß durch Einlösung der alten und Ausgabe neuer Obligationen auf 4 pCt. herabgesetzt und dabei unter Fortbestand der landesherrlichen Garantie das hypothekarische Vorzugsrecht der Obligationen Litt. A. vor denen Litt. B. beseitigt worden.
Ad III.	Die vierprocentigen Schuldschreibungen (₰ 348000) sind den Actionairen laut Beschluß der General-Versammlung vom 28. April 1849 für die ihnen zukommenden Zinsen während der Bauzeit, welche dabei auf 2 Jahre, vom 8. December 1847 bis 8. December 1849 (also 8 pCt. vom Actien-Capitale), festgesetzt wurden, in Zahlung gegeben.

Voranschlag.	Gegen den Voranschlag						Bemerkungen.	
	mehr.			weniger.				
₰	β	z	₰	β	z	₰	β	z
26900	—	—	10822	9	—			
124000	—	—				7785	10	6
450000	—	—				34776	4	2
1194574	36	3	75324	35	3			
50149	38	9				2289	38	2
478243	6	9	83472	32	9			
162630	10	3				28823	35	11
1132745	18	3	94664	19	9			
26233	4	3				11265	1	—
59646	—	—	4604	27	4			
32783	35	3				20280	9	10
629847	7	3				55044	18	—
97580	—	—	5861	16	11			
768280	—	—				143172	42	7
89600	—	—	10485	26	8			
173655	46	6				76924	14	3
92600	—	—	84895	3	10			
4000	—	—	586	—	6			
638000	—	—	76178	38	11			
6231469	11	6	446892	18	11	380361	30	5

Ad II. Die Ausgabe beträgt . . . 224688 ₰ 27 β 2 z
 Hiervon gehen ab die Betriebs-Ueberschüsse während der Bauzeit . . . 108473 „ 37 „ 8 „
 Bleibt wie hieneben . . . 116214 ₰ 37 β 6 z

Ad XIV. Die Ausgabe beträgt . . . 612835 ₰ 13 β 9 z
 Hierzu kommt der Rest der Baugelder, welcher dem Erneuerungsfond zum Behufe der Beschaffung von Transportmitteln überwiesen ist (Anlage VIII) mit . . . 12271 „ 39 „ 8 „
 wie hieneben . . . 625107 ₰ 5 β 5 z

Ad XVI. Die Ausgabe beträgt . . . 130731 ₰ 32 β 3 z
 Hiervon geht ab der von der Stadt Kostock zur Ueberwölbung der Grube geleistete Beitrag . . . 34000 „ — „ — „
 Bleibt wie hieneben . . . 96731 ₰ 32 β 3 z

Der revidirte Anschlag schließt ab mit . . . 5883469 ₰ 11 β 6 z
 Hierin ist die Ausgabe für die den Actionairen gewährten zweijährigen Zinsen nicht begriffen und ist dem Titel XIX hinzuge-rechnet mit . . . 348000 „ — „ — „
 Der Anschlag erhöht sich hiedurch auf . . . 6231469 ₰ 11 β 6 z

III.

Betriebs-Rechnung für

Ausgabe.	Courant.			Courant.		
	₰	β	z	₰	β	z
Betriebskosten, laut specieller Rechnungslegung (IV.)	210298	46	8			
Ferner auf Beschluß des Ausschusses: Kosten für Herstellung einer neuen eisernen Drehscheibe auf dem Bahnhofe Hagenow	2828	47	9			
Ausgaben für den Anbau an den Locomotiv-Reparatur-Schuppen auf dem Bahnhofe Schwerin	3674	47	9			
Desgl. für Herstellung zweier neuen Drahsinen	416	—	—			
Desgl. für Beschaffung einer neuen Serie Dividendenscheine	708	—	—	217926	46	2
An- und Abfuhr der Güter, nach und von den Bahnhöfen, einschließlich des Del-credere für Eincaßirung der Frachten				5963	35	—
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 Capitaless	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 Capitaless	4500	—	—			
„ „ „ B. „ 700000, „ „ „ „	3500	—	—			
„ Schuldverschreibungen „ 348000, 1 „ „ „	3480	—	—	11480	—	—
Reserve- und Erneuerungsfonds, statutenmäßige Quote von 1/4 pCt. des Actien-Capitaless f. d. Reservefond	10875	—	—			
Beisteuer des Betriebsjahres 1858 zum Erneuerungsfond	33000	—	—	43875	—	—
Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse der Beamten, Beihülfe laut Beschluß der General-Versammlung vom 20. Mai 1854				800	—	—
Dividende, 4 ₰ pro Actie auf 21750 Actien				87000	—	—
Vortrag auf 1859, In Einnahme in der Haupt-Rechnung (I.)				5996	7	1
				458961	40	3

Betriebskosten für das Jahr 1858
und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

Etat			Titel.	Ausgabe			Gegen den Etat				Bemerkungen.	
im Einzelnen.		im Ganzen.		im Einzelnen.		im Ganzen.	mehr.		weniger.			
\$	β	α		\$	β	α	\$	β	α	\$		β
A. Allgemeine Verwaltung.												
14287	—	—	I.	a.	Verwaltungs-Personal: Gehalte und Löhne	14495	6	—	208	6	—	1. a. Die Diäten für den zur Vollendung des Grundbuches adhibirten Ingenieur haben die Etat-Überschreitung herbeigeführt.
1500	—	—		b.	„ „ Reisekosten und Diäten	1503	44	—	3	44	—	
650	—	—		c.	„ „ Miethe-Entschädigung	650	—	—	—	—	—	
		16437						16649	2	—	—	
450	—	—	II.	a.	Bureau-Kosten: Bureau-Bedürfnisse	457	20	—	7	20	—	
500	—	—		b.	„ „ Heizung, Beleuchtung und Reinigung	487	12	3	—	—	12 35 9	
25	—	—		c.	„ „ Localmiethe	—	—	—	—	—	25 — —	
		975						944	32	3	—	
550	—	—	III.	a.	Allgemeine Kosten: Porto, Provision und auswärtige Kosten	485	2	2	—	—	64 45 10	
580	—	—		b.	„ „ Insertions- und Druckkosten	431	42	3	—	—	148 5 9	
100	—	—		c.	„ „ Bücher, Karten, Reglements, Tarife etc.	127	44	—	27	44	—	
50	—	—		d.	„ „ Oeffentliche Blätter	48	12	6	—	—	1 35 6	
250	—	—		e.	„ „ Proceß-, Notariats-, Gerichts- und Stempelfkosten	261	25	6	11	25	6	
3	—	—		f.	„ „ Feuerversicherung des Mobiliars	2	40	—	—	—	8 — —	
150	—	—		g.	„ „ Unterhaltung der Mobilien	160	17	—	10	17	—	
400	—	—		h.	„ „ Gratificationen und Unterstützungen	347	8	—	—	—	52 40 —	
200	—	—		i.	„ „ Schadensvergütungen	19	18	—	—	—	180 30 —	
200	—	—		k.	„ „ Uuvorhergesehene Fälle	31	1	9	—	—	168 46 3	
		2483						1915	19	2	—	
		19895			Summa A. Allgemeine Verwaltung	19509	5	5	269	12	6	655 7 1

Betriebskosten für das Jahr 1858. (Fortsetzung.)

Etat			Titel.		Ausgabe			Gegen den Etat			Bemerkungen.
im Einzelnen.		im Ganzen.			im Einzelnen.		im Ganzen.	mehr.		weniger.	
₰	β	₰			₰	β	₰	β	₰	β	
C. Transport-Verwaltung.											
7128	—	—	I.	a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne	6760	—	—	368	—	I. a. Es ist ein Schaffner weniger angestellt gewesen, als im Etat aufgeführt steht; ferner brauchten für Vertretungen des Zugpersonals nicht die veranschlagten Kosten aufgewendet zu werden. II. a. Bei der niemals sicher im Voraus zu schätzenden Arbeitskraft für die Güterhandhabung auf den Bahnhöfen ist eine Ersparung gegen den Etat eingetreten; ferner ist die Ausgabe für die Vertretung erkrankter und beurlaubter Beamten unter dem Anschlage geblieben. III. a. Auch hier ist an den Löhnen und an den Vertretungskosten gegen den Etat gespart worden. III. e. Das zu der Maschinenheizung verbrauchte Coke-Quantum ist unter dem Anschlage geblieben, wozu die durchschnittlich günstige Witterung beigetragen haben mag. III. g. Auch hier kommt die günstige Witterung in Betracht; auch ist der Minderverbrauch dem im Jahre 1858 zum Schmieren verwandten Baumöl anstatt des Rüböls und Knochenöls mit zuzuschreiben. IV. a. Wie bei II. a. haben hier Ersparungen an den Löhnen sowohl, wie an den Vertretungskosten stattgefunden. IV. b. Vide Bemerkung ad III. g. V. c. Die laufenden Reparaturen an den Wagen konnten unter dem Anschlage bestritten werden; eine zutreffende Vorausschätzung dieser Ausgaben ist überall nicht mit Sicherheit möglich. V. a. Die gemäßigte Temperatur des Winters ließ eine Ersparung an Brennmaterial zu; auch hat die in Wismar eingeführte Beleuchtung des Bahnhofes mittelst Gas eine kleine Ersparung herbeigeführt.
982	15	—		b.	" Bekleidung	1011	22	9	29	7	
3194	28	—		c.	" Meisengelder	2892	2	9	302	25	
50	—	—		d.	" Nachtgelder	36	16	—	13	32	
50	—	—		e.	" Verschiedene Kosten und Bedürfnisse	54	42	9	4	42	
50	—	—		f.	" Formulare für den Fahrdienst	49	24	—	—	24	
		11454	43					10804	12	3	
22630	10	—	II.	a.	Expedition: Gehalte und Löhne	21131	46	3	1498	11	
458	2	—		b.	" Bekleidung	488	42	3	30	40	
823	—	—		c.	" Miethe-Entschädigung	793	—	—	30	—	
1700	—	—		d.	" Druck- und Insertionskosten	1420	19	9	279	28	
360	—	—		e.	" Bureau- und Expeditions-Bedürfnisse	349	44	6	10	3	
		25971	12					24184	8	9	
11208	—	—	III.	a.	Zugkraft: Gehalte und Löhne	10907	19	6	300	28	
603	24	—		b.	" Bekleidung	636	23	—	32	47	
1426	44	—		c.	" Meisengelder	1477	14	9	50	18	
50	—	—		d.	" Nachtgelder	15	40	—	—	—	
34223	—	—		e.	" Feuerung	29800	43	9	34	8	
812	—	—		f.	" Heizung der Vorwärmer und Speisung der Reservoirs	739	33	9	4422	4	
4159	—	—		g.	" Material zum Schmieren und Puzen der Maschinen	3430	16	6	72	14	
14012	29	—		h.	" Unterhaltung der Maschinen nebst Zubehör	13894	47	9	728	31	
60	—	—		i.	" Unterhaltung und Ergänzung der Maschinen-Utensilien	5	18	—	117	29	
150	—	—		k.	" Feuer-Versicherung der Maschinen	118	44	9	54	30	
190	—	—		l.	" Dienstwohnungen	190	—	—	31	3	
		66895	1					61217	13	9	
1772	—	—	IV.	a.	Transportmittel: Gehalte und Löhne	988	37	3	783	10	
1441	—	—		b.	" Material zum Schmieren und Puzen der Wagen	907	7	9	733	40	
19817	20	—		c.	" Unterhaltung der Wagen	15570	4	9	4247	15	
300	—	—		d.	" Unterhaltung und Ergänzung der Wagen-Utensilien	162	43	6	137	4	
180	—	—		e.	" Feuer-Versicherung der Wagen	131	17	6	45	30	
36	—	—		f.	" Dienstwohnungen	36	—	—	—	—	
		23546	20					17599	14	9	
2970	—	—	V.	a.	Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Gebäude	2741	1	—	228	47	
200	—	—		b.	" " Manco-gelder und Schadensvergütungen	69	47	—	130	1	
300	—	—		c.	" " Asscuranz auf Transportgegenstände	228	17	6	71	30	
300	—	—		d.	" " Unvorhergesehene Fälle	257	46	—	42	2	
		3770	—					3297	15	6	
		131637	28		Summa C. Transport-Verwaltung	117102	17	—	148	12	
								6	14683	23	

Recapitulation.

Etat.				Ausgabe.			Gegen den Etat					
							mehr.			weniger.		
⌘	β	α		⌘	β	α	⌘	β	α	⌘	β	α
19895	—	—	A. Allgemeine Verwaltung.	19509	5	5	269	12	6	655	7	1
81360	28	—	B. Bahn-Verwaltung.	73687	24	3	1099	10	—	8772	13	9
131637	28	—	C. Transport-Verwaltung.	117102	17	—	148	12	6	14683	23	6
232893	8	—		210298	46	8	1516	35	—	24110	44	4
22594	9	4	mithin weniger gegen den Etat				22594	9	4			
210298	46	8		210298	46	8	24110	44	4	24110	44	4

Litt.
Zinse
bis
Es n
Ausg

Amortisation der Prioritäts-Obligationen Litt. A. & B.

Zusammen Capital 1600000 Thaler.

Stand am 31. December 1858.

	Litt. A.			Litt. B.		
	900000	⌘		700000	⌘	
Capital-Zilgung bis 31. December 1858.						
Litt. A. 9 Jahre, Litt. B. 8 Jahre à 1/2 pCt.	40500	—	—	28000	—	—
Zinsen-Ersparung bis 31. December 1858	7538	—	—	4450	—	—
Ausgelooft sind:						
bis Ende 1858 (Litt. A. in 9 Jahren, Litt. B. in 8 Jahren)	48038	—	—	32450	—	—
	48000	—	—	32400	—	—
Bestand-Vortrag auf 1859	38	—	—	50	—	—
Nachweis der Obligationen:						
Es waren im Umlauf am 1. Januar 1858	858200	—	—	672200	—	—
Ausgelooft im Juli 1858	6200	—	—	4600	—	—
Bleibt im Umlauf am 1. Januar 1859	852000	—	—	667600	—	—
Im Ganzen ausgelooft bis 1. Januar 1859	48000	—	—	32400	—	—
Gesammt-Anleihe	900000	—	—	700000	—	—

VI.

Amortisation der Schuldverschreibungen.

Capital 348000 Thaler.

Stand am 31. December 1858.

			Courant.		
			₰	β	℔
Capital-Tilgung in den Betriebs-Jahren 1857 und 1858.					
2 Jahre à 1 pCt.			6960	—	—
Zinsen-Ersparung bis 31. December 1858			68	38	6
			7028	38	6
Ausgeloofet sind:					
im Jahre 1858			3440	—	—
			3588	38	6
Bestand-Vortrag auf 1859					
			344560	—	—
Nachweis der Schuldverschreibungen:					
Im Umlauf am 1. Januar 1859			3440	—	—
Ausgeloofet sind wie oben					
Gesammt-Anleihe			348000	—	—

Rechnungs-Ablage der Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse der Beamten am 31. December 1858.

	Bis Ende Decbr. 1857.			Im Jahre 1858.			Total Ende Decbr. 1858.		
	₰	β	℔	₰	β	℔	₰	β	℔
I. Cinnahme.									
1) Personal-Conto:									
a. Gehaltsbeiträge	4942	30	6	1439	44	9	6382	27	3
b. Eintrittsgelder	291	36	—	29	14	—	321	2	—
c. Zulagegelder	106	29	—	26	21	—	133	2	—
d. Extracinschüsse	242	—	—	28	17	—	270	17	—
	5582	47	6	1524	—	9	7107	—	3
2) Erlös für gefundene Gegenstände	435	8	3	81	1	—	516	9	3
3) Auffunst für Heu, Weiden, Ackerstücke ic.	5694	27	—	1364	31	3	7059	10	3
4) Dotationen der Eisenbahn-Gesellschaft	5551	47	—	824	36	—	6376	35	—
5) Verschiedene Ueberweisungen und zufällige Einnahmen	771	27	10	425	4	—	1196	31	10
6) Straf gelder der Eisenbahn-Beamten	184	2	—	26	16	—	210	18	—
7) Zinsen auf belegte Capitalien	1752	46	—	839	12	—	2592	10	—
8) Erlös für verkaufte Reglements, Fahrpläne, Abfälle ic.	290	26	—	51	35	3	342	13	3
9) Vergütung für Beaufsichtigung des Staats-Telegraphen	502	15	—	142	24	—	644	39	—
	20766	6	7	5279	16	3	26045	22	10
II. Ausgabe.									
1) Unkosten für verschiedene Anschaffungen	13	30	—	—	—	—	13	30	—
2) Personal-Conto, Wittwen-Pensionen	56	24	—	39	—	—	95	24	—
	70	6	—	39	—	—	109	6	—
III. Abschluß.									
Einnahme wie oben ad I.	20766	6	7	5279	16	3	26045	22	10
Ausgabe wie oben ad II.	70	6	—	39	—	—	109	6	—
Bestand	20696	—	7	5240	16	3	25936	16	10
Außer diesem Bestande sind noch ausstehend:									
a. an rückständigen Gehaltsbeiträgen							924	36	6
b. an Extracinschüssen für höheres Lebensalter							59	14	3
Zusammen							984	2	9

Die Nachweisung des obigen Bestandes von 25936 ₰ 16 β 10 ℔ befindet sich umstehend.

Nachweisung des Bestandes der Beamten-Pensions-Casse
am 31. December 1858.

		Courant.		
		₰	β	℥
Der nach dem umstehenden Abschlusse (III.) sich ergebende Bestand von 26936 ₰ 16 β 10 ℥ wird folgendermaßen nachgewiesen:				
1)	Baarer Saldo bei der Haupt-Casse der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft	56	31	10
2)	in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft			
	Litt. A. Nominalwerth	4400		
	Litt. B. "	9800		
		14200		
3)	in 4procentigen Schuldverschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft			
	130 Stück im Nominalwerth à 80 ₰ = 10400 ₰, angekauft resp. zu 90, 92 und 94 pCt. mit	9404	33	
4)	in einer 4½procentigen Prioritäts-Obligation der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft			
	im Nominalwerth von	100		
5)	in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft			
	25 Stück à 100 ₰ im Nominalwerth von 2500 ₰, angekauft zu 87 pCt. mit	2175		
Summa wie oben		25936	16	10

Nachweisungen

über den

gesammten Verkehr

im Jahre 1858.

- 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 Personen-Frequenz.** 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 Reisepäcks) 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.							Betrag.	
	Classe.			Zusammen.	Einnahme.	Gewicht.	Heberfracht.	Classe.	Betrag.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Schafe, Hammel etc.	Schweine.	Gänse, Puter etc.	Hunde.				
	I.	II.	III.														I.	II.		
																	Centner.			
Januar	207	5548	10330	16085	11721 23 1	3388,5	338 25 8	4 7	59 36 9	43	94	11	531	662	—	53	556 40			
Februar	223	4695	8387	13305	9502 46 10	2821,1	240 11 9	3 9	39 44 10	157	176	10	614	540	—	37	932 3 2			
März	261	5537	11208	17006	12349 41 7	4159,3	446 12 10	1 7	35 19 3	63	149	34	1410	593	—	99	846 27 3			
April	233	6607	15895	22735	17661 47 8	5532,3	704 — 3	— 9	42 35 3	32	142	30	2427	764	—	123	901 4 10			
Mai	357	8514	17564	26435	19647 24 11	5186,6	495 1 4	15 20	239 24 —	113	242	122	3664	1738	5	97	1681 33 7			
Juni	355	7736	17113	25204	18332 34 7	5089,4	531 17 6	15 6	145 16 —	79	204	136	4724	2666	—	129	1948 46 4			
Juli	327	8363	18505	27195	21247 34 10	6646,0	710 44 10	2 17	109 32 —	110	284	122	3058	2035	—	150	1854 41 7			
August	413	8656	20208	29277	22439 43 3	7271,3	849 36 9	8 11	134 11 3	307	147	119	1461	1649	—	200	1497 36 10			
September	296	7976	16721	24993	18289 36 5	6186,6	732 32 3	13 25	234 33 7	300	110	47	1140	1571	45	121	1430 1 7			
October	343	7782	19985	28110	19590 15 6	6077,3	703 44 7	12 19	175 6 5	77	145	45	769	1418	72	129	1203 26 2			
November	242	5189	9466	14867	10926 30 3	3603,8	402 31 7	1 5	26 4 9	20	35	15	663	660	—	95	455 35 1			
December	172	5225	10900	16297	12154 19 9	3685,1	387 32 3	1 10	61 3 2	17	72	21	852	546	—	72	462 40 —			
	3399	81828	176282	261509	193865 14 8	59647,3	6543 3 7	75 145	1303 27 3	1318	1800	712	21313	14812	122	1305	13772 — 5			

im Jahre 1858.

Zusammenstellung.

Eilgüter.	Normalgüter. Tarif I.	Güter.				Zusammen.	Betrag.	Provision. Betrag.	Extraordinaria.			Total
		Producte.		In Wagenladungen.	Betrag.				Militairs.		Diverses. Betrag.	
		Tarif II A.	Tarif II B.						Classe.	Betrag.		
		Centner.							II.	III.		
1406,4	30595,7	125050,1	17603,0	335,7	174990,9	16841 35 9	16 36 9	—	360	142 14 2	10 35 3	29688 7 5
1322,0	41005,1	92076,1	16266,7	439,5	151109,4	14225 24 6	14 32 7	—	120	38 19 7	24 16 —	25018 7 3
1967,0	49861,9	145532,0	30271,6	1811,1	229443,6	24284 15 10	23 19 8	—	363	136 3 9	14 39 —	35136 35 2
2327,7	53482,9	102980,1	22627,1	960,0	182377,8	17119 41 5	22 37 3	—	1212	415 4 11	— — —	36867 27 7
2487,7	48239,3	79337,3	11543,7	1399,3	143007,3	13327 36 1	25 34 5	—	982	335 43 2	95 32 —	35848 37 6
2625,2	48313,4	78777,1	18942,7	1745,2	150403,6	14155 36 5	29 3 5	—	79	26 16 9	14 38 6	35184 17 6
2292,5	50880,0	102416,3	28523,1	2314,4	186426,3	18260 12 —	24 12 10	—	922	349 4 5	— — —	42556 38 6
2121,9	42729,6	80585,4	25941,5	901,3	152279,7	14973 2 4	25 25 1	—	321	122 12 4	90 — —	40132 23 10
2762,9	55050,8	104020,7	26404,2	871,3	189110,1	18598 34 —	30 32 7	224 10773	3564 24 2	474 7 10	— — —	43355 10 5
2802,7	60342,0	117179,3	33306,8	1591,1	215221,9	20358 13 11	25 9 4	—	1237	432 43 2	— — —	42489 15 1
2551,9	46083,3	130019,5	29980,0	1032,5	209667,2	19668 17 6	24 25 9	—	243	72 44 4	— — —	31576 45 3
2774,1	39899,6	151907,8	33224,0	1233,0	229038,5	20125 20 7	28 45 6	—	1358	486 15 5	— — —	33706 32 8
27442,0	566483,6	1309881,7	294634,4	14634,6	2213076,3	208939 2 4	291 27 2	224 17970	6122 6 2	724 24 7	— — —	431561 10 2

B.

Betriebs-Einnahme im Jahre 1858.

Summarische Zusammenstellung.

	Im Einzelnen.			Im Ganzen.		
	₰	β	℔	₰	β	℔
Für 261509 Personen	193865	14	8			
Für 18194 Militairs	6122	6	2			
Extraordinair } Fahrten des Großherzoglichen Eisenbahnwagens 419 ₰ 2 β 7 ℔ } 7 Extrazüge 305 „ 22 „ - „ }	724	24	7			
Für 59647,3 Centner Gepäck (Ueberfracht)	6543	3	7			
Zusammen im Personen-Verkehr				207255	1	—
Für 220 Stück Equipagen	1303	27	3			
Für 3118 Stück groß und 38264 Stück klein Vieh	13772	—	5			
Für 2,213076,3 Centner Güter	208939	2	4			
Für Provision auf Nachnahme	291	27	2			
Zusammen im Güter-Verkehr				224306	9	2
Summa (siehe Anlage A.)				431561	10	2
Hiezu: Vergütung für die im Jahre 1857 beförderten Postgüter mit				1240	—	—
Summa				432801	10	2

Anmerkung. Die früher zur Anwendung gekommene Sonderung der Betriebs-Einnahmen in drei Abtheilungen: — 1) Personen; 2) Gepäck, Equipagen und Vieh; 3) Güter — hat der obigen Eintheilung, den in Deutschland für die Eisenbahn-Statistik üblichen Normen entsprechend, Platz gemacht.

Uebersicht der Personen-Frequenz im Jahre 1858.

Von	Classe.	Nach Rostock.	Nach Schwaan.	Nach Güstrow.	Nach Dülow.	Nach Warnow.	Nach Blanken- berg.	Nach Ventschow.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Hagenow.	Total.
Rostock.	Erste	—	25	26	11	—	33	—	8	5	159	98	365
	Zweite	—	1457	3022	1882	272	681	107	1084	157	2653	2962	14277
	Dritte	—	7425	5246	3883	274	1046	88	1608	151	3370	4695	27786
	Summe	—	8907	8294	5776	546	1760	195	2700	313	6182	7755	42428
Schwaan.	Erste	18	—	—	1	—	1	—	—	—	5	4	29
	Zweite	1465	—	274	232	17	45	11	90	15	193	105	2447
	Dritte	6898	—	1083	1649	103	257	23	176	50	434	354	11027
	Summe	8381	—	1357	1882	120	303	34	266	65	632	463	13503
Güstrow.	Erste	23	—	—	32	—	11	—	25	9	150	149	399
	Zweite	2908	264	—	2512	79	415	99	712	166	2041	1471	10667
	Dritte	4967	779	—	7361	244	993	140	1049	254	3001	3621	22409
	Summe	7898	1043	—	9905	323	1419	239	1786	429	5192	5241	33475
Dülow.	Erste	11	—	37	—	—	6	—	—	—	13	17	84
	Zweite	2028	212	2371	—	79	236	58	266	48	623	431	6352
	Dritte	4219	1536	7022	—	518	935	44	583	152	1253	742	17024
	Summe	6258	1768	9430	—	597	1177	102	849	200	1889	1190	23460
Warnow.	Zweite	293	17	109	83	—	28	3	82	16	116	32	779
	Dritte	299	97	212	528	—	178	34	154	36	189	106	1833
	Summe	592	114	321	611	—	206	37	236	52	305	138	2612
	Erste	34	1	9	4	—	—	—	1	2	18	18	87
Blanken- berg.	Zweite	665	46	409	202	28	—	22	361	65	800	307	2905
	Dritte	1038	212	972	858	168	—	271	1148	592	1874	811	7944
	Summe	1737	259	1390	1064	196	—	293	1510	659	2692	1136	10936
	Zweite	120	7	119	52	4	26	—	109	9	150	65	661
Ventschow.	Dritte	97	27	175	51	38	262	—	309	124	479	82	1644
	Summe	217	34	294	103	42	288	—	418	133	629	147	2305
	Erste	12	—	29	1	—	1	—	—	13	76	54	186
	Wismar.	Zweite	1193	77	725	259	77	371	108	—	444	3224	1492
Dritte		1769	140	1029	544	142	1092	271	—	1901	5874	2591	15353
Summe		2974	217	1783	804	219	1464	379	—	2358	9174	4137	23509
Erste		11	1	19	—	—	—	—	—	15	5	3	54
Kleinen.	Zweite	195	13	200	37	17	54	17	404	—	579	143	1659
	Dritte	256	73	352	172	39	673	132	1764	—	2135	342	5938
	Summe	462	87	571	209	56	727	149	2183	—	2719	488	7651
	Erste	128	2	133	9	—	22	—	74	19	—	706	1093
Schwerin.	Zweite	2609	170	2033	607	107	810	169	3206	596	—	8153	18460
	Dritte	3279	368	2891	1190	198	1735	471	6085	2304	—	15071	33592
	Summe	6016	540	5057	1806	305	2567	640	9365	2919	—	23930	53145
	Erste	114	2	164	12	—	17	—	55	—	738	—	1102
Hagenow.	Zweite	2819	74	1390	346	31	258	63	1481	134	7937	—	14533
	Dritte	4333	221	2581	640	101	686	70	2800	238	15223	—	26893
	Summe	7266	297	4135	998	132	961	133	4336	372	23898	—	42528
	Erste	351	31	417	70	—	91	—	178	48	1164	1049	3399
Total.	Zweite	14295	2337	10652	6212	711	2924	657	7795	1650	18316	15161	80710
	Dritte	27155	10898	21563	16876	1825	7857	1544	15676	5802	33832	28415	171443
	Summe	41801	13266	32632	23158	2536	10872	2201	23649	7600	53312	44625	255552

Diesu der Verkehr mit Zachun.

Von Schwerin nach Zachun	{ II. Cl. 500	Sa. 2059
	{ III. Cl. 1559	
Von Hagenow nach Zachun	{ II. Cl. 61	Sa. 599
	{ III. Cl. 538	
Sa. {	{ II. Cl. 561	Sa. 2658
	{ III. Cl. 2097	

Von Zachun nach Schwerin	{ II. Cl. 497	Sa. 2656
	{ III. Cl. 2159	

Von Zachun nach Hagenow	{ II. Cl. 60	Sa. 643
	{ III. Cl. 583	

Sa. {	{ II. Cl. 557	Sa. 3299
	{ III. Cl. 2742	
Total	{ I. Cl. 3399	Sa. 261509
	{ II. Cl. 81828	
	{ III. Cl. 176282	
	{ Sa. 261509	

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:

	1858.				1857.				1856.			
	Personen.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Personen.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Personen.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.	
Von												
Kostock	3	42428	1	335575	3	45717	1	363419	3	43183	1	339372
Schwaan	7	13503	8	44247	7	15208	8	50872	7	13693	8	42919
Güstrow	4	33475	4	214891	4	39842	4	273758	4	36951	4	241071
Bügow	6	23460	6	86165	6	25546	6	92700	5	25378	6	93111
Blankenberg	8	10936	7	54185	8	13095	7	65304	8	12469	7	62226
Wismar	5	23509	5	145636	5	26173	5	161576	6	23900	5	149085
Kleinen	9	7651	9	25769	9	8329	9	27217	9	7449	9	24405
Schwerin	1	55204	3	291889	1	61008	3	321625	1	56959	3	301235
Hagenow	2	43127	2	317645	2	46172	2	335978	2	44255	2	319951
Warnow	11	2612	10	10277	12	2649	11	10821	12	2589	10	10782
Bentschow	12	2305	11	9326	11	2915	10	11649	11	2713	11	10530
Zachun	10	3299	12	6606	10	3326	12	6639	10	2963	12	5885
	261509		1542811		289980		1721558		272502		1603572	
Nach												
Kostock	3	41801	2	329450	3	44520	2	345336	3	42245	2	328151
Schwaan	7	13266	8	40421	7	14836	8	45684	7	13667	8	40855
Güstrow	4	32632	4	202959	4	35509	4	218717	4	34425	4	210683
Bügow	6	23158	6	81845	6	25304	6	88847	5	24826	6	87079
Blankenberg	8	10872	7	53030	8	13006	7	63375	8	12437	7	60515
Wismar	5	23649	5	145761	5	25628	5	154674	6	23581	5	144167
Kleinen	9	7500	9	23055	9	7945	9	25041	9	7168	9	22790
Schwerin	1	55968	3	297005	1	61227	3	324769	1	57126	3	302271
Hagenow	2	45268	1	344898	2	53739	1	428190	2	49287	1	382186
Warnow	11	2536	10	10481	12	2532	11	9973	12	2559	10	9979
Bentschow	12	2201	11	8624	11	2846	10	11256	11	2569	11	9738
Zachun	10	2658	12	5282	10	2885	12	5696	10	2612	12	5158
	261509		1542811		289980		1721558		272502		1603572	

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:

	1858.		1857.		1856.							
	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.						
Von												
Rostock	2	373546,8	2	4304097	3	340847,8	3	3540387	3	334997,6	2	3646536
Schwaan	8	75218,7	8	331324	8	85675,0	8	254276	8	51370,9	9	165497
Güstrow	3	361555,3	3	3475826	2	443925,7	2	4110467	2	359310,1	3	3192259
Bügow	6	171900,4	5	1279430	6	185954,3	5	1335825	6	164919,4	6	1195765
Blankenberg	7	107647,7	7	702545	7	156018,5	7	1019681	7	141856,6	7	848737
Wismar	4	338065,9	4	2204544	4	320680,1	4	2059461	4	322455,0	4	2125895
Kleinen	10	24772,4	10	109064	10	24507,3	11	79376	11	36104,1	11	115219
Schwerin	5	229200,4	6	949693	5	279130,1	6	1165155	5	272353,2	5	1226571
Hagenow	1	441304,9	1	4395834	1	157976,6	1	4562812	1	561803,4	1	5480810
Warnow	12	17122,8	12	93985	12	16676,2	12	71921	12	14800,6	12	82761
Friedrichswalde	11	23296,1	11	102267	11	23211,5	9	139937	10	36294,3	8	176219
Bentschow	9	49444,9	9	170362	9	37862,5	10	136940	9	43165,6	10	158102
		2213076,3		18118971		2372465,6		18476238		2339430,8		18414371
Nach												
Rostock	2	369474,3	2	3218561	2	460637,9	2	3759035	2	442257,4	2	4084573
Schwaan	8	41708,6	8	187943	8	32587,9	8	174543	8	43600,6	8	269419
Güstrow	5	159293,1	3	1540089	4	199408,6	3	1764212	5	191020,0	4	1766203
Bügow	6	106588,4	6	441184	6	136383,7	6	537338	6	118472,5	6	546555
Blankenberg	7	75278,8	7	435804	7	84730,5	7	489779	7	87299,3	7	513338
Wismar	4	175124,5	5	1266531	5	166645,0	5	1177027	4	196628,0	5	1440968
Kleinen	9	38254,2	9	159091	9	31604,1	9	136046	9	28219,8	9	125501
Schwerin	3	297693,1	4	1482003	3	303962,9	4	1458285	3	380943,4	3	1799344
Hagenow	1	908075,6	1	9219734	1	907403,2	1	8772678	1	805926,3	1	7719235
Warnow	11	13140,0	11	44331	11	12226,6	11	64010	12	10691,4	11	51667
Friedrichswalde	10	18147,4	10	87947	10	25899,9	10	112145	10	23169,6	10	69434
Bentschow	12	10298,3	12	35753	12	10975,3	12	31140	11	11202,5	12	28134
		2213076,3		18118971		2372465,6		18476238		2339430,8		18414371

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.	II.	III.	Zusam-	Zum	Zum	Zum	Zum	Zum	Passagier- gut.	Zusam- men.
	Cl.	Cl.	Cl.	men.	Eilgut- Tarif.	Normal- Tarif I.	Producten- Tarif II A.	Producten- Tarif II B.	Zum Wagen- ladungs- Tarif.		
Berlin	165	1528	1655	3348	1168,8	28674,2	4805,8	—	184,1	1593,0	36425,9
Wittenberge	68	528	856	1452	226,0	8291,4	9867,0	—	82,3	540,8	19007,5
Grabow	19	592	969	1580	100,3	4254,3	6266,8	—	—	441,8	11063,2
Ludwigslust	428	2285	4252	6965	274,6	3803,5	2640,4	—	28,0	1880,0	8626,5
Prigler	8	161	427	596	—	—	—	—	—	113,9	113,9
Brahlsdorf	19	214	484	717	—	—	—	—	—	203,4	203,4
Boizenburg	7	497	1154	1658	136,0	3998,2	1970,8	—	—	688,0	6793,0
Büchen	4	68	151	223	—	—	—	—	—	73,1	73,1
Hamburg	171	3290	7236	10697	4220,1	165410,3	42537,1	—	869,2	3636,7	216673,4
Lübeck	10	598	891	1499	—	—	—	—	—	568,5	568,5
Magdeburg	41	527	526	1094	787,3	26427,6	4723,7	—	172,1	536,4	32647,1
Leipzig	8	217	240	465	1531,4	10358,6	—	—	—	232,7	12122,7
Mitteldeutsch. Vereinsstationen Hagenow und Nebenstationen d. Berlin-Hamburger Bahn	—	—	—	—	236,4	4872,0	—	—	—	—	5108,4
Summa	1102	14594	27431	43127	12787,6	276977,6	102425,0	47607,2	1507,5	13342,2	454647,1

Von den Stationen der Mecklenburgischen Eisenbahn sind direct expedirt:

Nach	I.	II.	III.	Zusam-	Zum	Zum	Zum	Zum	Zum	Passagier- gut.	Zusam- men.
Cl.	Cl.	Cl.	men.	Eilgut- Tarif.	Normal- Tarif I.	Producten- Tarif II A.	Producten- Tarif II B.	Zum Wagen- ladungs- Tarif.	Cl.		
Berlin	186	1743	1701	3630	876,1	21415,4	21571,4	—	677,5	1790,7	46331,1
Wittenberge	83	877	1137	2097	120,5	1284,8	80149,1	—	—	871,5	82425,9
Grabow	18	606	913	1537	107,6	4211,6	10293,9	—	160,0	425,8	15198,9
Ludwigslust	410	2281	3862	6553	289,1	6115,2	996,7	—	520,0	1843,1	9764,1
Prigler	7	120	448	575	—	—	—	—	—	104,3	104,3
Brahlsdorf	13	178	425	616	—	—	—	—	—	153,2	153,2
Boizenburg	8	520	1158	1686	85,7	1960,6	351,7	—	195,0	625,7	3218,7
Büchen	7	217	466	690	—	—	—	—	—	236,8	236,8
Hamburg	148	3525	8832	12505	1251,8	94230,4	402431,5	—	230,0	5393,5	503537,2
Lübeck	11	575	982	1568	—	—	—	—	—	557,3	557,3
Magdeburg	23	594	525	1142	849,0	5125,7	108802,5	—	32,3	643,9	115453,4
Leipzig	6	302	257	565	164,9	3208,9	62928,9	—	—	271,2	66573,9
Mitteldeutsch. Vereinsstationen Hagenow und Nebenstationen d. Berlin-Hamburger Bahn	—	—	—	—	161,1	1087,9	—	—	—	—	1249,0
Summa	1049	15221	28998	45268	5412,4	154265,5	739271,9	6405,0	2720,8	15380,7	923456,3

Nachweis der direct expedirten Vieh-Sendungen.

	Pferde	Rindvieh	Kühe	Schafe u.	Schweine
Nach Berlin	97 Stück	35 Stück	405 Stück	2118 Stück	7254 Stück
Nach Hamburg	34 "	1472 "	205 "	18003 "	6597 "

Statistische Uebersichten

im Jahre 1858.

1. Zusammenstellung der von den einzelnen Locomotiven im Jahre 1858 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.
2. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1858 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.
3. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1858 vorhandenen Wagen und Nachweisung von deren Leistungen.
4. Allgemeine statistische Notizen.

Verzeichniß

der

am Schluß des Jahres 1858 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.

1.	2.	3.		5.	6.	7.			8.	9.	10.	11.		13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	
		Spindel	Kolbenhub			Geschwindigkeit						Die Locomotiven sind beschafft									Die Locomotiven haben durchlaufen
Ordnungs-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Durchmesser.		Durchmesser	Länge	directe	indirecte	zusammen	Heberdruck des Dampfes pro Zoll	Zahl der Räder.	Durchmesser der Triebräder	im Jahre	aus den Fabriken	in den früheren Jahren	Ruhmeilen im Jahre 1858	bei Materialzügen etc. im Jahre 1858	zusammen bis Ende 1858	Soll	Coste	Bemerkungen.	
1	125	Koltsch	13	22	38 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	40	452	492	72	6	5 engl	1847	W. Bortig	22374	81,6	1354,8	23810,1	—		113,97
2	126	Mülsener	13	22	38 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	40	452	492	72	6	5 "	1847	W. Bortig	15570,9	478,8	17,8	16067	0,70	123,22	
3	127	Gülfen	13	22	38 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	40	452	492	72	6	5 "	1847	W. Bortig	25143,8	2657	76,2	28176,8	0,86	86,98	
4	1	Hortshol Bornhörs	13	20	el. 43 u. 38	11 ³ / ₁₂	50	608 ¹ / ₂	658 ¹ / ₂	75	6	5 "	1848	S. Bortig	10259,4	30,8	70,6	10360,8	0,22	113,68	
5	220	Gamburg	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1848	W. Bortig	32990,8	2656,8	23,7	35670,8	0,80	94,89	
6	207	Schwern	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1848	W. Bortig	23119,8	2057,8	104,7	25282	0,47	91,22	
7	206	gerlin	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1848	W. Bortig	20621,6	1990	511,8	23158,1	0,40	96,18	
8	247	Hühnow	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1850	W. Bortig	30291,8	5106,8	19,4	35418,1	0,86	72,18	
9	251	Schwann	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1850	W. Bortig	35875	4776,8	55,8	40707,8	0,28	82,90	
10	253	Hebel	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1850	W. Bortig	25873,2	4195,8	11,8	29580,8	0,28	85,28	
11	252	Warnow	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1850	W. Bortig	40473,4	4779,4	16,9	45289,7	0,87	75,88	
12	255	Hügelsburg	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1850	W. Bortig	24484,8	2765,7	72,7	27323,2	0,40	85,28	
13	256	Hüchelsburg	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1850	W. Bortig	30419,2	2999,8	46,2	33464,9	0,27	85,98	
14	246	Fudwingslust	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1850	W. Bortig	17971,4	84,8	1448,9	19504,6	—	105,87	
15	254	Strelitz	18	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1850	W. Bortig	20989,8	1764,8	438,1	23192,1	0,86	91,18	
16	284	Gerules	15	22	41	13 ¹ / ₁₆	50	768	818	80	6	5 "	1851	W. Bortig	20898	2285,8	41,7	23220	0,22	122,17	
17	300	Tiro 300	15	22	41	13 ¹ / ₁₆	50	768	818	80	6	5 "	1851	W. Bortig	21452,8	1388,2	102,4	22937,9	0,88	141,81	
18	449	Oboritz	15	22	41	13 ¹ / ₁₆	50	768	818	80	6	5 "	1858	W. Bortig	12548	2525,2	55,2	15128,4	0,27	146,91	
19	450	Swantewitt	15	22	41	13 ¹ / ₁₆	50	768	818	80	6	5 "	1858	W. Bortig	14775,9	3694,2	39,8	18509,9	0,22	134,84	
20	515	Office	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	72	6	5 "	1851	W. Bortig	9456,8	4072,2	56,2	13589,2	0,28	79,81	
21	749	Kaberg	16	22	41	13 ¹ / ₁₆	62	977	1039	100	6	5 "	1856	W. Bortig	3749,7	2448,8	38,8	6227,8	0,21	141,98	

4 Räder sind gefuppelt.
4 Räder sind gefuppelt.

Allgemeine statistische Notizen

am Schlusse des Jahres 1858.

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.

1. 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 Aktionairen seit vollendeter Actien-Einzahlung vergüteten zweijährigen Zinsen (pro 1848 und 1849)	348,000 "	
	<u>6,298,000 ₰</u>	
Ueber die Verwendung des Anlage-Capitals giebt die Bau-Rechnung (Anlage II) näheren Aufschluß.		
6. Bis zum Schlusse des Jahres 1858 sind ausgeliefert:		
a. Prioritäts-Obligationen		80400 ₰
b. Schuldverschreibungen		3440 "

im Jahre 1858.

im Jahre 1857.

im Jahre 1856.

B. Transportmittel.

Transportmittel sind vorhanden:

7. Locomotiven (vide Anlage 2)	Stück	21	21	21
8. Davon sind				
a. gefuppelt	"	5	5	5
b. mit Expansion versehen	"	21	21	21

		im Jahre 1858.	im Jahre 1857.	im Jahre 1856.
Die Reparaturkosten betragen				
32. pro Zugmeile	Sgr.	6,5	6,12	6,5
33. pro Locomotivmeile	"	5,92	5,04	5,9

B. Die Wagen.

34. Die Personenwagen haben durchlaufen				
a. auf der eigenen Bahn	Achsmeylen	529248	551791	534574
b. auf fremden Bahnen	"	1817	1603	1067
35. Die Postwagen haben durchlaufen	"	109290	109607	109812
36. Die Lastwagen (Güter-, Vieh- u. Wagen), haben durchlaufen				
a. auf der eigenen Bahn	Achsmeylen	852366	932161	862340
b. auf fremden Bahnen	"	539659	581300	502184
37. Fremde a. Personenwagen haben	"	5132	5827	1685
b. Güter- u. Wagen haben	"	137037	121791	232054
auf der Bahn zurückgelegt.				
38. Die auf eigener Bahn von eigenen und fremden Personenwagen zurückgelegten Achsmeylen betragen:				
a. zusammen		534380	557618	536259
b. pro Bahnmeile		27688	28892	27785
39. Die auf eigener Bahn von eigenen und fremden Lastwagen zurückgelegten Achsmeylen betragen:				
a. zusammen		989403	1053952	1094394
b. pro Bahnmeile		51264	54609	56704
40. An Miethe für fremde Wagen sind gezahlt	Thlr.	3619	3220	5862
41. An Miethe für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten, Wagen sind eingenommen		16073	14453	12579
42. Gröfste von einer eisernen Achse zurückgelegte Meilenzahl		25512	20668	14803
43. Die Kosten des Schmier- und Putzmaterials sämtlicher Wagen betragen pro Zugmeile	Sgr.	0,48	0,72	0,52
44. Die Kosten für das Schmieren der bewegten Wagen betragen pro 100 Achsmeylen	Sgr.	1,57	2,12	1,77
45. Dersgl. incl. Löhne an die Schmierer	"	3,89	4,27	3,75
46. Die Reparaturkosten betragen:				
a. der Personenwagen pro Achsmeyle	Sgr.	0,31	0,27	0,31
b. der Güter- u. Wagen pro Achsmeyle	"	0,22	0,32	0,26
c. der sämtlichen Wagen pro Achsmeyle	"	0,25	0,31	0,25

II. Personen- und Güter-Verkehr.

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

47. Personen Erster Classe		3399	3561	3289
48. Personen Zweiter Classe		81528	88909	85377
49. Personen Dritter Classe		176282	197510	183836
50. Militairs		18194	10336	6316
51. Personen überhaupt		279703	300316	278818
52. Von den beförderten Personen kommen nach Procenten berechnet:				
a. auf die erste Classe	Procent	1,22	1,18	1,18
b. auf die zweite Classe	"	29,26	29,61	30,62
c. auf die dritte Classe	"	63,02	65,77	65,93
d. auf die Militairs	"	6,50	3,44	2,27
53. Reisegepäck	Centner	59647	66210	61622
54. Equipagen	Stück	220	220	165
55. Viehtransporte:				
a. Pferde	Stück	1318	1408	1581
b. Rindvieh	"	1800	1308	1019
c. Schweine	"	14812	20498	18913
d. Schafe	"	21313	18144	10261

		im Jahre 1858.	im Jahre 1857.	im Jahre 1856.
e. Verschiedenes Vieh	Stück	834	812	766
f. Hunde	"	1305	1433	1212
56. Gewicht des ad a bis e beförderten Viehes	Centner	73054	78449	67683
57. Eilgüter	"	27442	28172	27658
58. Gewöhnliche Frachtgüter	"	581118	650622	651999
59. Producte etc.	"	1604516	1693671	1659774
60. Ueberhaupt Güter	"	2213076	2372465	2339431

B. Directer Güter-Verkehr.

61. Von der Berlin-Hamburger Bahn wurden direct zum Trans- port aufgegeben	Centner	338918	339146	408520
62. Auf dieselbe gingen direct über	"	831887	812928	704468

C. Durchschnitts-Ergebnisse.

63. Gesamtzahl der zurückgelegten Meilen:				
a. von den Personen Erster Classe		23817	25735	24180
b. desgl. Zweiter Classe		535294	585792	557080
c. desgl. Dritter Classe		983700	1110031	1022312
d. von den Personen überhaupt		1542811	1721558	1603572
e. von dem Gepäck		450886	511401	466743
f. von dem Vieh (Stückzahl)		416323	413890	325706
g. von dem Vieh (Centnerzahl)		748897	765951	670651
h. von den zum Tarife I beförderten Güter		5569586	5696200	5836848
i. von den zum Tarife II A beförderten Güter		10555218	10384025	10014855
k. von den zum Tarife II B beförderten Güter		1665346	1808307	2109537
l. von den überhaupt beförderten Güter		18118971	18476238	18414371
64. Von den durch die Personen zurückgelegten Meilen kommt nach Procenten:				
a. auf die erste Classe		1,5	1,5	1,5
b. auf die zweite Classe		34,7	34,0	34,8
c. auf die dritte Classe		63,8	64,5	63,7
65. An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:				
a. Jede Person erster Classe		7,01	7,23	7,35
b. Jede Person zweiter Classe		6,54	6,59	6,53
c. Jede Person dritter Classe		5,58	5,62	5,56
d. Jede Person in allen Classen zusammen		5,9	5,94	5,88
e. Jeder Centner Gepäck		7,56	7,72	7,57
f. Jedes Stück Vieh		10,06	9,49	9,65
g. Jeder Centner Vieh		10,21	9,73	9,87
h. Jeder zum Tarife I beförderte Centner Gut		9,83	9,63	9,53
i. Jeder zum Tarife II A beförderte Centner Gut		8,06	7,48	7,63
k. Jeder zum Tarife II B beförderte Centner Gut		5,65	5,93	6,07
l. Jeder Centner Gut überhaupt		8,19	7,79	7,87
66. Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge sind durchschnittlich gefördert:				
a. Personen erster Classe		1234	1333	1253
b. Personen zweiter Classe		27735	30352	28864
c. Personen dritter Classe		50969	57515	52969
d. Personen überhaupt		79938	89200	83086
e. Vieh	Stück	21571	21445	16876
f. Vieh	Centner	38803	39687	34749
g. Güter	Centner	938807	957318	954113
67. Durchschnittlich war jede bewegte Personen-Wagen- Achse besetzt mit	Personen	2,9	3,1	3,0
68. Durchschnittlich war jede bewegte Lastwagen-Achse be- laden mit	Centner	18,3	17,5	16,8
69. Eingebracht hat durchschnittlich:				
a. jede Person	Sgr.	22,24	22,49	22,43
b. jeder Centner Gepäck	"	3,29	3,45	3,32
c. jedes Stück Vieh	"	9,98	9,44	10,63

		im Jahre 1858.	im Jahre 1857.	im Jahre 1856.
d. jeder Centner Vieh	Sgr.	5,63	5,23	5,28
e. jeder Centner Gut	"	2,83	2,41	2,32
70. Eingenommen sind durchschnittlich:				
a. pro Person und Meile	Sgr.	3,77	3,79	3,81
b. pro Centner Gepäck und Meile	Pfennige	5,22	5,4	5,28
c. pro Stück Vieh und Meile	"	11,91	11,88	13,2
d. pro Centner Vieh und Meile	"	6,62	6,48	6,48
e. pro Centner Gut und Meile	"	4,15	3,72	3,48
f. für jede eine Meile weit bewegte Personenwagen- achse	Sgr.	11,24	11,93	11,55
g. für jede eine Meile weit bewegte Lastwagen- Achse	Sgr.	6,99	6,05	5,51

III. Finanz-Verhältnisse.

A. Einnahmen.

71. Für Personen-Beförderung (incl. Militairs u. Extraor- dinaria)	Thlr.	200712	222078	206773
72. Für Reisegepäck	"	6543	7623	6812
73. Zusammen im Personen-Verkehr	"	207255	229701	213585
74. Davon a. im Local-Verkehr	"	137694	148671	138648
b. im directen Verkehr	"	69561	81030	74937
75. pro Bahnmeile	"	10739	11902	11066
76. pro Zugmeile	"	3,92	4,51	4,09
77. Für Equipagen	"	1303	1138	963
78. Für Vieh	"	43772	43719	41959
79. Für Post-Eil- und Frachtgüter, sowie Producte u.	"	210179	191356	183870
80. Neben-Erträge (Provision)	"	292	308	275
81. Zusammen im Güter-Verkehr	"	225546	206521	197067
82. Davon a. im Local-Verkehr	"	74934	76110	76408
b. im directen Verkehr	"	150612	130411	120659
83. pro Bahnmeile	"	11686	10700	10211
84. pro Zugmeile	"	4,27	4,06	3,77
85. Aus sonstigen Quellen	"	17976*	16429	12267
86. Summen aller Einnahmen	"	450777*	452651	422919
87. Davon a. im Local-Verkehr	"	218149	229977	220606
b. im directen Verkehr	"	232628	222674	202313
88. pro Bahnmeile	"	23356	23453	21913
89. pro Zugmeile	"	8,53	8,59	8,09
90. Die Einnahmen haben betragen nach Procenten berechnet:				
a. von den Personen		44,53	49,06	48,59
b. von dem Gepäck		1,45	1,68	1,61
c. von den Equipagen		0,29	0,25	0,23
d. von dem Vieh		3,95	3,03	2,83
e. von den Gütern		46,63	42,28	43,48
f. von den Nebenerträgen		0,06	0,07	0,06
g. aus sonstigen Quellen		3,99	3,63	2,9

B. Ausgabe.

1. Für die allgemeine Verwaltung.

91. Besoldung der Direction, Bureau- u. Kassen-Beamte Thlr.	16649	15597	14630
92. Zu sonstigen Zwecken (als Gerichtskosten, Stempel, Porto, Druck- sachen, Bureau-Bedürfnisse u. s. w.) Thlr.	3568	2640	7867
93. Zusammen	20217*	18237	22497
94. pro Bahnmeile	1048	945	1166
95. pro Zugmeile	0,38	0,36	0,43

im Jahre 1858.

im Jahre 1857.

im Jahre 1856.

2. Für die Bahn-Verwaltung.

96. Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung zc. Thlr.	31452	33900	32606
97. Unterhaltung des Bahndammes und Gefüanges "	20275	22258	19474
98. " der Brücken und Durchlässe "	1445	1491	1912
99. " der Gebäude "	12245	11006	6431
100. " der Telegraphen "	1106	1147	693
101. " der übrigen Anlagen "	6123	4238	3237
102. Zu sonstigen Zwecken (als Heizung der Wärterlocale, Grundsteuer, Feuerversicherung u. s. w.) Thlr.	4962	4408	4320
103. Zusammen "	80608*	78448	68673
104. pro Bahnmeile "	4177	4065	3558
105. pro Zugmeile "	1,33	1,34	1,32
106. Die Kosten für Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn betragen:			
a. überhaupt Thlr.	34652	34066	32808
b. pro Bahnmeile "	1795	1765	1700
107. Die Bahnunterhaltungskosten betragen:			
a. überhaupt "	34275	39330	31748
b. pro Bahnmeile "	1776	2038	1645
108. Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossirungen, Brücken und Oberbau betragen:			
a. überhaupt Thlr.	21720	23749	21386
b. pro Bahnmeile "	1125	1231	1108
c. pro Zugmeile Sgr.	12,34	14,0	12,3

3. Für die Transport-Verwaltung.

109. Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung Thlr.	47420	46826	46303
110. Unterhaltung (Reparaturkosten):			
a. der Locomotiven und Tender "	13895	10382	11305
b. der Personen-Wagen "	5574	4984	5617
c. der Lastwagen "	9996	13649	27110
111. Ergänzung der Betriebsmittel (aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten) Thlr.	—	33000	24000
112. Kosten der Transportkräfte (als Feuerung für die Locomotiven, Schmieren und Pußen aller Fahrzeuge, Güterverladung zc.) Thlr.	34684	39373	37754
113. Zu sonstigen Zwecken (als Beleuchtung der Züge, Heizung und Reinigung der Betriebslocale, Entschädigungen im Güterverkehr, Wagenmietze zc.) Thlr.	11497	12320	12283
114. Zusammen "	123066*	160534	164372
115. pro Bahnmeile "	6376	8317	8517
116. pro Zugmeile "	2,33	3,15	3,14
117. Die Bedienung beim Fahrdienst kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung, Meilengelder, Nachtgelder und für verschiedene Bedürfnisse pro Zugmeile Sgr.	6,14	6,01	5,83
118. Die Gesamtkosten der Transportmittel (C. IV. des Etats) betragen:			
a. pro Zugmeile Sgr.	9,99	12,74	20,37
b. pro Achsmeile der bewegten Wagen "	0,27	0,38	0,62
119. Sämmtliche Ausgaben betragen:			
a. überhaupt Thlr.	223891*	257219	255542
b. pro Bahnmeile "	11601	13327	13241
c. pro Zugmeile "	4,24	5,05	4,89
120. Von den Ausgaben kommen nach Procenten:			
a. auf die allgemeine Verwaltung "	9,03	7,09	8,81
b. auf die Bahn-Verwaltung "	36,0	30,5	26,87
c. auf die Transportverwaltung "	54,97	62,41	64,32
121. Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme "	49,67	60,82	60,42

im Jahre 1858. im Jahre 1857. im Jahre 1856.

C. Ueberschuß.

122. Derselbe beträgt:				
a. überhaupt	Tblr.	226886	195432	167377
b. pro Bahnmeile	"	11755	10126	8672
c. pro Zugmeile	"	4,29	3,84	3,2
d. Procente des Anlage-Capitales	"	3,6	3,1	2,66
Der Ueberschuß ist verwendet:				
123. zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen	"	94309	94064	90798
124. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien				
a. Procent		2	2	1,5
b. Betrag in Thalern		87000	87000	65250
125. zur Einlage				
a. in den Reservefonds	Tblr.	10875	10875	10875
b. in den Erneuerungsfond	"	33000	—	—
126. Zuschuß zum Beamten-Pensionsfond	"	800	800	800

D. Reservefond.

127. Einlage und sonstige Einnahme	Tblr.	11479	10875	10875
128. Ausgabe für Bahnschwellen	"	15947	4615	—
129. Bestand am Schlusse des Jahres	"	67012	71480	65250

E. Erneuerungsfond.

130. Einlage und sonstige Einnahmen	Tblr.	45272	—	—
131. Ausgabe für Betriebsmittel	"	11387	—	—
132. Bestand am Schlusse des Jahres	"	33885	—	—

IV. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe.

A. Unfälle.

				Von Eröffnung des Betriebes bis Ende 1856.
1) Solche, welche durch fahrende Züge herbeigeführt sind.				
133. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden		—	—	8
134. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verlegung von Personen)		—	2	13
Bei den Unfällen ad 133 sind				
a. beschädigt:				
135. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld		—	—	4
b. getödtet:				
136. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld		—	—	1
137. Sonstige Personen durch eigene Schuld		—	—	3
138. Zusammen	Personen	—	—	4
2) Solche, die auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen vorgekommen sind.				
139. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden		—	1	5
140. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verlegung von Personen)		—	—	2
Bei den Unfällen ad 139 sind beschädigt:				
141. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld		—	1	4
b. unverschuldet		—	—	1
142. Zusammen		—	1	5

	im Jahre 1858.	im Jahre 1857.	Von Eröffnung des Betriebes bis Ende 1856.
143. Zahl aller bis zum Schlusse des Jahres vorgekommenen Unfälle			
144. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich Unfälle	31	31	28
145. Die Zahl aller bei den Unfällen	2,6	2,6	2,8
a. beschädigten	10	10	9
b. getödteten Personen beträgt.	4	4	4
146. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich:			
a. beschädigte Personen	0,8	1	0,9
b. getödtete Personen	0,3	0,4	0,4
147. Bei den Unfällen ad 133 und 139 sind zerstört oder stark beschädigt:			
a. Locomotiven	—	—	3
b. Lastwagen	—	3	14

B. Achsbrüche.

Dergleichen sind vorgekommen:			
148. Bei Lastwagen	5	2	11
149. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres	18	13	11
150. Dieselben sind vorzugsweise vorgekommen bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 3 1/2 Zoll engl. Durchmesser.			
151. Auf ein Jahr kommen durchschnittlich Achsbrüche	1,6	1,2	1,1

C. Schienenbrüche.

Dergleichen sind vorgekommen:			
152. Bei Stahlschienen	1	1	10
153. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres	12	11	10
154. Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	16,75	18,87	18,87

D. Verkehrsstörungen.

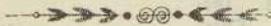
Dieselben sind veranlaßt:			
155. durch Schneefall	Anzahl	—	1
156. Dauer der Unterbrechung	Tage	—	1

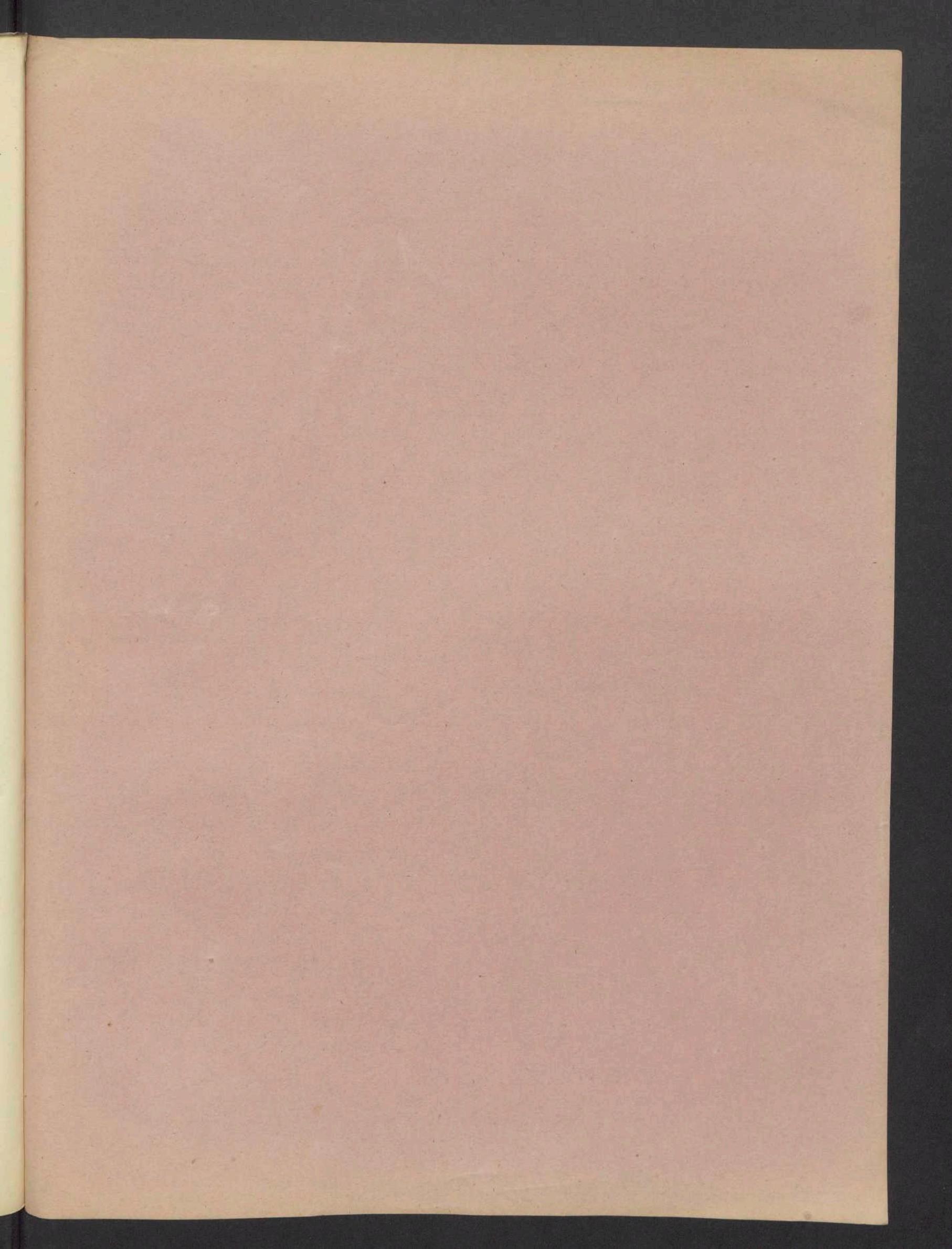
D. Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

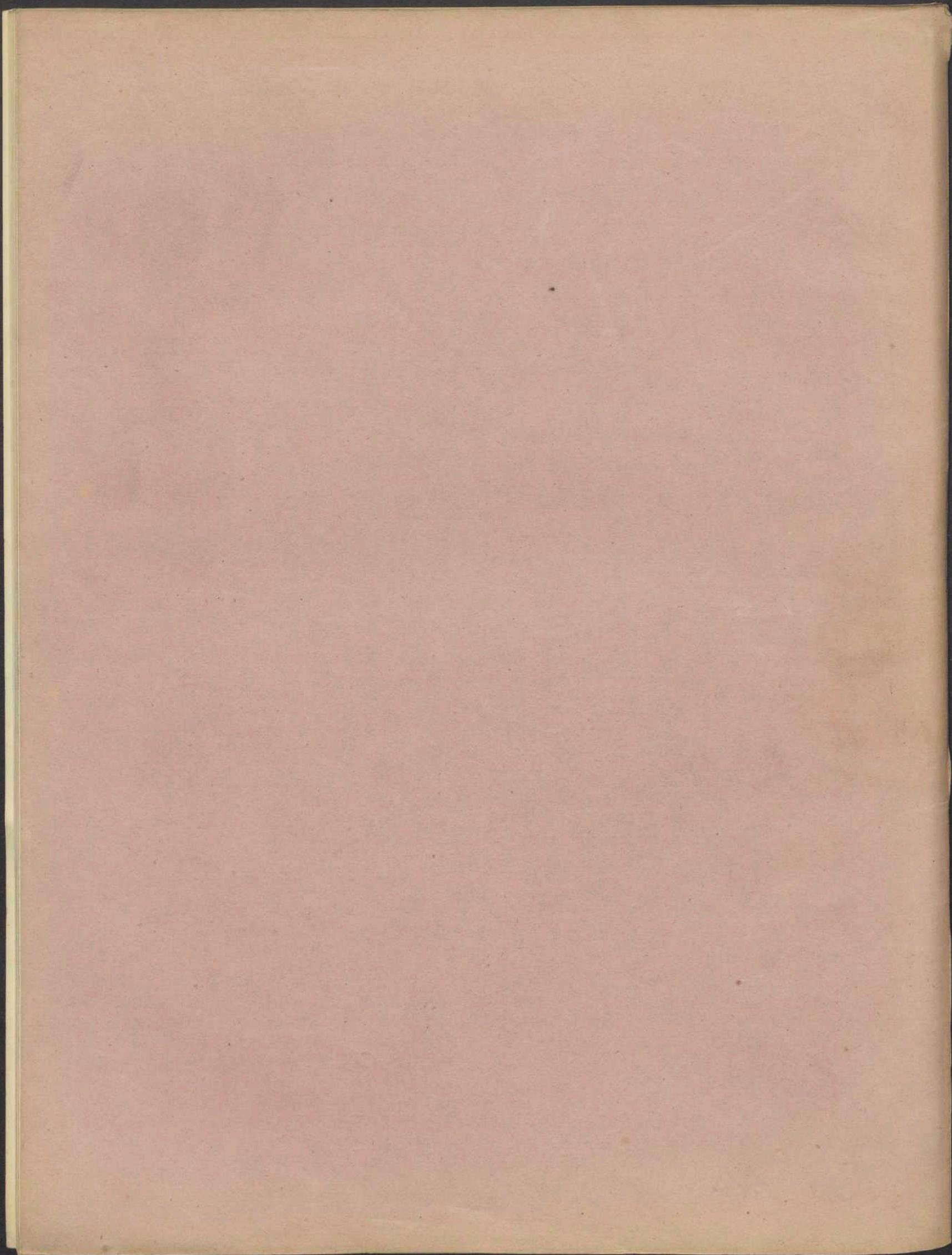
157. Die Einnahme im laufenden Jahre hat betragen:			
a. an Zinsen	Thlr.	839	581
b. an Einlagen der Beteiligten	"	1524	1548
c. an außerordentlichen Einnahmen (Strafgeldern, Geschenken u. s. w.)	Thlr.	2916	3018
d. überhaupt	"	5279	5147
158. Die Ausgabe im laufenden Jahre hat betragen:			
a. für eigentliche Pensionen	"	39	39
b. für sonstige Zwecke (als Druck- und Schreibkosten u. s. w.)	Thlr.	—	2
c. überhaupt	"	39	41
159. Bestand der Kasse am Schluß des Jahres	Thlr.	25936	20696
160. Zahl der Beteiligten	Personen	101	98
161. Im laufenden Jahre erhielten eigentliche Pensionen	"	2	2

Anmerkungen.

Ad 14. f.	Hierunter befinden sich 4 combinirte Post- und Gepäckwagen, welche zu $\frac{2}{3}$ Eigenthum der Großherzogl. Postverwaltung sind.		
Ad 85.	Miethe für Bahnhofslocale und Dienstwohnungen	5521	\$ 8 β — 2
	Wagenmiethe. Ueberschuß (Pos. 41 ÷ Pos. 40)	12454	\$ 17 β 1 2
	Summa vide Anlage III.	17975	\$ 25 β 1 2
Ad 86.	Betriebs-Einnahme vide Anlage B.	432801	\$ 10 β 2 2
	Hiezu Pos. 85	17975	\$ 25 β 1 2
		450776	\$ 35 β 3 2
Ad 93.	Anlage IV. Betriebskosten. A. Allgemeine Verwaltung	19509	\$ 5 β 5 2
	Hiezu: Kosten für Beschaffung einer neuen Serie Dividendenscheine, vide Anlage III.	708	\$ — β — 2
		20217	\$ 5 β 5 2
Ad 103.	Anlage IV. Betriebskosten. B. Bahn-Verwaltung	73687	\$ 24 β 3 2
	Hiezu: Kosten für Herstellung einer neuen Drehscheibe auf dem Bahnhofe Hagenow, vide Anlage III.	2828	\$ 47 β 9 2
	„ Kosten für den Anbau an den Locomotiv-Reparatur-Schuppen auf dem Bahnhofe Schwerin, vide Anlage III.	3674	\$ 47 β 9 2
	„ Kosten für Herstellung zweier neuen Draisinen, vide Anlage III.	416	\$ — β — 2
		80607	\$ 23 β 9 2
Ad 114.	Anlage IV. Betriebskosten. C. Transport-Verwaltung	117102	\$ 17 β — 2
	Hiezu: Kosten für An- und Abfuhr der Güter nach und von den Bahnhöfen, vide Anlage III.	5963	\$ 35 β — 2
		123066	\$ 4 β — 2
Ad 119.	Anlage IV. Betriebskosten. Recapitulation	210298	\$ 46 β 8 2
	Hiezu die in den Anmerkungen ad 93, 114 und 119 aufgeführten Kosten	13591	\$ 34 β 6 2
		223890	\$ 33 β 2 2







im Jahre 1858. im Jahre 1857. im Jahre 1856.

C. Ueberschuß.

122. Derselbe beträgt:				
a. überhaupt	Thlr.	226886	195432	167377
b. pro Bahnmeile	"	11755	10126	8672
c. pro Zugmeile	"	4,29	3,84	3,2
d. Procente des Anlage-Capitales	"	3,6	3,1	2,66
Der Ueberschuß ist verwendet:				
123. zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen	"	94309	94064	90798
124. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien				
a. Procent		2	2	1,5
b. Betrag in Thalern		87000	87000	65250
125. zur Einlage				
a. in den Reservefonds	Thlr.	10875	10875	10875
b. in den Erneuerungsfond	"	33000	—	—
126. Zuschuß zum Beamten-Pensionsfor	"	800	800	800
Reservefond.				
127. Einlage und sonstige Einnahme	Thlr.	11479	10875	10875
128. Ausgabe für Bahnschwellen		15947	1615	—
129. Bestand am Schlusse des Jahres		67012	71480	65250
Erneuerungsfond.				
130. Einlage und sonstige Einnahmen		45272	—	—
131. Ausgabe für Betriebsmittel		11387	—	—
132. Bestand am Schlusse des Jahres		33885	—	—

IV. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe.

1) Solche, welche durch fa		berbeigeführt sind.		Von Eröffnung des Betriebes bis Ende 1856.	
133. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden					8
134. 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 133 sind					
a. beschädigt:					
135. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld					4
b. getödtet:					
136. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld					1
137. Sonstige Personen durch eigene Schuld					3
138. Zusammen	Personen				4
2) Solche, die auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei vorgekommen sind.		ge befindlichen Zügen			
139. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden			1		5
140. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen)					2
Bei den Unfällen ad 139 sind beschädigt:					
141. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld			1		4
b. unverschuldet					1
142. Zusammen					5

