



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

**16=15.1860**

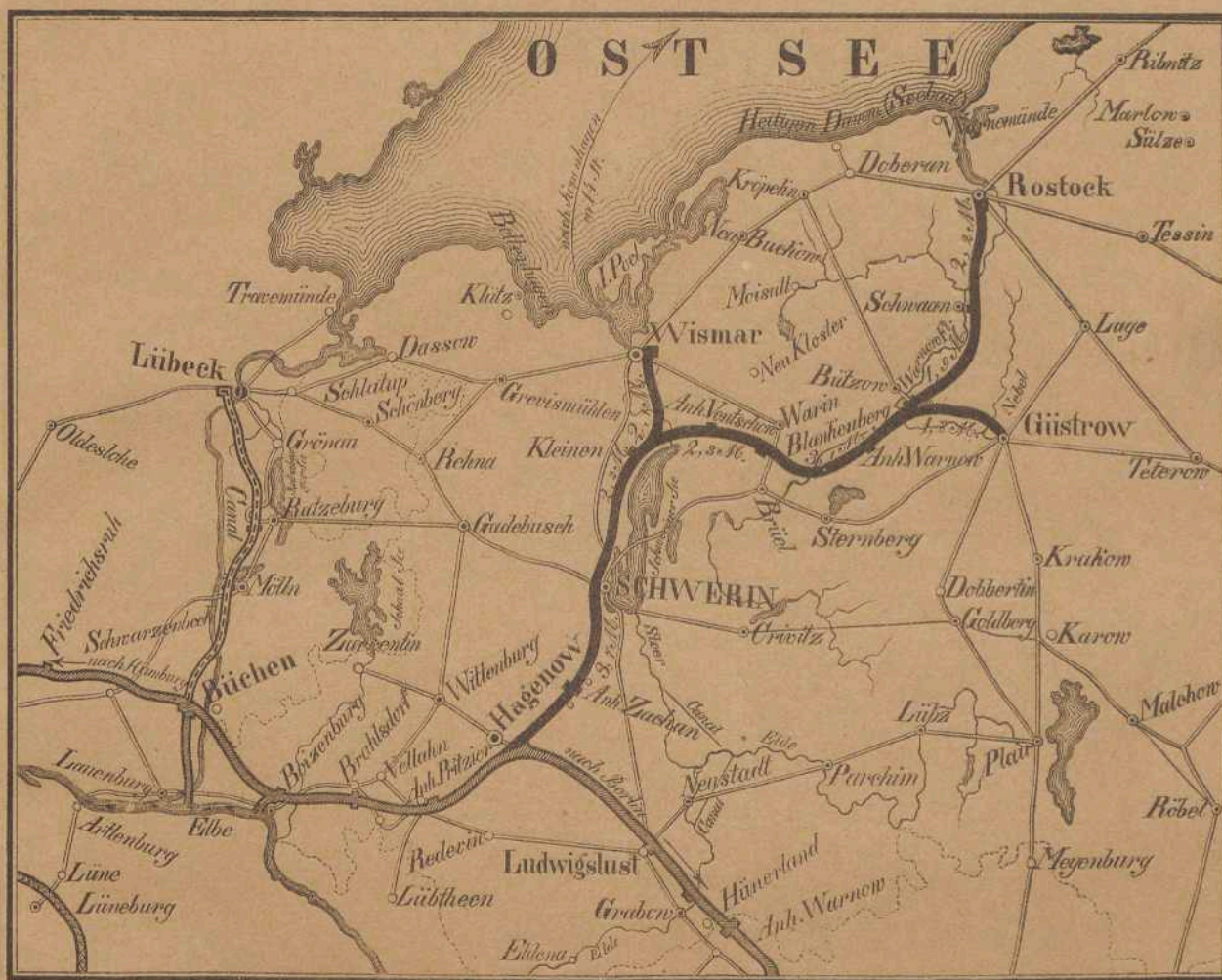
Schwerin: Schnellpressendruck von F. Hartig, 1860

**<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765883520>**

Band (Zeitschrift)    Freier  Zugang        OCR-Volltext



# Mecklenburgische Eisenbahn.



## Jahres-Bericht

der

Direction an die Actionnaire,

zur Erstattung

in der

sechszehnten (fünfzehnten ordentlichen) General-Versammlung

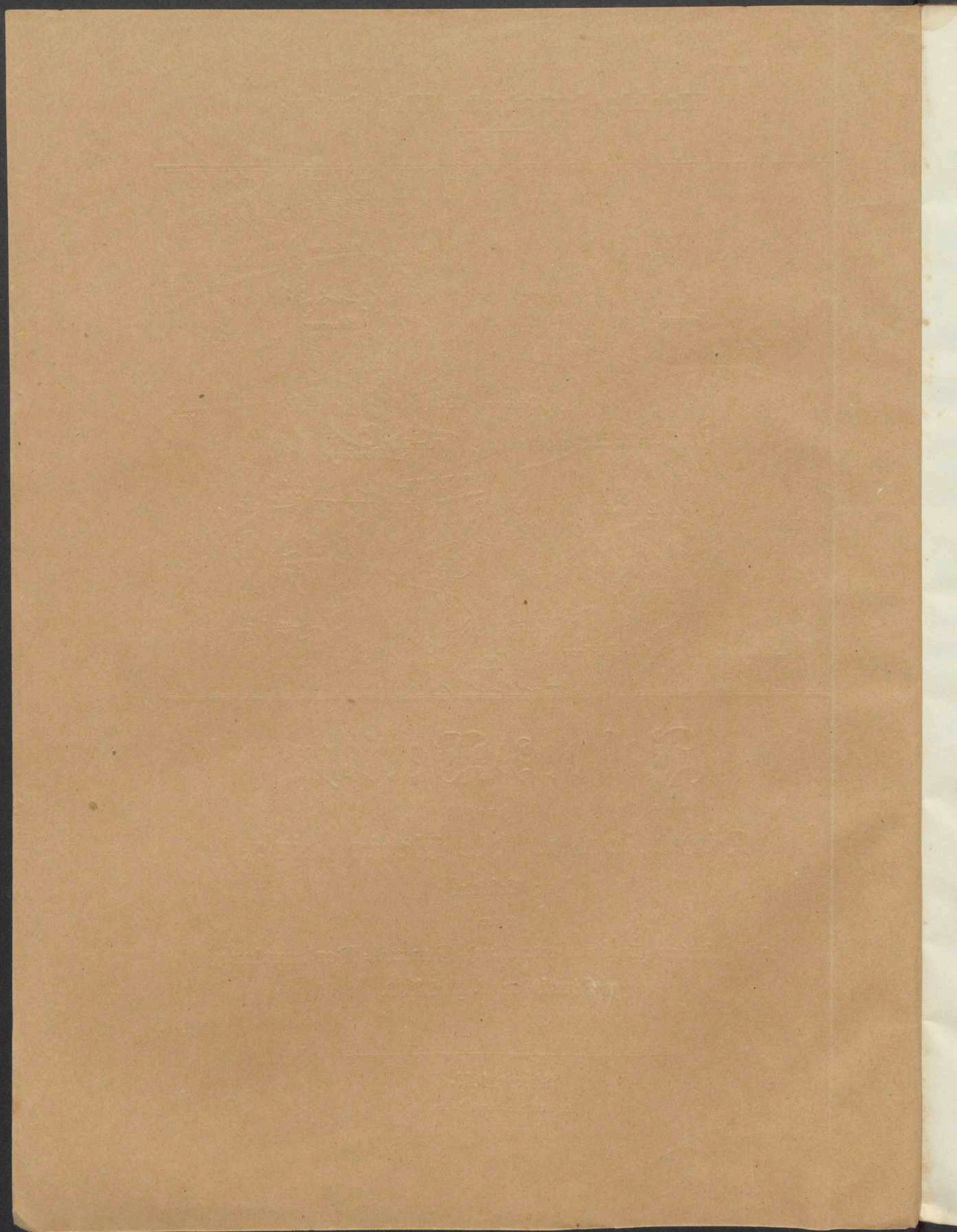
zu Schwerin am 12. Mai 1860.

Schwerin, 1860.

Schnellpreßendruck von F. Hartig.









# Jahres-Bericht

der

## Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

an die

### General-Versammlung der Actionaire

am 12. Mai 1860.

Das Ergebniß des abgelaufenen Verwaltungsjahres steht leider hinter dem der beiden Vorjahre zurück, in welchen sich die Dividende bereits auf 2 pCt. gehoben hatte, während die Einnahmen im Jahre 1859, nachdem die erforderlichen Rücklagen für den Reserve- und Erneuerungsfond in üblicher Weise gemacht waren, nur die Vertheilung einer Dividende von  $1\frac{1}{2}$  pCt. erlaubten. Die Rechnungs-Vorlagen sub No. I. bis VIII. enthalten das Nähere hierüber, wie über den allgemeinen Vermögensstand der Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1859.

Einführung.  
Finanzen.



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

1) Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft Litt. B. dem Reservefond gehörig:

Serie I. No. 117—123	7 Stück à 1000 ₰	= 7000 ₰
„ II. „ 560—564, 599, 601—607, 652		
—654	16 „ „ 500 „	= 8000 „
„ III. „ 1049, 1050, 1126, 1381—1384,		
1453—1460, 1462—1471, 1542		
—1544	28 „ „ 200 „	= 5600 „
		<u>20600 ₰</u>

2) Desgleichen dem Erneuerungsfond gehörig:

Serie I. No. 132—134, 149—152	7 Stück à 1000 ₰	= 7000 ₰
„ II. „ 655—657, 757—769, 771	17 „ „ 500 „	= 8500 „
„ III. „ 1545—1556, 1558, 1560, 1561,		
1722—1738, 1747, 1748	34 „ „ 200 „	= 6800 „
		<u>22300 „</u>

3) Desgleichen dem Affecuranzfond gehörig:

Serie III. No. 1629, 1765	2 „ à 200 „	= 400 „
---------------------------	-------------	---------

4) Sonstige Effecten:

Obligationen der Mecklenburgischen Anleihe bei Salomon Heine		
Litt. A. No. 363, 364, à Bco. ₰ 2000 = Bco. ₰ 4000;		
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 „	
	<u>1700 „ — „</u>	
Litt. B. Serie I. No. 187—191, 193—195, 197,		
199, 200, 11 Stück à 1000 ₰	11000 ₰	
Litt. B. Serie II. No. 772—774, 776—783, 785		
—788, 790, 793—800, 24 Stück à 500 ₰	12000 „	
Litt. B. Serie III. No. 1749, 1750, 1752—1754,		
1756—1764, 1767, 1769—1800, 47 Stück		
à 200 ₰	9400 „	
	<u>32400 „ — „</u>	
		<u>35309 ₰ 36 β</u>
	Zusammen	<u>78609 ₰ 36 β</u>

Bauliche Vollen-  
dung der Bahn.

Nachdem unsere Baurechnung schon bei unserem letzten Jahresberichte abgeschlossen vorgelegen hat, haben wir jetzt zu berichten, daß wir seitdem mit der Realisirung der Ziegelei zu Wismar vorgegangen sind und solche in der Hauptsache vollendet haben. Die noch vorräthigen Materialien und Ziegeleifabrikate sind mehr als ausreichend um den nach Ausweis der Hauptrechnung (I.) noch zu Buche stehenden Activ-Bestand dieser Anlage von 1264 ₰ 47 β 11 A zu decken, so daß bei der nun noch bevorstehenden reinen Abwicklung der Rechnung noch ein Ueberschuß verfügbar bleiben wird.

Reserve- und Er-  
neuerungsfond.

Beide Fonds sind im Jahre 1859 stark in Anspruch genommen worden, indem der Reservefond eine beträchtliche Summe für die stattgehabte Verwendung neuer Schwellen und Schienen zur Auswech-selung herzugeben und der Erneuerungsfond die Beschaffung von drei neuen Locomotiven zu bestreiten hatte. Beide Fonds hatten am Schlusse des Jahres 1858, nach Ausweis der Haupt-Rechnung, einschließlich der vorräthigen Materialien zusammen einen Bestand von 112460 ₰ 42 β 11 A welcher am Schlusse des Jahres 1859 nur 78882 ₰ 17 β 2 A beträgt, also weniger 33578 ₰ 25 β 9 A



Voraussichtlich wird der Bestand am Schlusse des Jahres 1860 sich wieder gehoben haben.

Die aus dem Erneuerungsfond angeschafften drei Locomotiven sind wie folgt in den Dienst getreten: Der Nielot am 5. April 1859, die Hertha am 26. Januar 1860, die Freia am 9. März 1860.

Die Nummern IV. und V. der Rechnungs-Vorlagen geben Auskunft über die fortschreitende Amortisation der Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B. und der Schuldverschreibungen. Von letzteren kann in diesem Jahre eine Ausloosung nicht stattfinden, weil die Dividende unter 2 pCt. geblieben ist.

Von sämmtlichen bisher ausgelooften Schuld-Documenten sind überhaupt folgende bis heute nicht zur Zahlung präsentiert worden:

1) Prioritäts-Obligationen, zahlfällig gewesen am 2. Januar 1857:

Litt. B. Serie III. à 200 ₰ No. 1364.

2) Prioritäts-Obligationen, zahlfällig gewesen am 2. Januar 1859:

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

„ „ „ II. „ 500 „ „ 454,

„ „ „ III. „ 200 „ „ 1487, 1534,

„ B. „ III. „ 200 „ „ 883.

3) Desgleichen zahlfällig gewesen am 2. Januar 1860:

Litt. A. Serie I. à 1000 ₰ No. 88,

„ „ „ II. „ 500 „ „ 449, 898,

„ B. „ III. „ 200 „ „ 989.

4) Schuldverschreibungen, zahlfällig gewesen am 1. Juli 1858:

Nr. 30, 114, à 80 ₰.

5) Desgleichen zahlfällig gewesen am 1. Juli 1859:

Nr. 11, 26, 1640, 1645, 1885, 2247, 2914, 3054, 3097, 3304, 3895, à 80 ₰.

Während wir im Allgemeinen wegen der im Jahre 1859 erzielten Betriebs-Einnahmen auf die Verkehrs-Nachweisungen von Litt. A. bis H. und auf die in Nr. 4. der statistischen Vorlagen aufgeführten Zusammenstellungen hinweisen dürfen, unterlassen wir nicht, den gegen die Vorjahre erlittenen Einnahme-Ausfall einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

Der Verlauf des ersten Semesters des abgelaufenen Jahres gab nichts weniger als eine Veranlassung zu der Besorgniß, daß die Einnahmen desselben gegen diejenigen des Vorjahres zurückstehen würden, indem die Personen-Einnahme fast ganz gleich mit derjenigen des Vorjahres erschien und die Güter-Einnahme schon einen Vorsprung von ca. 6000 ₰ gewonnen hatte. Die in der Folge eingetretene Stockung des Personen-Verkehrs ist unverkennbar nur dem lähmenden Einflusse der in unserem Lande mit großer Heftigkeit und Hartnäckigkeit aufgetretenen Cholera-Epidemie zuzuschreiben, daher man auch berechtigt ist, diese Stockung als vorübergehend anzusehen. Es ist kein Grund vorhanden, anzunehmen, daß unsere Einnahmen für die Personenbeförderung sich unter gewöhnlichen Verhältnissen nicht mindestens auf dem Durchschnitts-Ertrage der drei Jahre 1856 bis 1858 halten sollten, welcher sich auf 216847 ₰ berechnet. Gegen dieses Durchschnitts-Ergebniß steht die Einnahme des Jahres 1859 um 28262 ₰ zurück. Das Gesamt-Ergebniß der Güter- und Vieh-Transporte ist durch Minder-Einnahme im letzten Semester im End-Resultate zwar auch um 10832 ₰ geringer geworden, als dasjenige des Jahres 1858; man muß jedoch berücksichtigen, daß die Cholera nicht nur die Personenbewegung, sondern auch den Geschäftsverkehr im Allgemeinen beeinträchtigt hat; überdies war die Getreideausfuhr im Jahre 1858 stärker als 1859. Gegen frühere Jahre zeigt die Einnahme des Jahres 1859 für Güter und Vieh noch immer einen Zuwachs, welcher gegen 1856 17647 ₰, gegen 1857 8193 ₰ beträgt. Wir glauben aus dem Vorstehenden die berechtigte Hoffnung ableiten zu können, daß das Jahr 1859 als ein ungünstiges ver einzelt dastehen wird und daß man, ohne sich Täuschungen hinzugeben, wieder bessere Zeiten erwarten darf.

Im Besonderen haben wir über den Gang des Verkehrs noch Folgendes hervorzuheben: Die im Jahre 1859 gegen das Vorjahr weniger beförderten Personen erreichen die bedeutende Zahl von 26109. Die Vieh-Beförderung ist im Zunehmen, indem ca. 5700 Schweine und ca. 3500 Schaafe mehr befördert wurden als im Vorjahre, welche in der Hauptsache ihren Weg von Güstrow und Schwerin nach Hamburg genommen haben. Der Ausfall der den ermäßigten Frachtklassen angehörenden Beförderungen



beträgt gegen das Vorjahr 73204 Etr., im Ganzen dagegen nur 68686 Etr., woraus eine geringe Zunahme der Bewegung in den der Normal- und Eilfracht-Classe angehörnden Gütern folgt. An Getraide, (hauptsächlich Weizen nach Hamburg) wurden ca. 97000 Etr. weniger befördert als im Vorjahre; ferner zeigte sich ein Ausfall an Kartoffeln von ca. 4000 Etr., an Brennholz von ca. 10000 Etr., an Ziegelwaare von ca. 13000 Etr. Als Zunahmen finden wir hervorzuheben: an Bau- und Rugholz ca. 10000 Etr., an Steinkohlen (insbesondere von Bismar nach Kleinen zum Weitertransport zu Wasser) um circa 31000 Etr., an Delsaat um ca. 9000 Etr. Im Versande von Getraide hatten Ausfall: die Stationen Rostock ca. 43000 Etr., Güstrow ca. 33000 Etr., Bügow ca. 7000 Etr., Bismar ca. 8000 Etr. Den bisherigen Fortgang unserer Einnahmen seit Eröffnung der Bahn führen wir, durch die Einnahme pro Bahnmeile im Jahre 1859 ergänzt, nachstehend wieder vor.

### 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 "
1859	9771 "	11125 "	20896 "

Die Einnahme der vier ersten Monate des begonnenen Jahres im Vergleich zu den beiden Vorjahren ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich.

	1860.			1859.			1858.		
	Personen und Gepäc.	Güter und Vieh.	Total.	Personen und Gepäc.	Güter und Vieh.	Total.	Personen und Gepäc.	Güter und Vieh.	Total.
	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰
Januar	12825	16719	29544	12589	20258	32847	12213	17475	29688
Februar	10773	20064	30837	10122	19253	29375	9806	15212	25018
März	12660	23665	36325	12834	23872	36706	12947	22190	35137
April	17875	21635	39510	16854	14358	31212	18781	18087	36868
	54133	82083	136216	52399	77741	130140	53747	72964	126711

Vorbehaltenlich der genauen Feststellung der Einnahme pro März und April 1860.

Hiernach hat das Jahr 1860 bereits beide Vorjahre in allen Verkehrsweisen überflügelt.



Bedauerlich hat das Großherzogliche Gouvernement sich nicht veranlaßt sehen können, das Dampfschiff *Obotrit*, nachdem solches während 7 Jahren (von 1853 bis 1859) zwischen Wismar und Kopenhagen regelmäßig gefahren hatte, in diesem Dienste zu belassen. Das genannte Dampfschiff ist im Herbst v. J. verkauft worden. Einige Bewohner Wismars sind bemühet, wieder eine regelmäßige Dampfschiffsverbindung zwischen Wismar und Kopenhagen zu veranstalten. Wir haben alle Ursache, denselben einen guten Erfolg zu wünschen. Die Eröffnung der bestehenden Dampfschiffsverbindung zwischen Rostock und St. Petersburg steht im Frühjahr wieder bevor.

Es ist möglich gewesen, für das abgelaufene Rechnungsjahr die Betriebs-Ausgaben um 30348  $\text{R}$  unter dem Etat zu halten. Das Nähere hierüber ist aus der speziellen Betriebskosten-Rechnung (Nr. III. der Rechnungs-Vorlagen) zu ersehen, woneben wir jedoch die Hauptpunkte der Ersparung nachstehend übersichtlich vorführen.

Es ist erspart worden:

A. In der allgemeinen Verwaltung überhaupt	528 $\text{R}$
B. In der Bahn-Verwaltung:	
Minder-Ausgabe für unvorhergesehene Fälle	1820 $\text{R}$
Im Uebrigen überhaupt	1421 „
	3241 „
C. In der Transport-Verwaltung:	
Beim Fahrdienste meistens an den Besoldungen	844 $\text{R}$
Beim Expeditionsdienste meistens an Arbeitslöhnen	943 „
An der Feuerung der Locomotiven	12668 „
An der Ausgabe für Schmieren und Putzen der Locomotiven	1381 „
An der Unterhaltung der Locomotiven	4697 „
An der Zugkraft überhaupt noch	693 „
An der Ausgabe für Schmieren und Putzen der Wagen	974 „
An der Unterhaltung der Wagen	3432 „
An den Kosten für die Transportmittel überhaupt noch	306 „
An den Allgemeinen Kosten der Transport-Verwaltung überhaupt	641 „
	26579 „
Zusammen	30348 $\text{R}$

Unterhaltungs-  
und  
Betriebskosten.

Zu der erheblichsten der vorgebachten Ersparungen, nämlich 12668  $\text{R}$  an der Feuerung der Locomotiven haben verschiedene Ursachen zusammengewirkt, wie sich solches in den Bemerkungen zu der speziellen Betriebskostenrechnung schon hervorgehoben findet. Die Heizung der Locomotiven mittelst Steinkohlen anstatt des Cokes hat den Erfolg gehabt, welchen wir uns davon versprochen. Die vorliegenden Ersparungen im Jahre 1860 haben uns nun auch in den Stand gesetzt, die Position für Feuerung der Locomotiven im Etat pro 1860 niedriger zu veranschlagen. Von dem consumirten Feuerungsmaterial hat der Centner Steinkohlen 13  $\text{R}$  (8,13 Sgr.), der Centner unseres selbst fabricirten Cokes 22,54  $\text{R}$  (14,09 Sgr.) gekostet. Genauere Auskunft über die Aufwendungen für den Betrieb in ihren Einzelheiten finden sich in Nr. 4. der statistischen Uebersichten.

Der Bestand dieser Casse hat sich bis zum Schlusse des abgelaufenen Jahres laut Nr. VIII. der Rechnungs-Vorlagen auf 31947  $\text{R}$  36  $\text{S}$  10  $\text{A}$  erhoben. Das Institut zählte 103 beiträgende Mitglieder und 2 Wittwen, welche resp. 12  $\text{R}$  und 27  $\text{R}$  jährliche Pension beziehen.

Beamten-  
Pensions-Casse.

An unseren vorjährigen Bericht anknüpfend, haben wir anzuführen, daß die Verhandlungen über die Steuer- und Zoll-Reform bisher zu keinem Resultate geführt haben, welches dem Ostbahn-Projecte günstige Aussichten zu eröffnen geeignet wäre. Inzwischen haben die hohen Staats-Regierungen von Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz gemeinsam den Plan ins Auge gefaßt, die Bahn von Güstrow bis zur Strelitz-Preussischen Grenze unter gewissen Voraussetzungen als Staatsbahn zu erbauen. Das hohe Mecklenburg-Schwerinsche Ministerium hat Veranlassung gehabt, mit den Vorständen unserer

Mecklenburgische  
Ostbahn.



Schwerin, den 4. Mai 1860.

Die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Druckfehler.

In Anlage III. B. Bahn-Verwaltung (2. Seite), Bemerkungen, Zeile 4 von unten, lies „Wie ad II d“ statt „Wie ad II a.“

In Anlage III. C. Transport-Verwaltung (3. Seite), lies unter III g „Material zum Schmieren und Putzen der Maschinen“ anstatt „Material zum Schmieren und Putzen der Wagen“.



# Rechnungs-Vorlagen

für den 31. December 1859.

- I. Haupt-Rechnungs-Abschluss.
- II. Betriebs-Rechnung für das Jahr 1859.
- III. Betriebs-Kosten für das Jahr 1859 und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.
- IV. Amortisation der Prioritäts-Obligationen Litt. A. u. B.
- V. Amortisation der Schuldverschreibungen.
- VI. Rechnung des Reserve-Fond.
- VII. Rechnung des Erneuerungs-Fond.
- VIII. Rechnungs-Ablage der Pensions-Casse.



## I.

## Haupt-Rechnungs-Abschluß für

Activa.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₤	β	Δ	₤	β	Δ	₤	β	Δ
Debitoren,									
Schuldner in laufender Rechnung . . . . .	2788	43	3						
Rückständige Einnahmen pro 1859 . . . . .	2742	31	—						
Vorweg bestrittene, dem Jahre 1860 angehörende Ausgaben . . . . .	12	24	—						
				5544	2	3			
Bekleidungs-Conto,							5544	2	3
Im Voraus bestrittene Ausgaben für Uniformirungs-Gegenstände . . . . .				824	36	5			
Werstätten-Conto,									
Bestand der Haupt-Werstatt an Materialien und unvollendeten Arbeiten . . . . .	3086	29	3						
Desgl. der Werstätten zu Rostock und Hagenow . . . . .	256	3	6	3342	32	9			
Materialien-Conto,									
Bestand an Schwellen, dem Reservefond gehörend . . . . .	23901	20	3						
Desgl. an Schienen . . . . .	11971	29	—						
Desgl. an verschiedenen Materialien . . . . .	46192	37	2	82065	38	5			
Cokebrennerei-Conto,									
Bestand an Coke und Kohlen . . . . .				15970	31	—			
Ziegelei-Conto,									
Bestand an Ziegelei-Fabrikaten und sonstigem Material . . . . .				4264	47	11			
Convertirungs-Conto,									
Dasselbe stand am 1. Januar 1859 für bezahlte Prämien und sonstige Kosten zur Convertirung des Zinsfußes der Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B. annoch belastet mit . . . . .	12031	18	9						
Dievon ist beschlußmäßig zu Lasten der diesjährigen Betriebs-Rechnung (II) abgebucht 1/2 pCt. des Prioritäts-Capitales von 1600000 ₤ mit . . . . .	8000	—	—	4031	18	9			
Vorschuß-Conto,									
Als Beitrag zu den Kosten der Vorarbeiten für die projectirte Eisenbahn-Verbindung zwischen Güstrow und Stettin sind vor-schüssig gezahlt . . . . .				1500	—	—			
Affecuranz-Prämien-Conto,									
Für die Versicherung des Gesellschafts-Eigenthumes gegen Feuer-gefahr ist die Prämie für die Jahre 1857 bis 1861 incl. vor-weg bezahlt und beträgt die später zu verrechnende Ausgabe hiefür am Jahreschlusse noch . . . . .				1099	5	3	110099	18	6
Baare Vorräthe,									
Bestand der Haupt-Casse . . . . .	29025	13	6						
Desgl. der Expeditions-Cassen . . . . .	4241	18	8	33266	32	2			
Rostocker Bank,									
Bestand bei derselben . . . . .				4579	3	6			
Banquiers in Berlin und Hamburg,									
Guthaben bei denselben . . . . .				10748	35	3			
Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,									
Rechnungs-Saldo . . . . .				637	35	1	49232	10	—
Effecten-Conto,									
Bestand an Prioritäts-Obligationen für den Reservefond . . . . .	20600	—	—						
Desgl. für den Erneuerungsfond . . . . .	22300	—	—						
Desgl. für den Affecuranzfond . . . . .	400	—	—						
Desgl. an außerdem vorrätigen Effecten . . . . .	35309	36	—	78609	36	—	78609	36	—
							243485	18	9



# Rechnung für den 31. December 1859.

I.

Passiva.		Courant.			Courant.			Courant.		
		₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥
Betriebs-Rechnung,										
Ueberschuß aus der Rechnung pro 1859					3759	13	9	3759	13	9
Affecuranz-Conto,										
Erhobene Prämie für unter Werthangabe beförderte Transportgüter					701	34	3			
Regulirung des Grundbesizes,										
Nach abgeschlossener Bau-Rechnung ist an Pacht für disponible Ländereien noch eingegangen					255	10	9	956	45	—
Dividendenscheine der Stamm-Actien,										
Dividende pro 1859	65250	—	—	—						
Rückständige Dividendenzahlungen pro 1855 bis 1858 incl.	1335	—	—	—	66585	—	—			
Zins-Coupons auf Prioritäts-Obligationen,										
Litt. A. Capital ₤ 852000; fällige Coupons pro 2. Janr. 1860	17040	—	—	—						
„ B. „ 667600 „ „ „ „ „	13352	—	—	—						
Rückständige Coupons Litt. A und B. „ „ „ „ „	1790	—	—	—	32182	—	—			
Zins-Coupons auf Schuldverschreibungen,										
Capital ₤ 340960, worauf die Coupons für die Jahreszinsen à 4 pCt. am 1. Juli 1860 fällig werden mit ₤ 13633 19 β										
Davon ist die auf das Betriebsjahr 1859 fallende Hälfte demselben belastet mit	6819	9	6							
Rückständige Coupons	1001	30	3		7820	39	9			
Amortisirte Priorit.-Oblig. und Schuldverschreibungen,										
Ausgelosete Priorit.-Obligat. Litt. A. fällig am 2. Janr. 1860	6400	—	—	—						
„ B. „ „ „ „	4800	—	—	—						
Rückstand auf amortisirte Priorit.-Obligat. „ abzüglich vorweg eingelöseter Zins-Coupons	3788	24	—	—						
Rückstand auf amortisirte Schuldverschreibungen	1036	38	6		16025	14	6			
Zins- und Capital-Keß für die Amortisation,										
der Priorit.-Obligat. Litt. A. u. B. laut Amortisations-Rechnung (IV.)	104	—	—	—						
der Schuldverschreibungen laut Amortisations-Rechnung (V.)	198	19	6		302	19	6	122915	25	9
Reserve- und Erneuerungsfonds,										
Bestand des Reservefond am Jahreschluß laut Rechnung (VI.)	56551	5	9							
„ „ Erneuerungsfond „ „ (VII.)	22331	11	5		78882	17	2			
Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Cassen,										
Guthaben der Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse	77	45	10							
„ der Unterstützungs-Casse für die niederen Angestellten	725	—	6		802	46	4			
Creditoren,										
Gläubiger für vollführte Lieferungen und Leistungen, Deposita u.	20057	7	9							
Rückständige Ausgaben für das Rechnungsjahr 1859	16087	21	3							
Nachnahmen, deren Abhebung bis zum Jahreschlusse nicht geschehen	23	33	9		36168	14	9	115853	30	3
								243485	18	9



## II.

## Betriebs-Rechnung für

	Ausgabe.	Courant. ₹	β	α	Courant. ₹	β	α
Betriebskosten, laut specieller Rechnungslegung (III.) . . . . .		209316	20	8			
Ferner auf Beschluß des Ausschusses:							
Kosten für die Gas-Einrichtung auf dem Bahnhofe zu Wismar . . . . .		207	37	9			
Desgl. für den Anbau am Wagenreparatur-Schuppen zu Schwerin . . . . .		3457	34	9			
Desgl. für die Herstellung einer Brückenwaage zu Wismar . . . . .		458	23	3			
Desgl. für die Herstellung einer Viehwaage zu Güstrow . . . . .		580	38	3			
Desgl. für die Beschaffung einer Windvorrichtung zu Wismar . . . . .		216	16	6			
Desgl. für die Beschaffung einer Windvorrichtung zu Güstrow . . . . .		247	—	3			
Desgl. für die Verlegung der Warin-Sternberger Landstraße über die Friedrichs- walder Ausweiche . . . . .		900	—	—	215384	24	5
An- und Abfuhr der Güter, nach und von den Bahnhofen, einschließlich des Del-credere für Eincaßierung der Frachten . . . . .					5995	38	4
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 ½ pCt. des Capitales . . . . .		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, ½ pCt. des Capitales . . . . .		4500	—	—			
" " " " B. " 700000, " " " " " . . . . .		3500	—	—	8000	—	—
Reserve- und Erneuerungsfonds, statutenmäßige Quote von ¼ pCt. des Actien-Capitales für den Reservefond . . . . .		10875	—	—			
Beisteuer des Betriebsjahres 1859 zum Erneuerungsfond . . . . .		33000	—	—	43875	—	—
Invaliden-, Wittwen und Waisen-Pensions-Casse der Beamten. Beihilfe laut Beschluß der General-Versammlung vom 20. Mai 1854 . . . . .					800	—	—
Dividende, 3 ₹ pro Actie auf 21750 Actien . . . . .					65250	—	—
Vortrag aus 1860, In Einnahme in der Haupt-Rechnung (I.) . . . . .					3759	13	9
					428984	28	6



[illegible]



## Betriebskosten für das Jahr 1859

und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

Etat			Titel.		
im Einzelnen.			im Ganzen.		
₤	β	Δ	₤	β	Δ
15574	—	—			
1500	—	—			
650	—	—			
			17724	—	—
450	—	—			
500	—	—			
—	—	—	950	—	—
550	—	—			
580	—	—			
100	—	—			
50	—	—			
250	—	—			
3	—	—			
150	—	—			
400	—	—			
200	—	—			
200	—	—			
			2483	—	—
			21157	—	—

Ausgabe						Gegen den Etat						Bemerkungen.
im Einzelnen.			im Ganzen.			mehr.			weniger.			
₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥	
16191	35	6				617	35	6				Ad I. a. und I. c. Die neue Regelung der Directionsverhältnisse, welche beim Etat-Entwurf noch nicht abgeschlossen vorlag, hat eine Ueberschreitung auf diese beiden Positionen veranlaßt um ₤ 225 — — die Gesamt-Ueberschreitung auf beiden Positionen beträgt ₤ 542 35 β 6 ℥
975	43	6							524	4	6	
575	—	—							75	—	—	
			17742	31	—							
585	6	6				135	6	6				
396	11	6							403	36	6	
—	—	—										
			981	18	—							
507	39	2							42	8	10	
508	25	6							71	22	6	
102	44	—				2	44	—				
46	44	—							3	4	—	
119	17	6							130	30	6	
2	40	—							—	8	—	
120	30	6							29	17	6	
165	8	—							234	40	—	
—	—	—							200	—	—	
330	20	9				130	20	9				
			1904	29	5							
			20628	30	5	886	10	9	1414	28	4	



Betriebskosten für das Jahr 1859. (Fortsetzung.)

Etat				Titel.	Ausgabe				Gegen den Etat				Bemerkungen.				
im Einzelnen.			im Ganzen.		im Einzelnen.			im Ganzen.	mehr.		weniger.						
₹	β	ι	₹		₹	β	ι	₹	β	ι	₹	β		ι			
B. Bahn-Verwaltung.																	
32548	—	—		I. a.	Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn: Gehalte und Löhne				32043	34	—		504	14	—	Ad I. a. Die Beschäftigung der vollen Zahl des etatirten Personals war nicht durchweg erforderlich, wodurch die Ersparung. Ad I. e. stand zu niedrig im Anschlage; es ist aus diesem Grunde auch auf die Erhöhung dieser Position im Etat pro 1860 Bedacht genommen worden. Ad II. a. Die veranschlagten Dossirungsarbeiten konnten noch ausgesetzt bleiben. Ad II. b. Die nothwendig gewordene Erneuerung der Untermauerung der Drehbrücke über die Warnow bei Schwaan und die Herstellung des verfallenen Brückengeländers auf der Warnowbrücke bei Cichhof führte die Etatüberschreitung herbei. Ad II. c. Die Ueberschreitung ist durch die nöthig gewordene Auswechslung eines größeren als veranschlagten Quantums abgängiger Bahnschwellen herbeigeführt. Ad II. d. Die laufenden Reparaturen konnten auf ein geringeres Maß beschränkt werden. Ad II. e. Wie ad II. d. Ad II. f. Wie ad II. a., auch ist es möglich gewesen, die Neuanschaffungen zu beschränken. Ad III. b. Die gelinde Temperatur des Winters ließ eine Ersparung zu.	
1168	28	—		b.	" " " " Bekleidung				1092	8	9		76	19	3		
480	—	—		c.	" " " " Miethe=Entschädigung				480	—	—						
600	—	—		d.	" " " " Reisekosten.				600	—	—						
100	—	—		e.	" " " " Bureaukosten und Bedürfnisse				208	6	—	108	6	—			
120	—	—		f.	" " " " Druck- und Insertionskosten				75	26	—		44	22	—		
			35016	28	—							34499	26	9			
4320	—	—		II. a.	Unterhaltungs-Kosten: Planum, Gräben, Böschungen, Seitenwege.				668	40	9			651	7	3	
3874	16	—		b.	" " " " Brücken und Durchlässe				4003	40	—	129	24	—			
18946	28	—		c.	" " " " Oberbau				21213	23	6	2266	43	6			
4338	30	—		d.	" " " " Nebenanlagen				3708	24	—			630	6	—	
9656	32	—		e.	" " " " Bahnhöfe				8976	35	—			679	45	—	
2030	—	—		f.	" " " " Unterhaltung und Ergänzung des Inventars				1413	9	—	39984	28	3	616	39	—
			40166	10	—												
630	—	—		III. a.	Allgemeine Kosten: Grund- und öffentliche Abgaben				629	36	—			—	12	—	
2400	—	—		b.	" " " " Heizung und Erleuchtung der Bahn.				1734	26	3			665	21	9	
380	—	—		c.	" " " " Feuer-Versicherungen				326	14	—			53	34	—	
675	—	—		d.	" " " " Localmieten für einzelne Stationen				672	—	—			3	—	—	
2000	—	—		e.	" " " " Unvorhergesehene Ausgaben.				179	31	6	3542	11	9	1820	16	6
			6085	—	—												
			81267	38	—							78026	18	9	2504	25	6



# Betriebskosten für das Jahr 1859. (Fortsetzung.)

Etat						Titel.	Ausgabe						Gegen den Etat						Bemerkungen.
im Einzelnen.			im Ganzen.				im Einzelnen.			im Ganzen.			mehr.			weniger.			
fl.	kr.	h.	fl.	kr.	h.		fl.	kr.	h.	fl.	kr.	h.	fl.	kr.	h.	fl.	kr.	h.	
C. Transport-Verwaltung.																			
7488	—	—				I. a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne	6987	40	—						500	8	—	Ad I. a. 1 Schaffner und 1 ambul. Schmierer sind weniger im Dienst, als im Etat aufgeführt sind; auch erreichten die Vertretungskosten nicht die veranschlagte Höhe. Ad I. c. In Folge des geringeren Frachverkehrs wurden weniger Güterzüge, als angenommen, abgelassen. Ad II. a. Der veranschlagte Aufwand an Arbeitskräften zur Bewältigung des Bahnhofsbetriebes waren in Folge des verminderten Verkehrs nicht erforderlich, auch blieben die Vertretungskosten unter dem Etat, woher die Ersparung. Ad II. b. Wie Ad II. a. Ad II. d. Diese Ueberschreitung ist dadurch veranlaßt worden, daß einige Beschaffungen, welche dem Jahre 1858 angehörten, erst im Jahre 1859 in Ausgabe gekommen sind. Für beide Jahre zusammen gerechnet entspricht die Ausgabe dem Etat innerhalb 17 fl. Ad III. a. Auch hier ist an den Löhnen und den Vertretungskosten gespart. Ad III. e. Die bei den Güter- und gemischten Zügen eingeführte Heizung mit Kohlen und die verminderte Zahl der expedirten Güterzüge veranlaßten eine namhafte Ersparung; im Uebrigen erreichte auch der Preis des Coke in Folge billiger Kohlenbeschaffungen nicht die veranschlagte Höhe. Ad III. f. Die verringerte Anzahl der Güterzüge veranlaßte eine geringere Benützung der stationären Dampfmaschine behufs der Wasserförderung für die Locomotiven in Kleinen; auch war in Folge der überwiegend milden Witterung eine stetige Heizung der Vorwärmer nicht nöthig. Ad III. g. Das Schmiermaterial konnte zu niedrigeren Preisen, als den veranschlagten, beschafft werden; auch führte die Einschränkung der Zahl der Güterzüge eine Ersparung herbei. Außerdem war diese Position im Etat zu hoch gegriffen, was durch eine Abminderung im Etat pro 1860 berücksichtigt worden ist. Ad III. h. Die geringere Ausnützung der Maschinen in Folge des verminderten Verkehrs ließ diese Ersparung zu. Ad IV. a. Die Ersparung liegt an der geringer, als veranschlagt, stattgehabten Verwendung von Arbeitskräften. Ad IV. b. Die Preise des Schmiermaterials, so wie die geringere Bewegung der Wagen in Folge des schwächeren Güterverkehrs haben ihren Einfluß auf die Beschränkung der Ausgabe ausgeübt. Auch gilt in Ansehung des Etat das unter C. III. g. Gesagte. Ad IV. c. Der Verkehr erforderte eine geringere Leistung der Transportwagen, als die dem Anschläge zu Grunde gelegte, wodurch die Ausgabe für Reparaturen sich abminderte. Ad IV. d. Die Vervollständigung des bei den Zügen erforderlichen Inventars für etwaige Unglücksfälle veranlaßte die Mehrausgabe.
1014	15	—				b.	" Bekleidung	1033	19	9						334	42	3	
3239	35	—				c.	" Meilengelder	2904	40	9						16	12	—	
50	—	—				d.	" Nachtgelber	33	36	—						—	45	9	
50	—	—				e.	" Verschiedene Kosten und Bedürfnisse	49	2	3						11	12	—	
50	—	—				f.	" Formulare für den Fahrdienst	38	36	—	11047	30	9						
			11892	2	—														
22456	38	—				II. a.	Expedition: Gehalte und Löhne	21409	29	—						1047	9	—	
477	14	—				b.	" Bekleidung	381	41	6						95	20	6	
793	—	—				c.	" Miether-Entschädigung	793	—	—									
1700	—	—				d.	" Druck- und Insertionskosten	1997	22	—				297	22	—			
360	—	—				e.	" Bureau- und Expeditions-Bedürfnisse	261	41	3	24843	37	9			98	6	9	
			25787	4	—														
11197	—	—				III. a.	Zugkraft: Gehalte und Löhne	10980	44	—						216	4	—	
614	16	—				b.	" Bekleidung	588	13	—						26	3	—	
1513	31	—				c.	" Meilengelder	1515	32	—				2	1	—			
50	—	—				d.	" Nachtgelber	12	24	—						37	24	—	
35286	—	—				e.	" Heizung	22618	2	3						12667	45	9	
812	—	—				f.	" Heizung der Vorwärmer und Speisung der Reservoirs	463	29	9						348	18	3	
4327	24	—				g.	" Material zum Schmieren und Pugen der Wagen	2946	25	9						1380	46	3	
17656	12	—				h.	" Unterhaltung der Maschinen nebst Zubehör	12958	46	3						4697	13	9	
60	—	—				i.	" Unterhaltung und Ergänzung der Maschinen-Utensilien	24	27	6						35	20	6	
150	—	—				k.	" Feuer-Versicherung der Maschinen	118	44	9						31	3	3	
190	—	—				l.	" Dienstwohnungen	190	—	—	52418	1	3						
			71856	35	—														
1472	—	—				IV. a.	Transportmittel: Gehalte und Löhne	960	18	6						511	29	6	
1485	—	—				b.	" Material zum Schmieren und Pugen der Wagen	511	5	—						973	43	—	
20461	19	—				c.	" Unterhaltung der Wagen	17029	32	3						3431	34	9	
300	—	—				d.	" Unterhaltung und Ergänzung der Wagen-Utensilien	551	1	3				251	1	3			
180	—	—				e.	" Feuer-Versicherung der Wagen	134	17	6						45	30	6	
36	—	—				f.	" Dienstwohnungen	36	—	—	19222	26	6						
			23934	19	—														
2970	—	—				V. a.	Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Gebäude	2800	25	3						169	22	9	
200	—	—				b.	" Mancoogelder und Schadensvergütungen	42	14	6						157	33	6	
300	—	—				c.	" Assurance auf Transportgegenstände	228	17	6						71	30	6	
300	—	—				d.	" Unvorhergesehene Fälle	58	10	—	3129	19	3			241	38	—	
			3770	—	—														
			137240	12	—						110664	19	6			569	29	—	
							Summa C. Transport-Verwaltung									27148	21	6	



# Recapitulation.

Etat.				Ausgabe			Gegen den Etat					
							mehr.			weniger.		
₤	β	Δ		₤	β	Δ	₤	β	Δ	₤	β	Δ
24157	—	—	<b>A. Allgemeine Verwaltung.</b>	20628	30	5	886	10	9	1414	28	4
84267	38	—	<b>B. Bahn-Verwaltung.</b>	78026	18	9	2504	25	6	5745	44	9
137240	12	—	<b>C. Transport-Verwaltung.</b>	110661	19	6	569	29	—	27148	21	6
239665	2	—		209316	20	8	3960	17	3	34308	46	7
30348	29	4	mithin <b>weniger</b> gegen den Etat				30348	29	4			
209316	20	8		209316	20	8	34308	46	7	34308	46	7



## IV.

## Amortisation der Prioritäts-Obligationen Litt. A. &amp; B.

Stand am 31. December 1859.

	Litt. A. 900000 ₰			Litt. B. 700000 ₰			Zusammen 1600000 ₰		
Capital-Tilgung bis 31. December 1859.									
Litt. A. 10 Jahre, Litt. B. 9 Jahre à ½ pCt.	45000	—	—	31500	—	—	76500	—	—
Zinsen-Ersparung bis 31 December 1859	9458	—	—	5746	—	—	15204	—	—
Ausgelooft sind:	54458	—	—	37246	—	—	91704	—	—
bis Ende 1859 (Litt. A. in 10 Jahren, Litt. B. in 9 Jahren).	54400	—	—	37200	—	—	91600	—	—
Bestand-Vortrag auf 1860	58	—	—	46	—	—	104	—	—
Nachweis der Obligationen:									
Es waren im Umlauf am 1. Januar 1859	852000	—	—	667600	—	—	1519600	—	—
Ausgelooft im Juli 1859	6400	—	—	4800	—	—	11200	—	—
Bleibt im Umlauf am 1. Januar 1860	845600	—	—	662800	—	—	1508400	—	—
Im Ganzen ausgelooft bis 1. Januar 1860	54400	—	—	37200	—	—	91600	—	—
Gesamt-Anleihe	900000	—	—	700000	—	—	1600000	—	—



V.

# Amortisation der Schuldverschreibungen.

Capital 348000 Thaler.

Stand am 31. December 1859.

				Courant.		
				₹	β	ℳ
Capital-Tilgung in den Betriebs-Jahren 1857 und 1858.						
2 Jahre a 1 pEt.				6960	—	—
Zinsen-Ersparung bis 31. December 1859				278	19	6
Ausgelooset sind:				7238	19	6
in den Jahren 1858 und 1859				7040	—	—
Bestand-Vortrag auf 1860				198	19	6
Nachweis der Schuldverschreibungen:						
Es waren im Umlauf am 1. Januar 1859.				344560	—	—
Ausgelooset im Jahre 1859				3600	—	—
Bleibt im Umlauf am 1. Januar 1860				340960	—	—
Im Ganzen ausgelooset bis 1. Januar 1860.				7040	—	—
Gesamt-Anleihe				348000	—	—



# Rechnung des Reservefond bis Ende December 1859.

Ausgabe.	Courant.		Einnahme.	Courant.	
	₤	β		₤	β
1956 Stück Stoßschwellen . . . 3952 ₤ 36 β — 3			Bestand-Vortrag aus dem Jahre 1858 . . . . .	67012	18
12674 " Mittelschwellen . . . 18020 " 40 " 6 "			Quote aus dem Betriebsjahre 1859 . . . . .	10875	—
6373 Fuß Weichenschwellen . . . 1353 " 38 " 9 "			Erlös aus abgängigen Bahnschwellen im Jahre 1859 . . . . .	1397	25
429 Stück Vignolles-Schienen . . . 4036 ₤ 21 β			Erlös aus abgängigen Schienen bis zum Schlusse des Jahres 1859	10424	26
644 " Stahlschienen . . . 5794 " 24 "					
Bestand-Vortrag auf 1860 laut Haupt-Rechnungs-Abschluß (1.)	9830	45			
	56551	5			
	89709	22		89709	22
			Bestand-Vortrag am 1. Januar 1860, welcher folgendermaßen nachgewiesen wird:		
			Vorrath an neuen Schwellen — vgl. Material-Conto im Haupt-Rechnungs-Abschluß (1.) — 23901 ₤ 20 β 3 3		
			Vorrath an neuen Schienen — vgl. Material-Conto im Haupt-Rechnungs-Abschluß (1.) — 11971 " 29 " — "		
			Zinsbar belegt in Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft — vgl. Effecten-Conto (1.) — 20600 " — " — "		
			In dem Bestande der Haupt-Casse sind von den Mitteln des Reservefond enthalten . . . 78 " 4 " 6 "	56551	5
					9



Rechnung des Erneuerungsfonds bis Ende December 1859.

Ausgabe.		Einnahme.	
Contant.	Contant.	Contant.	Contant.
<p>An dem Jahre 1859:</p> <p>für die Recompense „Nielot“ nebst Rencher 16407 <math>\text{fr}</math> 41 <math>\text{fr}</math> 9 <math>\text{c}</math></p> <p>„ „ „ „ „ 14112 „ 28 „ — „</p> <p>„ „ „ „ „ 14112 „ 28 „ — „</p> <p>„ „ „ „ „ 14112 „ 28 „ — „</p> <p>Bestand-Vortrag auf 1860 laut Haupt-Rechnungs-Abschluß (L.)</p>	<p>44653 1 9</p> <p>22331 11 5</p> <p>66964 13 2</p>	<p>Bestand-Vortrag aus dem Jahre 1858 . . . . .</p> <p>Beiseiner des Betriebsjahres 1859 . . . . .</p> <p>Uebersetzung des Erlöses für alles Material aus der Bau-Rechnung . . . . .</p> <p>Bestand-Vortrag am 1. Januar 1860, welcher folgenbermaßen nachgewiesen wird:</p> <p>Zinsebar belegt in Prioritäts-Obligationen der Medtenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft — vgl. Effekten-Conto im Haupt-Rechnungs-Abschluß (L.) — . . . . .</p> <p>Der Bestand der Haupt-Casse enthält von den Mitteln des Erneuerungsfond . . . . .</p>	<p>33885 15 2</p> <p>33000 — —</p> <p>78 46 —</p> <p>66964 13 2</p> <p>22300 — —</p> <p>31 11 5</p> <p>22331 11 5</p>



# VIII.

## Rechnungs-Ablage der Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse der Beamten am 31. December 1859.

	Bis Ende Decbr. 1858.			Im Jahre 1859.			Total Ende Decbr. 1859.		
	₹	β	℥	₹	β	℥	₹	β	℥
<b>I. Einnahme.</b>									
1) Personal-Conto:									
a. Gehaltsbeiträge . . . . .	6382	27	3	1381	18	—	7763	45	3
b. Eintrittsgelder . . . . .	321	2	—	15	—	—	336	2	—
c. Zulagegelder . . . . .	133	2	—	6	18	—	139	20	—
d. Extraeinschüsse . . . . .	270	17	—	52	37	9	323	6	9
	7107	—	3	1455	25	9	8562	26	—
2) Erlös für gefundene Gegenstände . . . . .	516	9	3	38	22	3	554	31	6
3) Auskunft für Heu, Weiden, Ackerstücke u. . . . .	7059	10	3	1031	21	—	8140	31	3
4) Dotationen der Eisenbahn-Gesellschaft . . . . .	6376	35	—	1654	19	3	8031	6	3
5) Verschiedene Ueberweisungen und zufällige Einnahmen . . . . .	1196	31	10	454	30	—	1651	13	10
6) Straf gelder der Eisenbahn-Beamten . . . . .	210	18	—	15	28	—	225	46	—
7) Zinsen auf belegte Capitalien . . . . .	2592	10	—	1149	46	9	3742	8	9
8) Erlös für verkaufte Reglements, Fahrpläne, Abfälle u. . . . .	342	13	3	57	43	—	400	8	3
9) Vergütung für Beaufsichtigung des Staats-Telegraphen . . . . .	644	39	—	142	24	—	787	15	—
	26045	22	10	6050	20	—	32095	42	10
<b>II. Ausgabe.</b>									
1) Unkosten für verschiedene Anschaffungen . . . . .	13	30	—	—	—	—	13	30	—
2) Personal-Conto, Wittwen-Pensionen . . . . .	95	24	—	39	—	—	134	24	—
	109	6	—	39	—	—	148	6	—
<b>III. Abschluß.</b>									
Einnahme wie oben ad I. . . . .	26045	22	10	6050	20	—	32095	42	10
Abgabe wie oben ad II. . . . .	109	6	—	39	—	—	148	6	—
Bestand . . . . .	25936	16	10	6011	20	—	31947	36	10
Außer diesem Bestande sind noch ausstehend:									
a. an rückständigen Gehaltsbeiträgen . . . . .							611	22	9
b. an Extraeinschüssen für höheres Lebensalter . . . . .							45	30	—
Zusammen . . . . .							657	4	9

Die Nachweisung des obigen Bestandes von 31947 ₹ 36 β 10 ℥ befindet sich umstehend.



am 31. December 1859.

		Courant.		
		₹	β	℥
Der nach dem vorstehenden Abschlusse (III.) sich ergebende Bestand von 31947 ₹ 36 β 10 ℥ wird folgendermaßen nachgewiesen:				
1)	Baarer Saldo bei der Haupt-Casse der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft	77	45	10
2)	in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft			
	Litt. A. Nominalwerth . . . . . 4400 ₹			
	Litt. B. " . . . . . 9800 "	14200	—	—
	Litt. B. " 2000 ₹ angekauft zu 96 pCt. mit . . . . .	1920	—	—
3)	in 4procentigen Schuldverschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft			
	141 Stück im Nominalwerth à 80 ₹ = 11280 ₹, angekauft zu 90, 92 und 94 pCt. mit . . . . .	10180	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 ₹			
	3 Stück à 500 ₹ = 1500 ₹ zu 82 pCt. mit . . . . . 1236 " 42 β	3411	42	—
6)	in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn			
	6 Stück à 100 ₹ im Nominalwerth von 600 ₹			
	4 Stück à 50 ₹ " " " 200 "			
	800 ₹			
	angekauft zu 90¾ pCt. mit . . . . . 726 ₹			
	15 Stück à 100 ₹ = 1500 ₹ zu 88¾ pCt. mit . . . . . 1331 " 12 β	2057	12	—
Summa wie oben		31947	36	10



# Nachweisungen

über den

## gesamten Verkehr

im Jahre 1859.

- A. Betriebs-Resultate.** Monatsweise Zusammenstellung derselben mit Angabe der geförderten Gegenstände und der dafür erhobenen Gelbbeträge.
- 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 Reisegepäcks) von und nach den verschiedenen Stationen für die letzten 3 Jahre, mit Angabe der von den Gütern zurückgelegten Meilen.
- H. Uebersicht der Personen- und Güter-Abfertigungen** von und nach den Stationen anderer Bahnen.



A.

## Betriebs-Resultate

Monatsweise

	Personen.					Gepäcke.					Equipagen.					Vieh.								
	Classe.				Zusam- men.	Einnahme.			Ge- wicht.			Ueber- fracht.		Classe.		Betrag.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Schaafe, Lam- mel u.	Schweine.	Gänse, Puter u.	Hunde.	
	I.	II.	III.	Mili- tairs. III. Cl.										I.	II.									
					₤	β	ℳ	Centner.	₤	β	ℳ			₤	β	ℳ	Stück							
Januar	202	5460	11138	439	17239	12256	3	5	3405,9	333	4	11	—	3	28	8	—	59	231	19	1627	791	—	68
Februar	197	4701	8656	409	13663	9748	14	3	3412,8	372	19	10	1	11	41	8	—	89	154	19	2727	612	—	45
März	266	5383	11516	446	17311	12398	31	1	3915,8	434	21	11	—	4	21	12	10	132	142	29	4888	904	—	92
April	242	6440	14417	1704	22803	16325	19	—	4931,9	485	27	6	3	6	48	17	7	33	168	65	3788	1531	—	132
Mai	286	6294	13062	253	19895	15358	29	14	4797,9	553	2	4	5	11	73	22	5	135	237	70	3667	2582	—	88
Juni	363	9191	21708	1277	32539	22752	45	9	5725,2	535	42	2	5	20	98	46	4	259	202	54	2789	1805	—	173
Juli	295	8620	21760	2782	33457	22594	45	7	6384,7	690	13	4	10	14	115	3	2	160	121	82	2139	2521	—	155
August	271	7072	15206	815	23364	17626	46	2	6384,2	699	15	2	11	8	128	3	3	236	62	54	1525	2974	24	206
September	238	4305	9284	259	14086	11085	43	9	3989,0	481	16	10	4	15	123	9	7	96	76	97	726	2064	74	141
October	260	6052	14261	433	21006	15335	32	7	5015,1	592	20	4	4	6	73	32	—	102	119	18	340	1736	92	126
November	221	5867	12912	773	19773	13166	47	—	4337,7	453	37	—	2	9	51	22	5	29	54	11	425	1570	58	88
December	227	6203	10679	1349	18458	13178	5	6	3952,9	362	21	4	—	2	12	28	10	17	72	13	188	1397	55	71
	3068	75588	164599	10339	253594	181828	28	—	55953,1	5994	2	8	45	109	815	22	5	1347	1638	531	24829	20487	303	1385

A.

## im Jahre 1859.

Zusammenstellung.

Vieh.			Güter.							Provision.			Extraor- dinaria.			Total					
Betrag.	Eilgüter.	Normal- güter. Tarif I.	Producte.		In Wagen- ladun- gen.	Zusammen.	Betrag.	Betrag.	Betrag.												
			Tarif II A.	Tarif II B.						Centner.	₹	β	ℳ	₹	β	ℳ	₹	β	ℳ	₹	β
₹	β	ℳ																			
942	27	3	1576,1	34209,2	157355,8	32272,0	207,0	225620,1	19260	27	11	26	19	8	—	—	—	32846	43	2	
1006	30	5	1701,3	45286,6	128921,3	38805,2	78,0	214792,4	18183	30	11	22	46	8	—	—	—	29375	6	1	
1415	43	2	2155,6	56089,7	148529,5	40720,7	1082,8	248578,3	22407	26	9	28	—	11	—	—	—	36705	40	8	
1436	3	2	2460,4	43434,4	72962,9	13997,8	840,0	133695,5	12852	19	—	21	33	10	42	18	—	31211	42	1	
1909	30	5	2319,9	46548,0	109214,8	12445,1	851,8	171379,6	16364	44	9	30	19	7	—	—	—	34290	5	5	
2072	33	7	2852,7	49795,1	76321,9	17541,9	1353,1	147864,7	14222	—	5	37	10	2	73	21	6	39793	7	11	
1968	19	2	2484,0	48498,7	92464,1	29364,0	1437,0	174247,8	16526	15	11	61	2	2	187	35	—	42143	38	4	
1826	30	5	2202,4	47541,8	76696,6	18455,9	449,5	145346,2	14017	—	2	42	27	—	90	—	—	34430	26	2	
1438	25	7	2326,7	54206,8	60179,3	10455,6	1299,0	128467,4	13274	23	1	40	—	6	129	9	9	26572	33	1	
1179	46	5	3159,4	55792,6	93273,9	10828,4	900,7	163955,0	15731	15	1	48	30	1	—	—	—	32961	32	6	
750	30	5	2971,1	51683,4	98969,5	33938,5	1013,0	188575,5	16759	12	3	50	37	2	160	27	2	31393	21	5	
719	45	4	3027,2	40767,0	115738,3	41859,4	475,5	201867,4	15937	47	1	43	26	8	79	7	7	30333	38	4	
16667	29	4	29236,8	573853,3	1230627,9	300684,5	9987,4	2144389,9	195537	23	4	453	14	5	762	23	—	402058	47	2	



**B.****Betriebs-Einnahme im Jahre 1859.****Summarische Zusammenstellung.**

	Im Einzelnen.			Im Ganzen.		
	₤	ß	2	₤	ß	2
Für 243255 Personen I., II. und III. Classe . . . . .	178073	₤ 13	ß 11 2)	181828	28	—
„ 10339 Militairs III. Classe . . . . .	3755	„ 14	„ 1 „			
Extraordinair { Fahrten des Großherzoglichen Eisenbahnwagens 292 ₤ 5 ß }	470	„ 18	„	762	23	—
8 Extrazüge . . . . .						
Für 55953,1 Centner Gepäck . . . . . (Ueberfracht)	5994	2	8	188585	5	8
Zusammen im Personen-Verkehr						
Für 154 Stück Equipagen . . . . .	815	22	5			
Für 2985 Stück groß und 47535 Stück klein Vieh . . . . .	16667	29	4			
Für 2144389,9 Centner Güter . . . . .	195537	23	4			
Für Provision auf Wadnahme . . . . .	453	14	5	213473	41	6
Zusammen im Güter-Verkehr						
Summa (siehe Anlage A.)				402058	47	2
Hiezu: Vergütung für die im Jahre 1858 beförderten Postgüter mit . . . . .				1240	—	—
Summa				403298	47	2



# Uebersicht der Personen-Frequenz im Jahre 1859.

Von	Classe.	Nach Rostock.	Nach Schwaan.	Nach Güstrow.	Nach Bülow.	Nach Warnow.	Nach Planken- berg.	Nach Dentschow.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Bachun.	Nach Hagenow.	Total.
Rostock.	Erste		26	42	14	—	13	—	6	5	143	—	88	337
	Zweite	—	1274	2610	1653	242	761	90	853	121	2303	—	2610	12517
	Dritte	—	6684	4637	3237	349	984	60	1346	133	2809	—	4144	24383
	Militair	—	123	403	50	8	12	—	30	5	474	—	118	1228
	Summe	—	8107	7697	4954	599	1770	150	2235	264	5729	—	6960	38465
Schwaan.	Erste	26	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	3	35
	Zweite	1203	—	219	239	12	53	16	63	9	180	—	123	2122
	Dritte	6271	—	1014	1483	81	245	17	142	27	402	—	323	10005
	Militair	109	—	—	—	—	—	—	6	—	41	—	7	163
	Summe	7614	—	1233	1725	93	298	33	211	36	626	—	456	12325
Güstrow.	Erste	35	1	—	46	—	9	—	15	11	141	—	114	372
	Zweite	2392	188	—	2136	65	352	100	666	162	1893	—	1387	9341
	Dritte	4170	754	—	7040	222	931	125	1004	237	2840	—	2833	20156
	Militair	403	—	—	5	—	—	—	38	—	594	—	107	1147
	Summe	7000	943	—	9227	287	1292	225	1723	410	5468	—	4441	31016
Bülow.	Erste	10	3	40	—	—	7	—	—	—	15	—	18	93
	Zweite	1878	224	1981	—	78	288	54	240	38	620	—	370	5721
	Dritte	3625	1520	6340	—	617	926	65	604	130	1197	—	684	15708
	Militair	47	1	8	—	2	—	—	59	—	143	—	33	293
	Summe	5560	1748	8369	—	697	1171	119	903	168	1975	—	1105	21815
Warnow.	Zweite	297	12	85	77	—	37	3	79	24	165	—	45	824
	Dritte	357	91	214	647	—	215	41	127	56	210	—	108	2066
	Militair	5	—	—	4	—	—	—	15	—	20	—	—	44
	Summe	659	103	299	728	—	252	44	221	80	395	—	153	2934
Planken- berg.	Erste	15	—	3	2	—	—	—	3	2	29	—	17	71
	Zweite	744	42	392	229	25	—	30	290	39	854	—	292	2937
	Dritte	986	215	961	908	159	—	303	983	536	1833	—	699	7583
	Militair	11	—	1	2	—	—	—	122	1	185	—	20	342
	Summe	1756	257	1357	1141	184	—	333	1398	578	2901	—	1028	10933
Dentschow.	Zweite	106	16	138	43	3	33	—	107	9	153	—	50	658
	Dritte	74	18	140	64	36	334	—	271	118	426	—	85	1566
	Militair	—	—	1	—	—	—	—	10	—	19	—	1	31
	Summe	180	34	279	107	39	367	—	388	127	598	—	136	2255
Wismar.	Erste	10	—	11	—	—	4	—	—	1	70	—	33	129
	Zweite	970	46	652	243	78	287	85	—	624	2817	—	1391	7193
	Dritte	1550	123	1042	558	132	959	237	—	2323	5431	—	2394	14749
	Militair	26	6	54	50	20	119	8	—	18	684	—	390	1375
	Summe	2556	175	1759	851	230	1369	330	—	2966	9002	—	4208	23446
Kleinen.	Erste	2	—	11	—	—	4	—	4	—	6	—	6	33
	Zweite	172	16	204	39	18	63	19	572	—	659	—	170	1932
	Dritte	204	30	296	144	41	603	101	2317	—	2491	—	332	6559
	Militair	5	—	—	—	—	1	—	21	—	70	—	7	104
	Summe	383	46	511	183	59	671	120	2914	—	3226	—	515	8628
Schwerin.	Erste	105	1	116	18	—	30	—	76	10	—	—	678	1034
	Zweite	2306	167	1920	569	159	877	124	2888	675	—	—	7796	17872
	Dritte	2779	387	2831	1066	198	1832	412	5554	2632	—	1865	14127	33683
	Militair	528	45	661	153	30	191	19	701	70	—	11	1269	3678
	Summe	5718	600	5428	1806	387	2930	555	9219	3387	—	2367	23870	56267
Bachun.	Zweite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	530	—	76	606
	Dritte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2187	—	745	2932
	Militair	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	11
	Summe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2728	—	821	3549
Hagenow.	Erste	129	2	126	10	—	17	—	38	1	641	—	—	964
	Zweite	2481	90	1331	315	43	265	47	1308	120	7773	92	—	13865
	Dritte	3927	224	2338	631	91	641	74	2328	234	14059	662	—	25209
	Militair	134	7	110	38	2	13	—	387	8	1224	—	—	1923
	Summe	6671	323	3905	994	136	936	121	4061	363	23697	754	—	41961
Total.	Erste	332	33	349	93	—	84	—	142	30	1048	—	957	3068
	Zweite	12554	2075	9432	5543	723	2966	568	7066	1821	17947	583	14310	75588
	Dritte	23943	10046	19813	15778	1926	7670	1435	14676	6426	33885	2527	26474	164599
	Militair	1268	182	1243	302	62	336	27	1389	102	3465	11	1952	10339
	Summe	38097	12336	30837	21716	2711	11056	2030	23273	8379	56345	3121	43693	253594





überführt des Vieh- und Equipagen-Transports

im Jahre 1859.

[illegible][illegible]

Anmerkung. Von und nach Friedrichswalde haben im Jahre 1859 Viehtransporte nicht stattgefunden.



Uebersicht des Güterverkehrs im Jahre 1859.

[illegible]



F.

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

Es sind befördert:

	1859.				1858.				1857.			
	Personen incl. Militairs.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Personen incl. Militairs.		Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Personen incl. Militairs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.	
<b>Von</b>												
Rostock . . . . .	3	38465	1	303505	3	44110	2	352234	3	46934	1	375605
Schwaan . . . . .	7	12325	8	40804	7	13652	8	44921	7	15312	8	51323
Güstrow . . . . .	4	31016	4	198572	4	35065	4	228874	4	42231	4	293686
Bülow . . . . .	6	21815	6	81475	6	23661	6	87619	6	25723	6	93880
Blankenberg . . . . .	8	10933	7	53792	8	11160	7	55272	8	13308	7	66313
Bismar . . . . .	5	23446	5	141120	5	25469	5	155869	5	27677	5	169491
Kleinen . . . . .	9	8623	9	26808	9	7720	9	25954	9	8390	9	27421
Schwerin . . . . .	1	56267	3	295148	1	62235	3	326308	1	64400	2	344133
Hagenow . . . . .	2	41961	2	302768	2	48356	1	357653	2	47401	3	343736
Warnow . . . . .	11	2934	10	12128	11	2660	10	11166	12	2695	11	11112
Bentschow . . . . .	12	2255	11	8745	12	2316	11	9362	11	2919	10	11662
Zachun . . . . .	10	3549	12	7042	10	3299	12	6606	10	3326	12	6639
	253594		1471907		279703		1661838		300316		1795001	
<b>Nach</b>												
Rostock . . . . .	3	38097	2	301549	3	43548	2	349589	3	46210	2	360368
Schwaan . . . . .	7	12336	8	38426	7	13410	8	41144	7	14950	8	46219
Güstrow . . . . .	4	30837	4	196563	4	34401	4	221090	4	36318	4	225563
Bülow . . . . .	6	21716	6	77542	6	23389	6	83560	6	25508	6	90261
Blankenberg . . . . .	8	11056	7	53491	8	11131	7	54280	8	13223	7	64425
Bismar . . . . .	5	23273	5	137696	5	25534	5	157966	5	27634	5	166915
Kleinen . . . . .	9	8379	9	24241	9	7571	9	23258	9	8004	9	25226
Schwerin . . . . .	1	56345	3	296076	1	62656	3	338730	1	65221	3	353457
Hagenow . . . . .	2	43693	1	321098	2	50596	1	367457	2	54935	1	435359
Warnow . . . . .	11	2711	10	11306	11	2587	10	10790	12	2575	11	10233
Bentschow . . . . .	12	2030	11	7742	12	2222	11	8692	11	2853	10	11279
Zachun . . . . .	10	3121	12	6177	10	2658	12	5282	10	2885	12	5696
	253594		1471907		279703		1661838		300316		1795001	

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:

		1859.			1858.			1857.				
		Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.			
Von												
Rostock . . . . .	3	340726,1	2	3795600	2	373546,8	2	4304097	3	340847,8	3	3540387
Schwaan . . . . .	8	81894,8	8	370860	8	75218,7	8	331321	8	85675,0	8	254276
Güstrow . . . . .	2	343631,0	3	3238195	3	361555,3	3	3475826	2	443925,7	2	4110467
Bügow . . . . .	6	159262,8	6	925052	6	171900,4	5	1279430	6	185954,3	5	1335825
Blankenberg . . . . .	7	117854,4	7	709825	7	107647,7	7	702545	7	156018,5	7	1019681
Wismar . . . . .	4	316626,5	4	1926445	4	338065,9	4	2204544	4	320680,1	4	2059461
Kleinen . . . . .	10	27079,3	10	106850	10	24772,4	10	109064	10	24507,3	11	79376
Schwerin . . . . .	5	252045,3	5	1019166	5	229200,4	6	949693	5	279130,1	6	1165155
Hagenow . . . . .	1	424148,8	1	4283558	1	441304,9	1	4395834	1	457976,6	1	4562812
Warnow . . . . .	11	23522,1	11	103349	12	17122,8	12	93985	12	16676,2	12	71924
Friedrichswalde . . . . .	9	34934,9	9	143769	11	23296,1	11	102267	11	23211,5	9	139937
Bentschow . . . . .	12	22663,9	12	85977	9	49444,9	9	170362	9	37862,5	10	136940
		2144389,9		16708646	2213076,3		18118971	2372465,6		18476238		
Nach												
Rostock . . . . .	2	421321,5	2	3326556	2	369474,3	2	3218561	2	460637,9	2	3759035
Schwaan . . . . .	9	31691,4	8	180197	8	41708,6	8	187943	8	32587,9	8	174543
Güstrow . . . . .	4	187685,2	3	1759348	5	159293,1	3	1540089	4	199408,6	3	1764212
Bügow . . . . .	6	106348,5	6	456386	6	106588,4	6	441181	6	136383,7	6	537338
Blankenberg . . . . .	7	62579,3	7	362857	7	75278,8	7	435804	7	84730,5	7	489779
Wismar . . . . .	5	129609,5	5	935751	4	175124,5	5	1266531	5	166645,0	5	1177027
Kleinen . . . . .	8	52487,9	9	164707	9	38254,2	9	159091	9	31604,1	9	136046
Schwerin . . . . .	3	341532,0	4	1819857	3	297693,1	4	1482003	3	303962,9	4	1458285
Hagenow . . . . .	1	784587,5	1	7591506	1	908075,6	1	9219734	1	907403,2	1	8772678
Warnow . . . . .	10	12406,6	10	45351	11	13140,0	11	44331	11	12226,6	11	64010
Friedrichswalde . . . . .	11	7201,8	11	36760	10	18147,4	10	87947	10	25899,9	10	112145
Bentschow . . . . .	12	6938,7	12	29370	12	10298,3	12	35753	12	10975,3	12	31140
		2144389,9		16708646	2213076,3		18118971	2372465,6		18476238		

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



H.

# Uebersicht der Personen- und Güter - Abfertigungen

von und nach den Stationen anderer Bahnen.

Nach den Stationen der Mecklenburgischen Eisenbahn sind direct expedirt:

Von	Personen					Güter						
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Militaire III. Cl.	Zusammen.	Zum Eilgut-Tarif. Gr.	Zum Normal-Tarif I. Gr.	Zum Producten-Tarif III. A. Gr.	Zum Producten-Tarif II. B. Gr.	Zum Wagenslabungs-Tarif. Gr.	Passagiergut. Gr.	Zusammen. Gr.
Berlin . . . . .	149	1348	1450	—	2947	1202,0	24606,6	1291,9	—	50,0	1448,8	28602,3
Wittenberge . . . . .	38	426	705	—	1169	406,4	8790,1	12267,1	—	60,0	472,3	21995,9
Grabow . . . . .	12	494	944	136	1586	99,1	3747,5	5904,9	—	—	410,7	10162,2
Ludwigslust . . . . .	389	2586	4198	930	8103	333,6	3508,0	1539,5	—	—	2020,4	7401,5
Prigler . . . . .	11	170	421	60	662	—	—	—	—	—	133,8	133,8
Brahlendorf . . . . .	18	199	399	58	674	—	—	—	—	—	195,6	195,6
Boizenburg . . . . .	10	491	1132	104	1737	124,3	5169,2	3904,5	—	—	433,5	9631,5
Büchen . . . . .	12	61	184	3	260	—	—	—	—	—	80,3	80,3
Hamburg . . . . .	118	2808	6184	—	9110	4790,6	168839,1	41301,9	—	286,2	3394,3	218612,1
Lübeck . . . . .	7	628	856	—	1491	—	—	—	—	—	578,4	578,4
Magdeburg . . . . .	28	536	425	—	989	984,8	28191,5	5256,8	—	34,5	477,6	34945,2
Leipzig . . . . .	9	190	224	—	423	1497,5	11131,0	—	—	—	218,6	12847,1
Mitteldeutsch. Vereinsstationen Hagenow und Nebenstationen d. Berlin-Hamburger Bahn	—	—	—	—	—	285,5	5992,4	—	—	150,0	—	6427,9
<b>Summa</b>	<b>964</b>	<b>13865</b>	<b>25209</b>	<b>1923</b>	<b>41961</b>	<b>13952,1</b>	<b>279706,1</b>	<b>89877,1</b>	<b>39647,0</b>	<b>966,5</b>	<b>12538,3</b>	<b>436687,1</b>

Von den Stationen der Mecklenburgischen Eisenbahn sind direct expedirt:

Nach	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Militaire III. Cl.	Zusammen.	Zum Eilgut-Tarif. Gr.	Zum Normal-Tarif I. Gr.	Zum Producten-Tarif III. A. Gr.	Zum Producten-Tarif II. B. Gr.	Zum Wagenslabungs-Tarif. Gr.	Passagiergut. Gr.	Zusammen. Gr.
Berlin . . . . .	200	1492	1617	—	3309	1022,6	19659,4	32538,2	—	521,0	1694,8	55436,0
Wittenberge . . . . .	64	870	1023	—	1957	141,6	1337,0	30080,8	—	—	861,4	32420,8
Grabow . . . . .	18	498	863	140	1519	162,4	7310,6	21379,4	—	135,0	400,1	29387,5
Ludwigslust . . . . .	359	2477	3939	893	7668	459,3	5689,1	2461,0	—	490,0	2100,0	11199,4
Prigler . . . . .	10	168	367	63	608	—	—	—	—	—	115,3	115,3
Brahlendorf . . . . .	20	211	367	68	666	—	—	—	—	—	174,9	174,9
Boizenburg . . . . .	10	499	1074	114	1697	77,3	2212,9	115,6	—	—	455,0	2860,8
Büchen . . . . .	11	184	553	8	756	—	—	—	—	—	262,4	262,4
Hamburg . . . . .	99	2977	6897	—	9973	1443,5	102783,7	296874,2	—	130,0	4122,5	405353,9
Lübeck . . . . .	13	606	935	—	1554	—	—	—	—	—	527,2	527,2
Magdeburg . . . . .	21	457	456	—	934	866,2	4578,5	104486,9	—	—	489,6	110421,2
Leipzig . . . . .	7	289	190	—	486	105,7	3024,2	52043,5	—	—	263,7	55437,1
Mitteldeutsch. Vereinsstationen Hagenow und Nebenstationen d. Berlin-Hamburger Bahn	—	—	—	—	—	180,4	1272,6	—	—	—	—	1453,0
<b>Summa</b>	<b>957</b>	<b>14310</b>	<b>26474</b>	<b>1952</b>	<b>43693</b>	<b>5934,0</b>	<b>163261,0</b>	<b>605649,4</b>	<b>7439,1</b>	<b>2304,0</b>	<b>14027,0</b>	<b>798614,5</b>

## Nachweis der direct expedirten Vieh-Sendungen.

	Pferde	Rindvieh	Kälber	Schafe u.	Schweine
Nach Berlin	227 Stück	16 Stück	285 Stück	801 Stück	5731 Stück
Nach Hamburg	64 "	1379 "	133 "	22942 "	13512 "



# Statistische Uebersichten

am Schlusse des Jahres 1859.

1. Zusammenstellung der von den einzelnen Locomotiven im Jahre 1859 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.
2. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1859 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.
3. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1859 vorhandenen Wagen und Nachweisung von deren Leistungen.
4. Allgemeine statistische Notizen.

Im Durchschnitt mit 20 1/2 Meilen pro Tag und 10 1/2 Meilen pro Tag und 10 1/2 Meilen pro Tag



## Zusammenstellung

der von den einzelnen Locomotiven im Jahre 1859 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.

No.	Der Locomotiven Namen	Personenzüge (Haupt-Cours).					Personen- u. Güterzüge (combinirt) Haupt-Cours.					Güterzüge (Haupt-Cours).					Züge auf den Zweigbahnen.					Hülfs- und Extrazüge.					ReserveDienst.					Materialzüge.					Leer.																
		Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht.														
				Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.			Coke.	Holz.	Del u. Talg.	Coke.	Holz.	Del u. Talg.	Coke.	Holz.	Del u. Talg.	Coke.	Holz.	Del u. Talg.	Coke.	Holz.	Del u. Talg.
		Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.	Zoll	Ellen	Fl.							
1.	Rostock . . . .	33,5	801,1	32	14	9	16,4	657,9	15	—	14	3	5,4	206,3	5	—	—	—	—	—	—	120,9	3659,2	115	28	31	91,0	664	2466	201	930,8	11256,0	1040	—	325	193,2	166	7	59														
2.	Wismar . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1465,8	31227,7	1376	875	185	25,6	244,0	25	7	6	—	5	14	8	—	—	23,8	24	7	28												
3.	Güstrow . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1800,0	30751,0	1401	777	551	23,5	863,5	24	21	10	5,4	21	107	7	24,6	43,6	35	—	10	38,1	24	7	23									
4.	Marschall Vorwärts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163,8	3429,1	190	133	20	4,9	31,2	5	—	1	—	—	—	—	—	—	—	33,4	24	14	25											
5.	Hamburg . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1839,6	40978,9	1755	1085	261	23,6	300,5	25	28	6	—	—	—	—	—	—	—	—	25,8	15	—	25										
6.	Schwerin . . . .	5,4	102,6	5	—	1	30,2	912,5	30	—	7	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2275,2	40464,0	1845	1043	529	48,1	1275,8	44	21	9	46,2	58	231	21	124,4	1529,8	108	—	45	65,4	58	35	30									
7.	Berlin . . . . .	2121,5	46313,0	1870	609	350	722,0	25193,6	563	—	308	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	472,2	8889,3	425	217	94	16,8	134,6	15	7	5	11,2	18	189	10	129,3	1206,9	185	—	69	67,2	54	28	27									
8.	Bützow . . . . .	5189,7	114042,6	3718	1904	1021	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
9.	Schwaan . . . .	2392,9	55453,9	2086	539	405	1316,1	47248,7	1075	—	623	271	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
10.	Nebel . . . . .	2691,3	58756,0	2351	630	468	1575,2	54724,4	1379	—	665	308	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
11.	Warnow . . . .	5291,5	115139,4	3833	1918	1003	4,4	243,5	6	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
12.	Magdeburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2952,0	49515,0	2374	1197	852	73,4	2351,0	73	35	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
13.	Mecklenburg . .	2756,0	60222,8	2317	826	545	803,3	27077,4	700	—	329	155	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
14.	Ludwigslust . .	49,5	1018,9	46	—	14	23,7	1018,5	22	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,2	113,4	5	—	1	99,7	1516,7	85	—	28	136,5	480	2135	303	1315,7	12370,6	1410	—	555	86,9	77	—	42									
15.	Strelitz . . . .	1280,9	29593,4	1095	455	248	74,5	2447,8	55	—	49	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	196,2	4183,4	200	105	30	27,9	525,2	28	21	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
16.	Hercules . . . .	—	—	—	—	—	453,8	22366,2	470	35	126	121	459,6	25054,7	—	591	147	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
17.	No. 300 . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	687,6	46574,5	790	284	231	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
18.	Obetrit . . . . .	—	—	—	—	—	817,6	43099,8	250	795	231	98	610,0	35963,5	140	690	203	71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
19.	Swantewit . . .	10,3	247,2	10	7	2	1698,1	79231,4	1930	—	392	353	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
20.	Ostsee . . . . .	3338,1	73910,3	2825	777	593	1800,5	65761,8	1390	—	784	377	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
21.	Radegast . . . .	—	—	—	—	—	1062,2	61815,5	—	1315	322	145	2008,5	125476,8	455	2449	679	280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
22.	Nielot . . . . .	—	—	—	—	—	828,6	48785,5	—	1035	252	132	1243,0	62513,4	—	1410	392	239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Summe		25160,6	555601,2	20188	7679	4659	11226,6	480584,5	7885	3180	4102	2134	5014,1	295789,2	1390	5424	1652	745	11169,0	209551,8	9571	5432	2523	566,8	13319,5	545	231	162	315,9	1268	5156	557	2560,4	26820,1	2809	14	1012	851,7	733	248	526												
Auf 1 Zugmeile sind verbraucht		mit	22,08	80,23	0,30	0,18	mit	42,80	98,56	0,36	0,19	mit	58,99	135,89	0,32	0,14	mit	18,76	85,69	0,48	0,22	mit	23,49	96,15	0,40	0,28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					

Im Durchschnitt mit 29,26 Achsen 90,67 A Coke und Kohlen 0,36 Cubikfuß Holz 0,19 A Del und Talg.



# Verzeichniß

der

am Schluß des Jahres 1859 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.			
Ordnungs-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Namen der Locomotiven.		Durchmesser. Zoll	Kolbenhub Zoll	Durchmesser Zoll.	Länge Fuß.	Feigfläche. <input type="checkbox"/> directe <input type="checkbox"/> indirecte <input type="checkbox"/> zusammen			Ueberdruck des Dampfes pro <input type="checkbox"/> Zoll	Zahl der Räder.	Durchmesser der Triebräder Fuß.	Die Locomotiven sind beschafft im Jahre aus den Fabriken		Die Locomotiven haben durchlaufen in den früheren Jahren Meilen im Jahre 1859 bei Material- zügen u. im Jahre 1859 zusammen bis Ende 1859 Meilen.			Brennstoff ist im Jahre 1859 pro Meile ver- braucht Folß Cott Kohlen Zoll		
1	125	Koch	13	22	38 3/4	9 1/2	40	452	492	72	6	5 engl	1847	29810,4	176,2	1215,0	25201,6	0,31	94,77	—	
2	126	Wismar	13	22	38 3/4	9 1/2	40	452	492	72	6	5 "	1847	16067,0	1491,4	23,8	17582,2	0,30	93,93	—	
3	127	Wismar	13	22	38 3/4	9 1/2	40	452	492	72	6	5 "	1847	28176,5	1823,5	68,1	30066,1	0,43	78,14	—	
4	1	Harfenh. Wismar	13	20	el. 43 u. 38	11 1/2	50	608 1/2	658 1/2	75	6	5 "	1848	10360,8	168,7	33,4	10562,2	0,75	115,58	—	
5	220	Harfenh.	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1848	35670,5	1863,2	25,5	37559,5	0,39	95,53	—	
6	207	Schwärz	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1848	25282,0	2358,9	236,0	27876,9	0,48	81,56	—	
7	206	Schwärz	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1848	23158,1	3332,5	207,7	26693,3	0,34	86,21	—	
8	247	Wismar	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1850	35418,1	5216,7	32,9	40667,7	0,36	71,75	—	
9	251	Schwärz	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1850	40707,2	3713,1	35,6	44456,0	0,31	85,21	—	
10	253	Wismar	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1850	29580,3	4285,1	15,1	33880,5	0,30	87,39	—	
11	252	Wismar	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1850	45269,7	5305,5	15,1	50590,3	0,38	72,54	—	
12	255	Harfenh.	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1850	27323,2	3025,4	25,9	30374,5	0,40	80,88	—	
13	256	Harfenh.	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1850	33464,9	3559,3	25,9	37049,4	0,32	84,86	—	
14	246	Wismar	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1850	19504,6	177,1	1539,0	21220,7	—	89,21	—	
15	254	Schwärz	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1850	23192,1	1579,3	69,7	24841,3	0,39	87,24	—	
16	284	Wismar	15	22	41	13 1/2	50	768	818	80	6	5 "	1851	23220,0	936,8	43,0	24199,8	0,29	102,90	127,80	
17	300	Wismar	15	22	41	13 1/2	50	768	818	80	6	5 "	1851	22937,9	687,6	9,8	23635,3	0,33	147,11	188,57	
18	449	Wismar	15	22	41	13 1/2	50	768	818	80	6	5 "	1853	15128,4	1435,0	16,4	16579,8	0,31	135,41	130,66	
19	450	Wismar	15	22	41	13 1/2	50	768	818	80	6	5 "	1853	18509,0	1720,7	8,8	20239,1	0,23	113,61	—	
20	515	Wismar	13	20	el. 41 1/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	72	6	5 "	1854	13585,2	5188,0	22,8	18746,6	0,30	82,02	—	
21	749	Wismar	16	22	44	13 1/2	62	977	1039	100	6	5 "	1856	6227,3	3070,7	34,7	9832,7	0,22	167,77	134,46	
22	1046	Wismar	15	22	41	13 1/2	51	772	823	90	6	4 6"	1859	—	2071,6	24,8	2096,1	0,21	—	118,02	

Anmerkung. An den unter No. 16, 17, 18, 19, 21 und 22 aufgeführten Maschinen sind 4 Räder getupelt.



# Verzeichniß

der

am Schlusse des Jahres 1859 vorhandenen Wagen und Nachweisung von deren Leistungen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Wagen.	Stück	à	Die Wagen enthalten:			Die Wagen haben durchlaufen			
				Sitzplätze		Nutzungs-fähigkeit.	im Jahre 1859			bis Ende 1859 zusammen.
				I.	II.   III. Classe.		auf eigenen Bahn.	auf fremden Bahnen.	zusammen.	
						Gr.	Bahn-Meil.	Bahn-Meil.	Bahn-Meil.	Bahn-Meil.
1	6rädr. Personenwagen I. und II. Cl.	14	10 à 38 Pers. 4 à 30 "	84	416	—	82519,8	11,2	82531,0	700107,3
2	6rädr. " II. Classe	1	32 "	—	32	—	6217,9	—	6217,9	29745,8
3	6rädr. " II. und III. Classe	2	36 "	—	32	40	401,3	—	401,3	7609,1
4	6rädr. " III. Classe	12	5 à 40 "	—	—	620	25615,4	—	25615,4	180704,3
5	8rädr. " III. Classe	9	7 à 60 "	—	—	630	41204,6	—	41204,6	434472,4
	zusammen	38	70 "	84	480	1290	155959,0	11,2	155970,2	1352638,9
6	4rädr. Dampfwagen	12	à 80 Gr.	—	—	—	11054,3	8971,6	20026,1	140959,8
7	4rädr. Pferdewagen	6	80 "	—	—	—	5320,1	4455,2	9805,3	81404,6
8	4rädr. Biehwagen	15	80 "	—	—	—	17923,7	27710,9	45638,7	370028,7
9	6rädr. " offene Güterwagen	3	120 "	—	—	—	1781,6	1835,2	3616,8	4117,0
10	4rädr. bedeckte " "	71	80 "	—	—	—	49872,7	5791,6	55664,3	658563,4
11	4rädr. bedeckte " "	29	80 "	—	—	—	33917,0	33031,3	66948,3	550829,1
12	6rädr. offene " "	9	120 "	—	—	—	5659,3	531,6	6190,9	69535,5
13	6rädr. bedeckte " "	28	240 "	—	—	—	25112,7	33730,6	58843,3	199349,8
14	8rädr. Holz- und Wollwagen	18	200 "	—	—	—	9079,9	299,4	9379,3	89331,1
15	8rädr. bedeckte Güterwagen	61	180 "	—	—	—	64817,6	86012,9	150830,5	1304403,2
16	6rädr. Gepäckwagen	2	240 "	—	—	—	4780,4	368,2	5128,6	15843,4
17	8rädr. " " "	4	180 "	—	—	—	36430,3	—	36430,3	254851,6
18	8rädr. combinirte Post- und Gepäckwagen	4	—	—	—	—	11369,2	25,0	11394,2	140005,2
	zusammen	262	—	—	—	—	277104,0	202792,6	479896,6	3916225,4
	<b>Summa</b>	300	84	480	1290	34580	433063,0	202803,8	635866,8	5268864,3
	oder Abgemessen		1854				4343997,6	614759,0	1958756,6	5904731,1



# Allgemeine statistische Notizen

am Schlusse des Jahres 1859.

## Einleitung.

1. Die Bahn führt von Hagenow nach Rostock, Güstrow und Wismar.
2. Länge der Bahn . . . . . 19,3 Meilen
3. Tag der Eröffnung des Betriebes:
  - Hagenow-Schwerin am 1. Mai 1847.
  - Hagenow-Wismar am 12. Juli 1848.
  - Die ganze Bahn am 13. Mai 1850.

Der für Rechnung des Baufonds geführte Betrieb ist mit dem 30. Juni 1850 geschlossen worden.

## A. Anlage-Capital.

4. Im Ganzen sind concessionirt und verwendet	6298000	„
Von dem Anlage-Capital kommen auf		
5. Vorarbeiten und Administrationskosten	158523	„
6. Grunderwerb	415224	„
7. Bahnkörper (Erdarbeiten, Brücken, Durchlässe ic.)	2003675	„
8. Oberbau (Schienen, Schwellen ic.)	1425487	„
9. Bahnhöfe und Wärterhäuser	574803	„
10. Betriebsmittel (Maschinen und Wagen)	625107	„
11. Insgemein (Zinsen, Beschaffung und Unterhaltung der Baugeräthe, Einrichtung des Betriebes ic.)	1095201	„
12. Das Anlage-Capital beträgt pro Meile Bahnlänge.	326829	„
13. Von dem Anlage-Capital bestehen:		
a. in Stamm-Aktien	4350000	„
b. in Prioritäts-Obligationen	1600000	„
c. in Schuldverschreibungen dritter Priorität gegen die den Aktionairen seit vollendeter Actien-Einzahlung vergüteten zweijährigen Zinsen (pro 1848 und 1849)	348000	„
14. Bis zum Schlusse des Jahres 1859 sind ausgeloset:		
a. Prioritäts-Obligationen	91600	„
b. Schuldverschreibungen	7040	„
15. Zur weiteren Verstärkung und vollständigen Ausrüstung des Unternehmens (Vermehrung der Betriebsmittel ic.) sind aus dem Erneuerungsfond verwendet:		
a. in den früheren Jahren bis 1858	101387	„
b. im Betriebsjahre 1859	44633	„
c. zusammen bis Ende 1859	146020	„



im Jahre 1859. im Jahre 1858. im Jahre 1857.

## B. Transportmittel.

Transportmittel sind vorhanden:

16. Locomotiven (vide Anlage 2)	Stück	22	21	21
17. Davon sind				
a. gekuppelt	"	6	5	5
b. mit Expansion versehen	"	22	21	21
18. Tender	Stück	22	21	21
19. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben				
A. Borsig in Berlin	Stück	21	20	20
F. Wöhlert in Berlin	"	1	1	1
20. Personenwagen (vide Anlage 3)				
a. 6rädige	Stück	29	28	25
b. 8rädige	"	9	9	9
	Zusammen	38	37	34
21. Die Personenwagen enthalten Plätze				
a. Erster Classe		84	84	84
b. Zweiter "		480	480	480
c. Dritter "		1290	1230	1050
d. Zusammen		1854	1794	1614
22. Auf eine Achse kommen durchschnittlich Plätze		15,07	14,94	14,54
23. Lastwagen, — Gepäck-, Equipage-, Vieh- und Güterwagen (vide Anlage 3)				
a. 4rädige offene	Stück	83	83	83
b. " bedeckte	"	50	50	50
c. 6rädige offene	"	9	9	9
d. " bedeckte	"	33	33	33
e. 8rädige offene	"	18	18	18
f. " bedeckte	"	69*	69	69
g. Zusammen	"	262	262	262
24. Zahl der vorhandenen eisernen Achsen		963	957	957
25. Gesamtladungsfähigkeit der Güterwagen	Zollcentner	34580	34580	34580
26. Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Achse	"	80	80	80
27. Durchmesser derselben (in der Nabe)	Zoll engl.	5	5	5

## C. Betriebs-Resultate.

### I. Leistungen der Transportmittel.

A. Die Locomotiven				
28. haben überhaupt zurückgelegt	Meilen	56865	57456	57636
29. Davon Zugmeilen		53137	52828	50889
30. Durchschnittliche Stärke				
a. der Personenzüge	Achsen	22	22	24
b. der gemischten Züge	"	43	50	58
c. der Güterzüge	"	59	—	—
d. der Züge auf den Zweigbahnen	"	19	19	20
An Brennmaterial ist pro Zugmeile verbraucht:				
31. Holz (zum Anheizen)	Cubikfuß	0,36	0,33	0,36
32. Preis pro Cubikfuß	Sgr.	1,25	1,25	1,25
33. Coke	Pfund	85,14	96,55	108,32
34. Preis pro 100 Pfund Coke	Sgr.	14,09	15,0	15,94
35. Steinkohlen	Pfund	129,4	—	—
36. Preis pro 100 Pfund Steinkohlen	Sgr.	8,13	—	—
37. An Coke und Steinkohlen ist pro Achsmeile verbraucht	Pfund	3,1	3,15	3,27



	im Jahre 1859.	im Jahre 1858.	im Jahre 1857.
38. Zum Pugen und Schmieren der Locomotiven ist an Del und Talg verbraucht:			
a. zusammen	Pfund 12318	12447	13619
b. pro Zugmeile	0,19	0,24	0,26
39. Die Kosten für das Schmieren und Pugen der Locomotiven betragen pro Zugmeile	Sgr. 1,66	1,95	2,16
40. Die Kosten für die Heizung der Locomotiven im Dienst, der Reservemaschinen, der Vorwärmer u. betragen pro Zugmeile	Sgr. 13,03	17,34	20,4
41. Die Kosten für die Bedienung der Maschinen betragen pro Zugmeile	Sgr. 6,29	5,71	6,01
42. Gesamtkosten der Zugkraft betragen pro Zugmeile	" 29,59	34,76	36,42
Die Reparaturkosten betragen			
43. pro Zugmeile	Sgr. 7,32	6,5	6,12
44. pro Locomotivmeile	" 6,84	5,92	5,04

## B. Die Wagen.

45. Die Personenwagen haben durchlaufen			
a. auf der eigenen Bahn	Achsmeylen 509082	529248	551791
b. auf fremden Bahnen	" 34	1817	1603
46. Die Postwagen haben durchlaufen	" 109689	109290	109607
47. Die Lastwagen (Güter-, Vieh- u. Wagen), haben durchlaufen			
a. auf der eigenen Bahn	Achsmeylen 834916	852366	932161
b. auf fremden Bahnen	" 614725	539659	581300
48. Fremde a. Personenwagen haben	" 311	5132	5827
b. Güter- u. Wagen haben	" 127130	137037	121791
auf der Bahn zurückgelegt.			
49. Die auf eigener Bahn von eigenen und fremden Personenwagen zurückgelegten Achsmeylen betragen:			
a. zusammen	509393	534380	557618
b. pro Bahnmeile	26393	27688	28892
50. Die auf eigener Bahn von eigenen und fremden Lastwagen zurückgelegten Achsmeylen betragen:			
a. zusammen	962046	989403	1053952
b. pro Bahnmeile	49847	51264	54609
51. An Miethe für fremde Wagen sind gezahlt	Thlr. 3216	3619	3220
52. An Miethe für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten, Wagen sind eingenommen	Thlr. 14575	16073	14453
53. Gröste von einer eisernen Achse zurückgelegte Meilenzahl	31063*	25512	20668
54. Die Kosten des Schmier- und Pugmaterials sämtlicher Wagen betragen pro Zugmeile	Sgr. 0,29	0,48	0,72
55. Die Kosten für das Schmieren der bewegten Wagen betragen pro 100 Achsmeylen	Sgr. 0,96	1,57	2,12
56. Desgl. incl. Löhne an die Schmierer	" 3,62	3,89	4,27
57. Die Reparaturkosten betragen:			
a. der Personenwagen pro Achsmeyle	Sgr. 0,36	0,31	0,27
b. der Güter- u. Wagen pro Achsmeyle	" 0,23	0,22	0,32
c. der sämtlichen Wagen pro Achsmeyle	" 0,26	0,25	0,31

## II. Personen- und Güter-Verkehr.

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

58. Personen Erster Classe	3068	3399	3561
59. Personen Zweiter Classe	75588	81828	88909
60. Personen Dritter Classe	164599	176282	197510
61. Militärs dritter Classe	10339	18194	10336
62. Personen überhaupt	253594	279703	300316



		im Jahre 1859.	im Jahre 1858.	im Jahre 1857.
63. Von den beförderten Personen kommen nach Procenten berechnet:				
a. auf die erste Classe . . . . .	Procent	1,21	1,22	1,18
b. auf die zweite Classe . . . . .	"	29,81	29,26	29,61
c. auf die dritte Classe . . . . .	"	64,90	63,02	65,77
d. auf die Militairs . . . . .	"	4,08	6,50	3,44
64. Reisegepäck . . . . .	Centner	55953	59647	66210
65. Equipagen . . . . .	Stück	154	220	220
66. Viehtransporte:				
a. Pferde . . . . .	Stück	1347	1318	1408
b. Rindvieh . . . . .	"	1638	1800	1308
c. Schweine . . . . .	"	20487	14812	20498
d. Schafe . . . . .	"	24829	21313	18144
e. Verschiedenes Vieh . . . . .	"	834	834	812
f. Hunde . . . . .	"	1385	1305	1433
67. Gewicht des ad a bis e beförderten Viehes . . . . .	Centner	86087	73054	78449
68. Eilgüter . . . . .	"	29237	27442	28172
69. Gewöhnliche Frachtgüter . . . . .	"	583841	581118	650622
70. Producte ic. . . . .	"	1531312	1604516	1693671
71. Ueberhaupt Güter . . . . .	"	2144390	2213076	2372465
72. Dienstgüter . . . . .	"	196140	156895	166554

#### B. Directer Güter-Verkehr.

73. Von der Berlin-Hamburger Bahn wurden direct zum Transport aufgegeben . . . . .	Centner	341750	338918	339146
74. Auf dieselbe gingen direct über . . . . .	"	693583	831887	812928

#### C. Durchschnitts-Ergebnisse.

75. Gesamtzahl der zurückgelegten Meilen:				
a. von den Personen Erster Classe . . . . .		21004	23817	25735
b. desgl. Zweiter Classe . . . . .		487764	535294	585792
c. desgl. Dritter Classe . . . . .		894649	983700	1110031
d. von den Militairs Dritter Classe . . . . .		68490	119027	73443
e. von den Personen überhaupt . . . . .		1471907	1661838	1795001
f. von dem Gepäck . . . . .		415649	450886	511401
g. von dem Vieh (Stückzahl) . . . . .		517574	416323	413890
h. von dem Vieh (Centnerzahl) . . . . .		875226	748897	765951
i. von den beförderten Eilgütern . . . . .		231406	212995	215748
k. von den zum Tarife I beförderten Gütern . . . . .		5665154	5569586	5696200
l. von den zum Tarife II A beförderten Gütern . . . . .		9092955	10555231	10383965
m. von den zum Tarife II B beförderten Gütern . . . . .		1644515	1665346	1808307
n. von den zum Wagenladungstarif beförderten Gütern . . . . .		74617	115813	372018
o. von den überhaupt beförderten Gütern . . . . .		16708647	18118971	18476238
p. von den beförderten Dienstgütern . . . . .		974064	746463	867421
76. Von den durch die Personen zurückgelegten Meilen kommt nach Procenten:				
a. auf die erste Classe . . . . .		1,43	1,43	1,43
b. auf die zweite Classe . . . . .		33,14	32,22	32,64
c. auf die dritte Classe . . . . .		60,78	59,19	61,84
d. auf die Militairs dritter Classe . . . . .		4,65	7,16	4,09
77. An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:				
a. Jede Person erster Classe . . . . .		6,85	7,01	7,23
b. Jede Person zweiter Classe . . . . .		6,45	6,54	6,59
c. Jede Person dritter Classe . . . . .		5,44	5,58	5,62
d. Jeder Militair dritter Classe . . . . .		6,62	6,54	7,11
e. Jede Person in allen Classen zusammen . . . . .		5,8	5,94	5,98
f. Jeder Centner Gepäck . . . . .		7,43	7,56	7,72
g. Jedes Stück Vieh . . . . .		10,24	10,06	9,49
h. Jeder Centner Vieh . . . . .		10,17	10,21	9,73



	im Jahre 1859.	im Jahre 1858.	im Jahre 1857.
i. Jeder beförderte Centner Eilgut . . . . .	7,91	7,76	7,66
k. Jeder zum Tarife I beförderte Centner Gut . . . . .	9,87	9,83	9,63
l. Jeder zum Tarife II A beförderte Centner Gut . . . . .	7,39	8,06	7,48
m. Jeder zum Tarife II B beförderte Centner Gut . . . . .	5,47	5,65	5,93
n. Jeder zum Wagenladungstarif beförderte Centner Gut . . . . .	7,47	7,91	6,31
o. Jeder Centner Gut überhaupt . . . . .	7,79	8,19	7,79
p. Jeder Centner Dienst-Gut . . . . .	4,97	4,76	5,21
78. Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge sind durchschnittlich gefördert:			
a. Personen erster Classe . . . . .	1088	1234	1333
b. Personen zweiter Classe . . . . .	25273	27735	30352
c. Personen dritter Classe . . . . .	46355	50969	57515
d. Militärs dritter Classe . . . . .	3549	6167	3805
e. Personen überhaupt . . . . .	76265	86105	93005
f. Vieh . . . . . Stück	26817	21571	21445
g. Vieh . . . . . Centner	45349	38803	39687
h. Güter . . . . . Centner	865733	938807	957318
79. Durchschnittlich war jede bewegte Personen-Wagen-Achse besetzt mit . . . . . Personen	2,89	2,9	3,1
80. Durchschnittlich war jede bewegte Lastwagen-Achse beladen mit . . . . . Centner	20,29	20,71	20,05
81. Eingebraucht hat durchschnittlich:			
a. jede Person . . . . . Sgr.	21,51	22,24	22,49
b. jeder Centner Gepäck . . . . . "	3,21	3,29	3,45
c. jedes Stück Vieh . . . . . "	9,9	9,98	9,44
d. jeder Centner Vieh . . . . . "	5,81	5,63	5,28
e. jeder Centner Gut . . . . . "	2,74	2,83	2,41
82. Eingenommen sind durchschnittlich:			
a. pro Person und Meile . . . . . Sgr.	3,71	3,77	3,79
b. pro Centner Gepäck und Meile . . . . . Pfennige	5,19	5,22	5,4
c. pro Stück Vieh und Meile . . . . . "	11,59	11,91	11,88
d. pro Centner Vieh und Meile . . . . . "	6,85	6,62	6,48
e. pro Centner Gut und Meile . . . . . "	4,21	4,15	3,72
f. für jede eine Meile weitbewegte Personenwagen-Achse . . . . . Sgr.	10,74	11,24	11,93
g. für jede eine Meile weitbewegte Lastwagen-Achse . . . . . Sgr.	7,03	6,99	6,05

### III. Finanz-Verhältnisse.

#### A. Einnahmen.

83. Für Personen-Beförderung (incl. Militärs u. Extraordinaria) . . . . . Thlr.	182591	200712	222078
84. Für Reisegepäck . . . . . "	5994	6543	7623
85. Zusammen im Personen-Verkehr . . . . . "	188585	207255	229701
86. Davon a. im Local-Verkehr . . . . . "	127408	137694	148671
b. im directen Verkehr . . . . . "	61177	69561	81030
87. pro Bahnmeile . . . . . "	9771	10739	11902
88. pro Zugmeile . . . . . "	3,55	3,92	4,51
89. Für Equipagen . . . . . "	815	1303	1138
90. Für Vieh . . . . . "	16668	13772	13719
91. Für Post- u. Eil- und Frachtgüter, sowie Producte u. c. . . . . "	196778	210179	191356
92. Neben-Erträge (Provision) . . . . . "	453	292	308
93. Zusammen im Güter-Verkehr . . . . . "	214714	225546	206521
94. Davon a. im Local-Verkehr . . . . . "	77610	74934	76110
b. im directen Verkehr . . . . . "	137104	150612	130411
95. pro Bahnmeile . . . . . "	11125	11686	10700



im Jahre 1859. im Jahre 1858. im Jahre 1857.

96. pro Zugmeile	Thlr.	4,04	4,27	4,06
97. Aus sonstigen Quellen	"	19689*	17976	16429
98. Summen aller Einnahmen	"	422988*	450777	452651
99. Davon a. im Local-Verkehr	"	224707	218149	229977
b. im directen Verkehr	"	198281	232628	222674
100. pro Bahnmeile	"	21916	23356	23453
101. pro Zugmeile	"	7,96	8,53	8,89
102. Die Einnahmen haben betragen nach Procenten berechnet:				
a. von den Personen		43,17	44,53	49,06
b. von dem Gepäck		1,42	1,45	1,68
c. von den Equipagen		0,19	0,29	0,25
d. von dem Vieh		3,94	3,05	3,03
e. von den Gütern		46,52	46,63	42,28
f. von den Nebenerträgen		0,11	0,06	0,07
g. aus sonstigen Quellen		4,65	3,99	3,63

## B. Ausgabe.

### 1. Für die allgemeine Verwaltung.

103. Befoldung der Direction, Bureau- u. Kassen-Beamte	Thlr.	17743	16649	15597
104. Zu sonstigen Zwecken (als Gerichtskosten, Stempel, Porto, Drucksachen, Bureau-Bedürfnisse u. s. w.)	Thlr.	2886	3568	2640
105. Zusammen	"	20629	20217	18237
106. pro Bahnmeile	"	1069	1048	945
107. pro Zugmeile	"	0,39	0,38	0,36

### 2. Für die Bahn-Verwaltung.

108. Befoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung	Thlr.	34216	34452	33900
109. Unterhaltung des Bahndammes und Gefänges	"	22782	20275	22258
110. " der Brücken und Durchlässe	"	4004	1445	1491
111. " der Gebäude	"	12434	12245	11006
112. " der Telegraphen	"	2254	1106	1147
113. " der übrigen Anlagen	"	2957	6123	4238
114. Zu sonstigen Zwecken (als Heizung der Wärterlocale, Grundsteuer, Feuerversicherung u. s. w.)	Thlr.	5447	4962	4408
115. Zusammen	"	81094*	80608	78148
116. pro Bahnmeile	"	4357	4177	4065
117. pro Zugmeile	"	1,58	1,53	1,54
118. Die Kosten für Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn betragen:				
a. überhaupt	Thlr.	34500	34652	34066
b. pro Bahnmeile	"	1788	1795	1765
119. Die Bahnunterhaltungskosten betragen:				
a. überhaupt	"	39985	34275	39330
b. pro Bahnmeile	"	2072	1776	2038
120. Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossirungen, Brücken und Oberbau betragen:				
a. überhaupt	Thlr.	25886	21720	23749
b. pro Bahnmeile	"	1341	1125	1231
c. pro Zugmeile	Sgr.	14,61	12,34	14,0

### 3. Für die Transport-Verwaltung.

121. Befoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung	Thlr.	47828	47420	46826
122. Unterhaltung (Reparaturkosten):				
a. der Locomotiven und Tender	"	12959	13895	10382
b. der Personen-Wagen	"	6056	5571	4984
c. der Lastwagen	"	10974	9996	13649



im Jahre 1859. im Jahre 1858. im Jahre 1857.

123. Ergänzung der Betriebsmittel (aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten) . . . . .	Thlr.	—	—	33000
124. Kosten der Transportkräfte (als Feuerung für die Locomotiven, Schmieren und Fußen aller Fahrzeuge, Güterverladung etc.) Thlr.		26539	34684	39373
125. Zu sonstigen Zwecken (als Beleuchtung der Züge, Heizung und Reinigung der Betriebslocale, Entschädigungen im Güterverkehr, Wagenmiethe etc.) . . . . .	Thlr.	12301	11497	12320
126. Zusammen . . . . .		166657*	123066	160534
127. pro Bahnmeile . . . . .	"	6044	6376	8317
128. pro Zugmeile . . . . .	"	2,2	2,33	3,15
129. Die Bedienung beim Fahrdienst kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung, Meisengeldern, Nachtgeldern und für verschiedene Bedürfnisse pro Zugmeile . . . . .	Sgr.	6,1	6,14	6,01
130. Die Gesamtkosten der Transportmittel (C. IV. des Etats) betragen:				
a. pro Zugmeile . . . . .	Sgr.	10,85	9,99	12,74
b. pro Achsmeile der bewegten Wagen . . . . .	"	0,37	0,27	0,38
131. Sämmtliche Ausgaben betragen:				
a. überhaupt . . . . .	Thlr.	221380*	223891	257219
b. pro Bahnmeile . . . . .	"	11470	11601	13327
c. pro Zugmeile . . . . .	"	4,17	4,24	5,05
132. Von den Ausgaben kommen nach Procenten:				
a. auf die allgemeine Verwaltung . . . . .		9,32	9,03	7,09
b. auf die Bahn-Verwaltung . . . . .		37,99	36,0	30,5
c. auf die Transportverwaltung . . . . .		52,69	54,97	62,41
133. Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme . . . . .		52,34	49,67	60,82

#### C. Ueberschuß.

134. Derselbe beträgt:				
a. überhaupt . . . . .	Thlr.	201608	226886	195432
b. pro Bahnmeile . . . . .	"	10446	11755	10126
c. pro Zugmeile . . . . .	"	3,79	4,29	3,84
d. Procente des Anlage-Capitales . . . . .	"	3,2	3,6	3,1
Der Ueberschuß ist verwendet:				
135. zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen . . . . .	"	93920	94309	94064
136. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien . . . . .				
a. Procent . . . . .		1,5	2	2
b. Betrag in Thalern . . . . .		65250	87000	87000
137. zur Einlage . . . . .				
a. in den Reservefond . . . . .	Thlr.	10875	10875	10875
b. in den Erneuerungsfond . . . . .	"	33000	33000	—
138. Zuschuß zum Beamten-Pensionsfond . . . . .	"	800	800	800

#### D. Reservefond.

139. Einlage und sonstige Einnahme . . . . .	Thlr.	22697	11479	10875
140. Ausgabe für Schwellen und Schienen . . . . .	"	33158	15947	4645
141. Bestand am Schlusse des Jahres . . . . .	"	56551	67012	71480

#### E. Erneuerungsfond.

142. Einlage und sonstige Einnahmen . . . . .	Thlr.	33079	45272	—
143. Ausgabe für Betriebsmittel . . . . .	"	44633	11387	—
144. Bestand am Schlusse des Jahres . . . . .	"	22331	33885	—



#### IV. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe.

##### A. Unfälle.

1) Solche, welche durch **fahrende Züge** herbeigeführt sind.

145. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden	1	—	9
146. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen)	—	—	15
Bei den Unfällen ad 145 sind beschädigt:			
147. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld	—	—	4
b. unverschuldet	1	—	1
148. Zusammen	1	—	5
getödtet:			
149. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld	—	—	1
150. Sonstige Personen durch eigene Schuld	—	—	3
151. Zusammen	—	—	4

2) Solche, die auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht in Gänge befindlichen Zügen vorgekommen sind.

152. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden	—	—	6
153. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen)	—	—	2
Bei den Unfällen ad 152 sind beschädigt:			
154. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld	—	—	5
b. unverschuldet	—	—	1
155. Zusammen	—	—	6
156. Zahl aller bis zum Schlusse des Jahres vorgekommenen Unfälle	32	31	31
157. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich Unfälle	2,5	2,6	2,8
158. Die Zahl aller bei den Unfällen			
a. beschädigten	11	10	10
b. getödteten	4	4	4
Personen beträgt.			
159. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich:			
a. beschädigte Personen	0,8	0,8	0,9
b. getödtete Personen	0,3	0,3	0,4
160. Bei den Unfällen ad 145 und 152 sind zerstört oder stark beschädigt:			
a. Locomotiven	1	—	3
b. Lastwagen	—	—	17

##### B. Achsbrüche.

Dergleichen sind vorgekommen:

161. Bei Lastwagen	2	5	13
162. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres	20	18	13
163. Dieselben sind vorzugsweise vorgekommen bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 3 1/2 Zoll engl. Durchmesser.			
164. Auf ein Jahr kommen durchschnittlich Achsbrüche	1,5	1,5	1,2

##### C. Schienenbrüche.

Dergleichen sind vorgekommen:

165. Bei Stahlschienen	—	1	11
166. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres	12	12	11
167. Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	—	16,75	18,87



D. Verkehrsstörungen.

Dieselben sind veranlaßt:  
168. durch Schneefall  
169. Dauer der Unterbrechung

Anzahl  
Tage

—

—

1

1

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

170. Die Einnahme im laufenden Jahre hat betragen:

a. an Zinsen . . . . . Thlr. 1150  
b. an Einlagen der Betheiligten . . . . . " 1456  
c. an außerordentlichen Einnahmen (Strafgeldern, Ge-  
schenken u. s. w.) . . . . . Thlr. 3445  
d. überhaupt . . . . . " 6051

1150

839

1753

1456

1524

5583

3445

2916

13430

6051

5279

20766

171. Die Ausgabe im laufenden Jahre hat betragen:

a. für eigentliche Pensionen . . . . . " 39  
b. für sonstige Zwecke (als Druck- und Schreibkosten  
u. s. w.) . . . . . Thlr. —  
c. überhaupt . . . . . " 39

39

39

57

—

—

13

39

39

70

172. Bestand der Kasse am Schluß des Jahres . . . . . Thlr. 31948

25936

20696

173. Zahl der Betheiligten . . . . . Personen 103

101

98

174. Im laufenden Jahre erhielten eigentliche Pensionen . . . . . 2

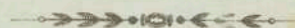
2

2



## Anmerkungen.

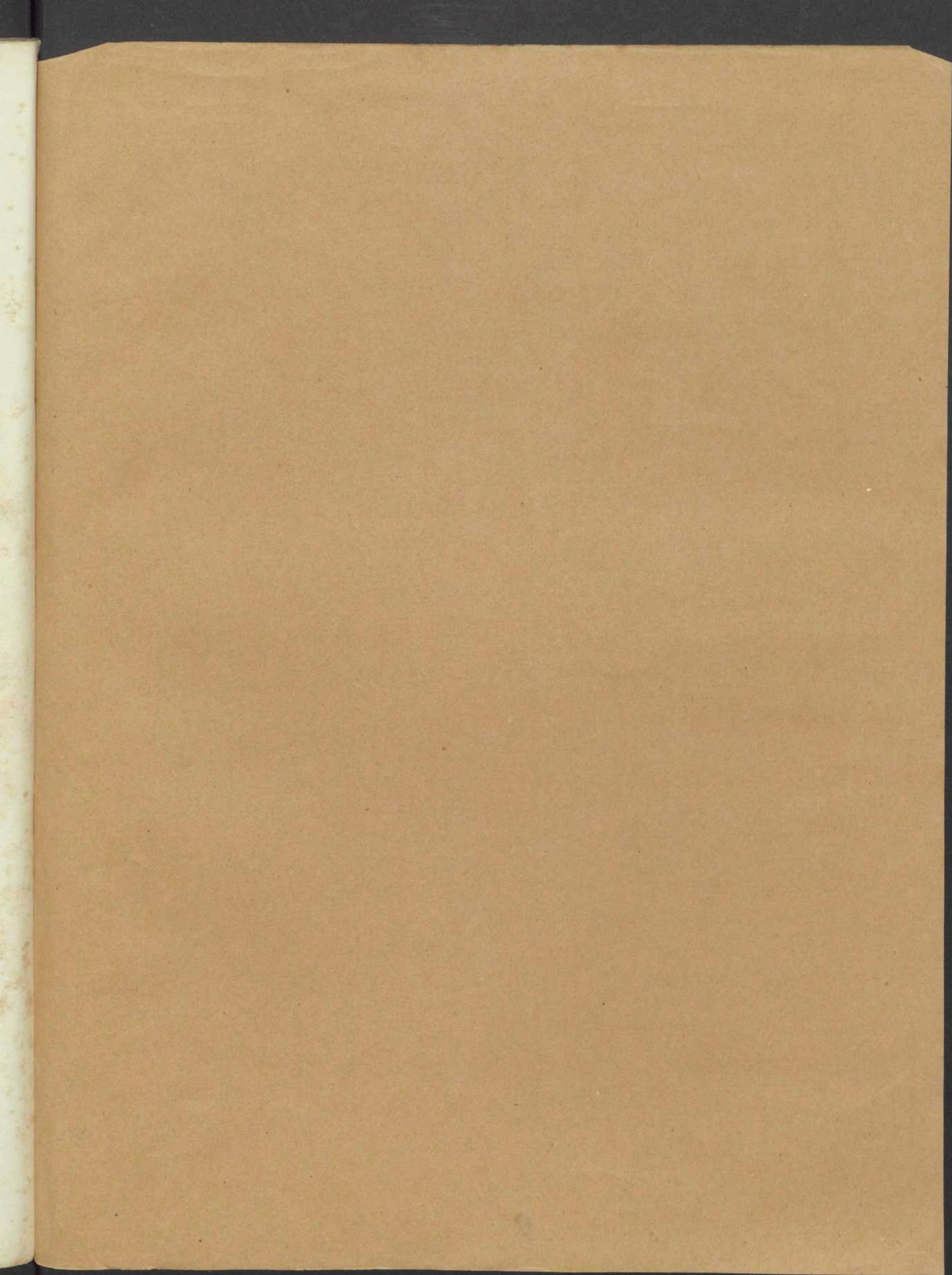
Ad 23. f.	Hierunter befinden sich 4 combinirte Post- und Gepäckwagen, welche zu $\frac{2}{3}$ Eigenthum der Großherzoglichen Postverwaltung sind.				
Ad 53.	Die Notizen über die Leistungen der Achsen beginnen erst mit dem Jahre 1855.				
Ad 97.	Zinsen-Einnahmen . . . . .	3091	₤	1	β 6 $\frac{1}{2}$
	Miethen für Bahnhofslocale, Dienstwohnungen, Lagerplätze u. . . . .	5239	₤	21	β 5 $\frac{1}{2}$
	Wagenmiethen. Ueberschuß (Pos. 52 ÷ Pos. 51.) . . . . .	11358	₤	47	β 4 $\frac{1}{2}$
	Summa vide Anlage II.	19689	₤	22	β 3 $\frac{1}{2}$
Ad 98.	Betriebs-Einnahme vide Anlage B. . . . .	403298	₤	47	β 2 $\frac{1}{2}$
	Hiezu Pos. 97 . . . . .	19689	₤	22	β 3 $\frac{1}{2}$
		422988	₤	21	β 5 $\frac{1}{2}$
Ad 115.	Anlage III. Betriebskosten B. Bahn-Verwaltung . . . . .	78026	₤	18	β 9 $\frac{1}{2}$
	Hiezu (vide Anlage II.)				
	Kosten für die Gaseinrichtung auf dem Bahnhofe zu Wismar . . . . .	207	₤	37	β 9 $\frac{1}{2}$
	„ für den Anbau am Wagen-Reparatur-Schuppen zu Schwerin. . . . .	3457	₤	31	β 9 $\frac{1}{2}$
	„ für die Herstellung einer Brückenwaage zu Wismar . . . . .	458	₤	23	β 3 $\frac{1}{2}$
	„ für die Herstellung einer Viehwaage zu Güstrow . . . . .	580	₤	38	β 3 $\frac{1}{2}$
	„ für die Beschaffung einer Windevorrichtung zu Wismar. . . . .	216	₤	16	β 6 $\frac{1}{2}$
	„ für die Beschaffung einer Windevorrichtung zu Güstrow . . . . .	247	₤	—	β 3 $\frac{1}{2}$
	„ für die Verlegung der Warin-Sternberger Landstraße über die Friedrichswalder Ausweiche . . . . .	900	₤	—	β — $\frac{1}{2}$
		84094	₤	22	β 6 $\frac{1}{2}$
Ad 126.	Anlage III. Betriebskosten C. Transport-Verwaltung . . . . .	110661	₤	19	β 6 $\frac{1}{2}$
	Hiezu Kosten für An- und Abfuhr der Güter nach und von den Bahnhöfen vide Anlage II.	5995	₤	38	β 4 $\frac{1}{2}$
		116657	₤	9	β 10 $\frac{1}{2}$
Ad 131. a.	Anlage III. Betriebskosten. Recapitulation . . . . .	209316	₤	20	β 8 $\frac{1}{2}$
	Hiezu die in den Anmerkungen ad 115 und 126 aufgeführten Kosten. . . . .	12063	₤	42	β 1 $\frac{1}{2}$
		221380	₤	14	β 9 $\frac{1}{2}$



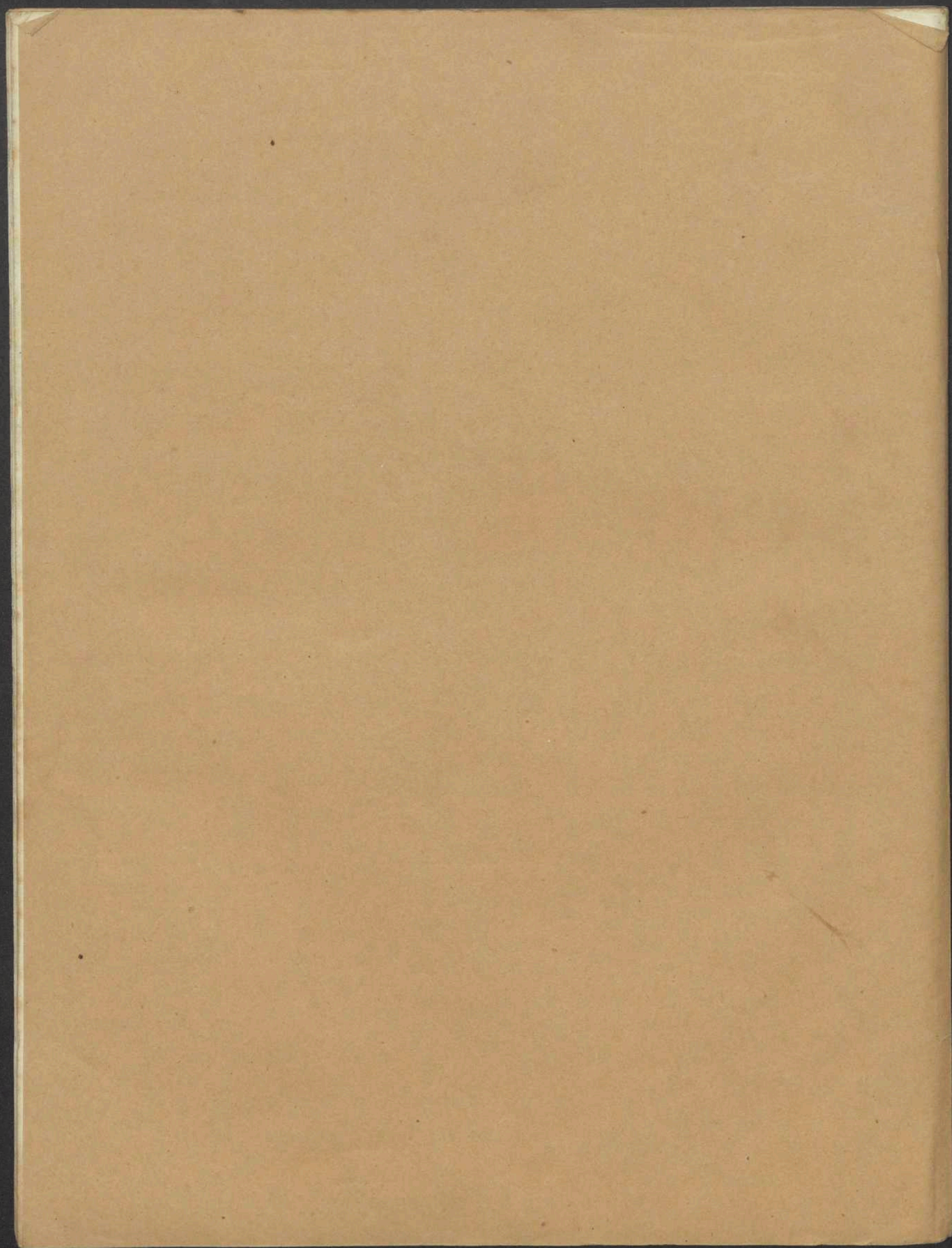














im Jahre 1859. im Jahre 1858. im Jahre 1857.

i. Jeder beförderte Centner Eilgut	7,91	7,76	7,66
k. Jeder zum Tarife I beförderte Centner Gut	9,87	9,83	9,63
l. Jeder zum Tarife II A beförderte Centner Gut	7,39	8,06	7,48
m. Jeder zum Tarife II B beförderte Centner Gut	5,47	5,65	5,93
n. Jeder zum Wagenladungstarif beförderte Centner Gut	7,47	7,91	7,31
o. Jeder Centner Gut überhaupt	7,79	8,19	7,79
p. Jeder Centner Dienst-Gut	4,97	4,76	5,21
78. Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge			
lich gefördert:			
a. Personen erster Classe	1088	1234	1333
b. Personen zweiter Classe	25273	27735	30352
c. Personen dritter Classe	46355	50969	57515
d. Militärs dritter Classe	3549	6167	3805
e. Personen überhaupt	76265	86105	93005
f. Vieh	26817	21571	21445
g. Vieh	45349	38803	39687
h. Güter	865733	938807	957318
79. Durchschnittlich war jede bewegte Personen-Wagen-Achse besetzt mit	2,89	2,9	3,1
80. Durchschnittlich war jede bewegte Lastwagen-Achse laden mit	0,29	20,71	20,05
81. Eingebraucht hat durchschnittlich:			
a. jede Person	Sgr.	22,24	22,49
b. jeder Centner Gepäck	"	3,29	3,45
c. jedes Stück Vieh	"	9,98	9,44
d. jeder Centner Vieh	"	5,63	5,28
e. jeder Centner Gut	"	2,83	2,41
82. Eingenommen sind durchschnittlich:			
a. pro Person und Meile	Sgr.	3,77	3,79
b. pro Centner Gepäck und Meile	Pfennige	5,22	5,4
c. pro Stück Vieh und Meile	"	11,91	11,88
d. pro Centner Vieh und Meile	"	6,62	6,48
e. pro Centner Gut und Meile	"	4,13	3,72
f. für jede eine Meile weit bewegte Personenwagen-Achse	Sgr.	11,24	11,93
g. für jede eine Meile weit bewegte Lastwagen-Achse	Sgr.	6,99	6,05

### III. Finanz-Verhältniss.

#### A. Einnahmen.

83. Für Personen-Beförderung (incl. Militärs u. Extraordinaria)	Thlr.	182591	222078
84. Für Reisegepäck	"	5994	7623
85. Zusammen im Personen-Verkehr	"	188585	229701
86. Davon a. im Local-Verkehr	"	127408	148671
b. im directen Verkehr	"	61177	81030
87. pro Bahnmeile	"	9771	11902
88. pro Zugmeile	"	3,55	4,51
89. Für Equipagen	"	815	1138
90. Für Vieh	"	16668	13719
91. Für Post- Eil- und Frachtgüter, sowie Producte u.	"	196778	191356
92. Neben-Erträge (Provision)	"	453	308
93. Zusammen im Güter-Verkehr	"	214714	206521
94. Davon a. im Local-Verkehr	"	77610	76110
b. im directen Verkehr	"	137104	130411
95. pro Bahnmeile	"	11125	10700