



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

**21=20.1865**

Schwerin: F. Hartig's Buchdruckerei, 1865

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765889820>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

# Mecklenburgische Eisenbahn.



## Jahres-Bericht

der

Direction an die Actionnaire,

zur Erstattung

in der

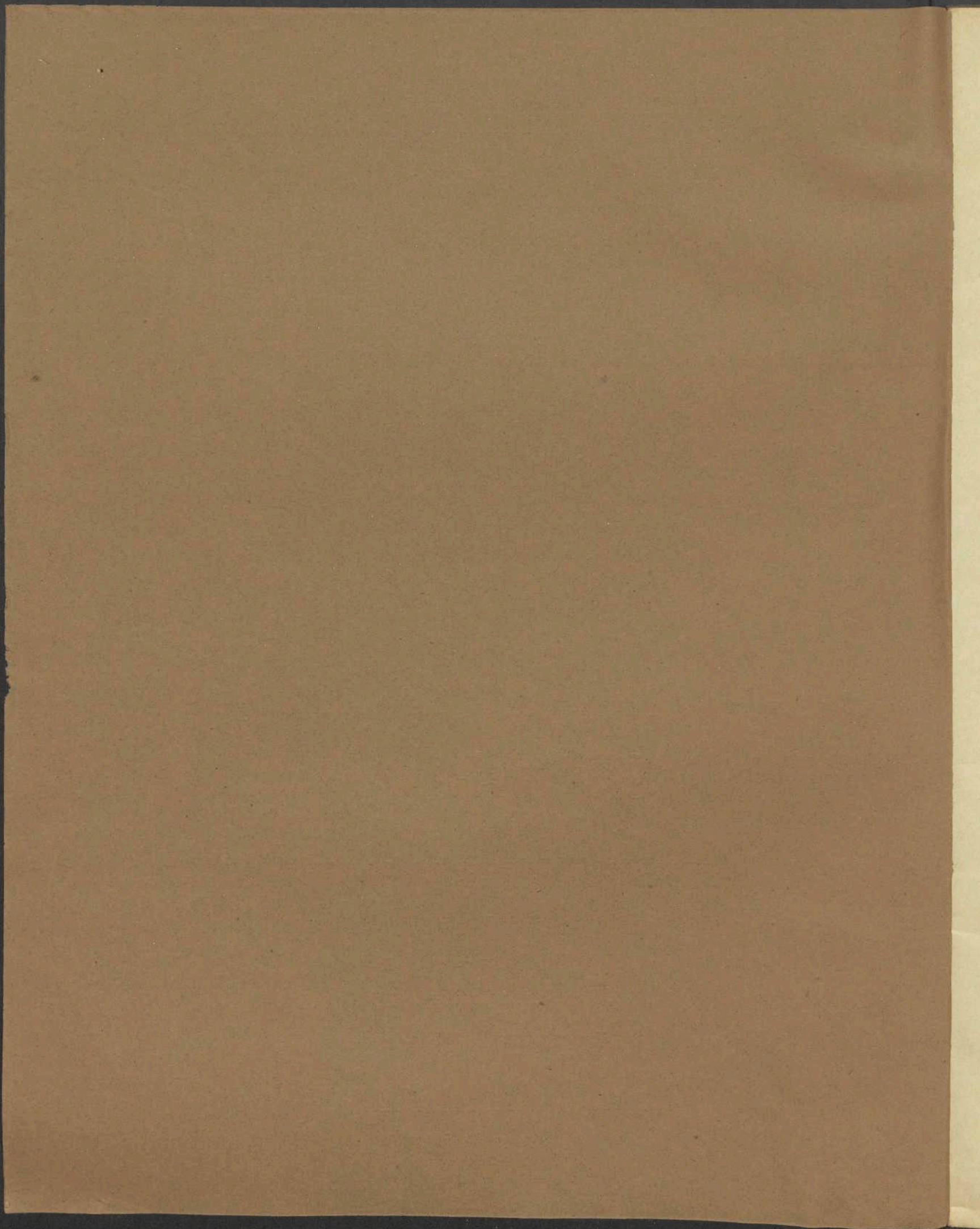
einundzwanzigsten (zwanzigsten ordentlichen) General-Versammlung

zu Schwerin am 20. Mai 1865.



Schwerin, 1865.

F. Hartig's Buchdruckerei.



# Jahres-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

an die

General-Versammlung der Actionaire

am 20. Mai 1865.

Aus dem unter dem 31. März d. J. bewirkten Rechnungs-Abschlusse, welchen wir in den Vorlagen No. I. Einleitung-  
Finanzen. bis VII. vorzuführen uns beehren, haben wir mit Genugthuung hervorzuheben, daß für das Rechnungsjahr 1864 eine Dividende von  $3\frac{1}{2}$  pCt. zur Vertheilung gelangen konnte. Wir kommen auf die nähere Beleuchtung dieses Ergebnisses weiterhin noch zurück, indem wir hier nur anführen, daß diese Dividende um  $\frac{5}{8}$  pCt. höher ist, als die höchste bis dahin zur Vertheilung gekommene, welche auf das Betriebs-Jahr 1861 fiel.

Den in dem Hauptrechnungs-Abschlusse (I.) als Activum zur Höhe von 131748  $\text{R} \text{ } 38 \text{ } \beta$  aufgeführten Effecten-Bestand specificiren wir wie folgt:

## 1) Dem Reserve- und Erneuerungsfond angehörig:

## a. in Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

Litt. A. Serie I. No. 120, 236, 249, 305, 306	5 Stück à 1000 ₰ =	5000 ₰
" " " II. " 777, 811, 936	3 " " 500 " =	1500 "
" " " III. " 1200, 1278	2 " " 200 " =	400 "
		6900 ₰
" B. " I. " 117—123, 132—134, 149—152, 187, 189— 191	18 " " 1000 " =	18000 "
" " " II. " 560—564, 599, 601— 607, 652—657, 757— 764, 766, 768, 769, 771—774, 776—777	36 " " 500 " =	18000 "
" III. " 1049, 1050, 1126, 1298, 1304—1306, 1381— 1384, 1453, 1454, 1456—1460, 1462— 1468, 1470, 1471, 1542—1556, 1558, 1560, 1561, 1722— 1731, 1733—1738, 1747—1750, 1752, 1754, 1756—1764, 1767	77 " " 200 " =	15400 "
		51400 "

## b. in 3½procentigen Hypothekenscheinen, radicirend in den Gütern

Viechen	7000 ₰	
Alt Rehf.	34500 "	zusammen
		41500 "

99800 ₰

## 2) Dem Asscuranz-Fond angehörig:

## in Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

Litt. B. Serie III. No. 1629, 1765, 1791—1795	7 Stück à 200 ₰	1400 "
---	-----------------	--------

## 3) Sonstige Effecten:

## a. in Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft:

Litt. B. Serie I. No. 193, 197, 199, 200,	4 Stück à 1000 ₰ =	4000 ₰
" " " II. " 778—783, 785, 786, 788, 790, 793—795, 797—800	17 " " 500 " =	8500 "
" " " III. " 1769—1786, 1788— 1790	21 " " 200 " =	4200 "
		16700 ₰

## b. in Schuldverschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

No. 9, 10, 57, 66—73, 118, 122, 147, 378, 379, 390—394, 442, 2916, 2918, 2919, 4047—4054, 4074, 4075 = 35 Stück angekauft zu 90, 92 und 95 pSt. mit	2548 " 38 β
---	-------------

Latus 19248 ₰ 38 β 101200 ₰



Transport 19248  $\text{R} 38 \beta$  101200  $\text{R} - \beta$

c. in Prioritäts-Obligationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft  
I. Emission Serie III. Nr. 929, 931, 932 3 Stück à 100  $\text{R}$  .... 300 „

d. in Obligationen der Friedrich Franz Eisenbahn:

Litt. A Nr. 445 ..... 1 Stück à 1000  $\text{R} = 1000 \text{R}$   
Litt. B. Nr. 1342a, 1342b, 1344a, 1344b,  
1381 a, 1381 b, 1382a, 1382b,  
1383 a, 1383 b ..... 10 „ „ 500 „ = 5000 „  
6000 „

e. in Relutions-Cassen-Obligationen:

Litt. G. Nr. 283, 284 ..... 2 „ „ 500 „ = 1000 „  
Litt. G. Nr. 295 ..... 1 „ „ 200 „ = 200 „  
Litt. H. Nr. 23, 24. .... 2 „ „ 1000 „ = 2000 „  
3200 „

f. in 4procentigen Grund-Hypotheken zu Rostock ..... 1800 „

30548  $\text{R} 38 \beta$

Zusammen 131748  $\text{R} 38 \beta$

Das Betriebsjahr 1864 hatte nach Vorschrift des § 15 des Statutes, bei einer Dividende von mehr als  $2\frac{1}{2}$  pCt., zum Reservefond beizusteuern ..... 21750  $\text{R}$

Dem Erneuerungsfond wurde aus den Erträgen des Jahres 1864 zugewiesen ..... 50250 „

also zusammen 72000  $\text{R}$

Es ist nunmehr der Bestand beider Fonds zusammen beim Schlusse der Jahresrechnung wie folgt:

Das Effecten-Conto begreift, wie vorstehend aufgeführt von den Mitteln dieser Fonds ..... 99800  $\text{R} - \beta - \text{S}$   
Der Vorrath an neuen Schienen, Schwellen und sonstigen Oberbau-Materialien beträgt nach dem Bestande des Materialien-Conto (I.) 65133  $\text{R} 36 \beta - \text{S}$   
Die Werthbestände der Haupt-Rechnung enthalten außerdem von den Mitteln der Fonds ..... 155  $\text{R} 8 \beta 1 \text{S}$   
165088  $\text{R} 44 \beta 1 \text{S}$

Die Rechnungs-Anlagen IV. und V. weisen den Fortschritt der Amortisation unserer Prioritäts-Schuld nach.

Für die Schuldverschreibungen blieb laut Anlage V. am Schlusse des Rechnungsjahres 1864 nach Feststellung der Dividende zur Amortisation verfügbar ein Betrag von ..... 14604  $\text{R} 39 \beta - \text{S}$

Dazu kommen die halbjährigen Zinsen bis 1. Juli 1865 auf das schon amortisirte Capital von 30560  $\text{R}$  à 4 pCt. p. a. .... 611  $\text{R} 9 \beta 6 \text{S}$   
15216  $\text{R} - \beta 6 \text{S}$

Nachdem nun am 22. März d. J. 190 Stück Schuldverschreibungen ausgelöst worden sind im Betrage von ..... 15200  $\text{R} - \beta - \text{S}$

so bleibt für die Tilgung dieser Papiere noch ein Restbestand von ..... 16  $\text{R} - \beta 6 \text{S}$

Bei der vorerwähnten Ausloosung hat das Loos folgende Nummern getroffen:

7,	19,	20,	28,	45,	55,	56,	104,	106,	116,	138,
153,	193,	195,	223,	238,	252,	281,	282,	290,	300,	304,
309,	316,	328,	381,	382,	386,	395,	433,	449,	453,	456,
465,	495,	517,	530,	544,	565,	575,	578,	585,	611,	620,
625,	633,	644,	655,	660,	706,	712,	717,	765,	777,	799,
802,	811,	822,	824,	828,	830,	846,	859,	861,	876,	883,
899,	901,	914,	925,	960,	988,	1035,	1036,	1068,	1087,	1095,
1136,	1169,	1197,	1252,	1260,	1287,	1288,	1289,	1315,	1359,	1384,
1444,	1457,	1466,	1516,	1545,	1641,	1651,	1652,	1656,	1657,	1697,
1714,	1734,	1756,	1806,	1824,	1905,	1994,	2025,	2027,	2038,	2066,
2068,	2080,	2152,	2274,	2308,	2331,	2380,	2404,	2442,	2460,	2479,
2495,	2512,	2539,	2560,	2568,	2593,	2622,	2645,	2672,	2675,	2695,
2759,	2769,	2838,	2908,	2957,	2975,	3024,	3025,	3067,	3094,	3102,
3172,	3190,	3200,	3212,	3214,	3265,	3284,	3311,	3357,	3393,	3408,
3466,	3471,	3489,	3493,	3505,	3522,	3535,	3570,	3574,	3652,	3712,
3750,	3777,	3796,	3847,	3852,	3893,	3901,	3924,	3930,	3947,	3979,
4081,	4086,	4136,	4151,	4155,	4175,	4177,	4193,	4203,	4216,	4228,
4311,	4323,	4333,								

Zusammen 190 Stück à 80 ₰, welche am 1. Juli d. J. zahlfällig werden.

Von den übrigen seither ausgelooften Schulddocumenten sind überhaupt folgende bis heute nicht zur Zahlung präsentirt worden:

1) Prioritäts-Obligationen, zahlfällig gewesen am 2. Januar 1863:

Litt. A. Serie III. No. 1626 = 200 ₰.

" B. " II. No. 376 = 500 ₰.

" " " III. No. 913, 1188 à 200 ₰.

2) Desgleichen, zahlfällig gewesen am 2. Januar 1864:

Litt. A. Serie II. No. 1023, 1073 à 500 ₰.

3) Desgleichen, zahlfällig gewesen am 2. Januar 1865:

Litt. A. Serie I. No. 234 = 1000 ₰.

" " " III. No. 1472 = 200 ₰.

" -B. " II. No. 422 = 500 ₰.

4) Schuldverschreibungen, zahlfällig gewesen am 1. Juli 1861:

No. 2167, 2678, 2921, 3328, 3843 à 80 ₰.

5) Desgleichen, zahlfällig gewesen am 1. Juli 1862:

No. 277, 1771, 4320 à 80 ₰.

6) Desgleichen, zahlfällig gewesen am 1. Juli 1863:

No. 357, 396, 1758, 1907, 1951, 2175, 3027, 3371, 3554, 4085 à 80 ₰.

7) Desgleichen, zahlfällig gewesen am 1. Juli 1864:

No. 388, 1090, 2263, 2761, 3099, 4037, 4043 à 80 ₰.

Verkehrs-  
Verhältnisse.

In unserem vorjährigen Berichte konnten wir anführen, daß die aus dem Verkehre des Jahres 1863 erzielte Gesamt-Einnahme von 479114 ₰ bis dahin noch nicht erreicht worden sei. Um so erfreulicher ist es, daß wir mit Hinweis auf die Anlage Litt. B im Stande sind, die Höhe der Verkehrs-Einnahme des Jahres 1864 auf 535203 ₰ zu berichten, woraus sich wiederum eine Steigerung von 56089 ₰ gegen das Vorjahr ergibt, und wodurch die Feststellung der Dividende so, wie wir sie in der Einleitung bereits mittheilten, möglich gemacht worden ist.

Die Einnahme aus dem Personen-Verkehre ist der vorigjährigen so gut wie gleich zu achten, da sie nur um 622  $\text{₰}$  hinter derselben zurückbleibt. Es ist dieses als günstig anzusehen, da die Personenfrequenz des Jahres 1863 schon alle vorausgehenden Jahre überflügelt hatte. Die Zahl der beförderten Personen betrug 4148 weniger, als im Vorjahre, wobei zu bemerken ist, daß sich darunter 3811 Militärs III. Classe befinden. Dieses hat seinen Grund in den im Jahre 1863 vorgekommenen durch die stattgehabten Manöver veranlaßten stärkeren Truppenbewegungen. Wie in früheren Jahren trifft von der Gesammtheit der beförderten Personen die überwiegende Mehrzahl auf den Binnenverkehr, indem von den 318029 überhaupt abgefertigten Reisenden nur 72735 directe Billets von und nach anderen Eisenbahnen löseten. Das Verhältniß der von den Reisenden benutzten Wagenklassen ist sich seit Eröffnung der Bahn bis jetzt mit geringen Schwankungen gleich geblieben, indem die Reisenden I. Classe noch immer unter 2 pCt. von der Gesammtheit geblieben sind; von den übrigen benutzten ungefähr Ein Drittel die II. und Zwei Drittel die III. Wagenklasse. Wir erwähnen hierbei, daß die Betrachtung des directen Personenverkehrs über die Station Hagenow hinaus die Wahrnehmung bestätigt, daß im Jahre 1864 wiederum eine erhebliche Zahl von Auswanderern die Bahn benutzt hat, indem im Ganzen 4686 Personen mehr von unserer Bahn auf die Berlin-Hamburger übergegangen sind, als von daher nach unseren Stationen abgefertigt wurden.

Der Zuwachs, welchen die Einnahme des Jahres 1864 zeigt, liegt also allein in der Güter- und Viehbeförderung. Für Equipagen und Vieh beträgt die Einnahme im Jahre 1864 28819  $\text{₰}$  und mithin 10278  $\text{₰}$  mehr als im vorausgehenden Jahre. Aus dem sonstigen Güterverkehr wurden 266463  $\text{₰}$  eingenommen und dadurch das Ergebniß des Vorjahres um 46435  $\text{₰}$  überschritten.

Was die Viehbeförderungen anbetrifft, so zeigen dieselben für das Jahr 1864 zum ersten Male wieder einigen Aufschwung, nachdem dieselben während der 2 Vorjahre erheblich zurückgegangen waren; es sind hieran fast alle Viehgattungen betheiligt. Die Beförderung von Schweinen und Schafen, welche den Hauptzweig der Mecklenburgischen Viehlausfuhr bilden, hat im abgelaufenen Jahre eine Höhe erreicht, hinter welcher alle Vorjahre zurückbleiben, mit Ausnahme des Jahres 1860, in welchem noch 5333 Schweine und 2952 Schafe mehr befördert wurden, als im Jahr 1864. Letzteres zeigt gegen das Vorjahr eine Mehrbeförderung von 1638 Stück Rindvieh, 16669 Schweinen und 11441 Schafen.

Ueber den Güterverkehr haben wir zu berichten, daß die Bewegung in Frachtgütern der Normalclassen keine nennenswerthe Veränderung gegen die vorausgegangenen Jahre zeigt. Die vorhin berichtete Zunahme gehört mithin den ermäßigten Frachtclassen an, und zwar ist die ermäßigte Classe II. A. (Productenclassen) fast allein dabei betheiligt, was im Wesentlichen der stattgehabten erheblichen Getreideausfuhr zuzuschreiben ist. Im Binnenverkehr wurden 496311  $\text{Ctr}$  der Productenclassen befördert, was hinter dem Vorjahre noch um 115283  $\text{Ctr}$  zurückbleibt. Im directen Verkehre dagegen erreichten die Beförderungen dieser Classen die Höhe von 1036740  $\text{Ctr}$ , wodurch das Vorjahr um 412940  $\text{Ctr}$  überflügelt wird.

Die Meilenzahl, welche jeder Transportgegenstand durchschnittlich durchfahren hat, wodurch die Ausgiebigkeit desselben für die Einnahme dargestellt wird, findet sich in den statistischen Notizen vorgeführt. Es ist daraus zu entnehmen, daß die Transportweite jedes beförderten Centners Frachtgut der Productenclassen  $1\frac{1}{3}$  Meile mehr als im Vorjahre und  $1\frac{2}{3}$  Meilen mehr als im Jahre 1862 betrug. Im Allgemeinen hat jeder Centner Gut durchschnittlich  $\frac{7}{8}$  Meilen mehr als im Jahre 1863 durchfahren. Auf jeder Meile Bahnlänge sind durchschnittlich im Jahre 1864 mehr befördert als im Vorjahre: 32163  $\text{Ctr}$  Vieh und 264107  $\text{Ctr}$  Güter.

Die in der Anlage F. vorgeführte übersichtliche Auskunft über die auf unserer Bahn transportirten Waarengattungen begleiten wir mit folgenden Bemerkungen:

In der nachstehenden Uebersicht sind die stattgehabten Producten-Transporte in den Jahren 1863 und 1864 mit einander verglichen.



	Es wurden transportirt:			Nach Hamburg allein wurden 1864 mehr als 1863 abgefertigt. Ctr.
	1863. Ctr.	1864. Ctr.	also 1864 mehr. Ctr.	
Buchweizen . . . . .	802	1973	1171	806
Gerste . . . . .	26046	42154	16108	21278
Malz . . . . .	6154	20658	14504	6036
Hafer . . . . .	33447	81973	48526	42692
Roggen . . . . .	160090	243574	83484	88220
Weizen . . . . .	364073	427575	63502	36829
Bohnen . . . . .	2358	3392	1034	1270
Erbsen und Linsen . . .	10564	32128	21564	20285
Lupinen und Wicken . .	29057	54136	25079	24871
Delfaat . . . . .	189031	302650	113619	188109
	821622	1210213	388591	430396

Aus der Höhe des nach Hamburg mehr transportirten Quantums geht hervor, daß die Bewegung auf anderen Strecken geringer gewesen sein muß. So sind z. B. im Jahre 1864 nur 14386 Ctr. Delfaat nach Wittenberge ausgeführt, was 69567 Ctr. weniger ausmacht, als die im Jahre 1863 dahin stattgehabte Beförderung.

Die Transporte von Brennholz betragen im Jahre 1864 23983 Ctr., mithin 10029 Ctr. mehr als im Vorjahre. Die Friedrich Franz Eisenbahn hat hiervon in 1½ Monaten 3729 Ctr. versandt.

Der Guano-Import von Hamburg ist um 6831 Ctr. zurückgegangen; derselbe betrug im Jahre 1864 nur 20820 Ctr.

Die Transporte von Steinkohlen und Coke sind im Jahre 1864 auf zusammen 247672 Ctr. beschränkt gewesen. Der Ausfall gegen 1863 betrug 94511 Ctr. Die Versendungen von Rostock und Wismar zeigen einen Rückschritt von 32536 Ctr. bei ersterer und von 73793 Ctr. bei letzterer Station.

Die Vorführung unserer Betriebs-Einnahmen und Ueberschüsse seit der Eröffnung der Bahn giebt das übersichtlichste Bild über den Gang, welchen unsere Verhältnisse im Laufe der Zeit genommen haben. Wir geben also nachstehend die Fortsetzung dieser Uebersicht mit geringfügiger Berichtigung einiger Positionen:

Einnahme pro Bahnmeile			Rücklage zum Reserve- und Er- neuerungsfond. in Procenten vom Stamm-Actien-Capital.	
für Beförderung von Personen und Gepäck.	für Beförderung von Gütern und dahin ge- hörigen Gegenständen.	zusammen.	Dividende	
1851	8403 ₰	4403 ₰	12806 ₰	0,25
1852	8992 "	5137 "	14129 "	0,75
1853	9633 "	6172 "	15805 "	0,75
1854	9872 "	8558 "	18430 "	1,25
1855	10452 "	11148 "	21600 "	1,5
1856	11066 "	10211 "	21277 "	1,5
1857	11902 "	10701 "	22603 "	2,0
1858	10739 "	11686 "	22425 "	2,0
1859	9771 "	11125 "	20896 "	1,5
1860	10734 "	12147 "	22881 "	2,125
1861	11769 "	12697 "	24466 "	2,875
1862	11843 "	11851 "	23694 "	2,333
1863	12483 "	12380 "	24863 "	2,5
1864	12450 "	15323 "	27773 "	3,5

Aus der nachstehenden Tabelle ist die Einnahme der 4 ersten Monate des begonnenen Jahres ersichtlich:

	1865.			1864.			1863.		
	Personen und Gepäck. ₰	Güter und Vieh. ₰	Total. ₰	Personen und Gepäck. ₰	Güter und Vieh. ₰	Total. ₰	Personen und Gepäck. ₰	Güter und Vieh. ₰	Total. ₰
Januar	16552	23498	40050	13928	17205	31133	15104	17079	32183
Februar	10512	20780	31292	12138	27527	39665	12669	17140	29809
März	14006	26398	40404	18539	35994	54533	17923	20163	38086
April	25364	26168	51532	16719	31015	47734	20040	16532	36572
	66434	96844	163278	61324	111741	173065	65736	70914	136650

Vorbehältlich der genauen Feststellung der Einnahmen pro März und April 1865.

Die Einnahme aus der Personenbeförderung zeigt hier wiederum einen Zuwachs gegen beide vor-  
aufgegangene Jahre. Die Einnahme aus dem Güterverkehre ergibt zwar noch einen Fortschritt von fast  
26000 ₰ gegen das Jahr 1863, bleibt aber um 15000 ₰ gegen das Vorjahr 1864 zurück. Die Getreide-  
ausfuhr in den 4 ersten Monaten des letztgenannten Jahres war aber so ungewöhnlich stark, daß wir hieraus  
noch keine ungünstigen Schlüsse über das Ergebnis des Jahres 1865 ziehen können. Erwähnen wollen wir  
noch, daß die Viehausfuhr sich im gegenwärtigen Jahre ungemein lebhaft anläßt, woran die Versendungen  
von den Stationen der Friedrich Franz Eisenbahn in erheblichem Maße theilhaftig sind.

Die Betriebs-Ausgaben für das Jahr 1864 ergeben nach der etatmäßigen Rechnung eine Minder-  
Ausgabe gegen den Voranschlag um 8655 ₰.

Uebersichtlich stellt sich diese Ersparung folgendermaßen dar:

	Es ist verausgabt: gegen den Etat	
	mehr	weniger.
A. In der allgemeinen Verwaltung überhaupt .....		1742 ₰
B. In der Bahnverwaltung		
bei der Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn .....	50 ₰	
bei den Unterhaltungskosten .....		3930 ₰
bei den allgemeinen Kosten .....		87 ₰
bei den unvorhergesehenen Fällen .....		1125 ₰
C. In der Transportverwaltung		
bei dem Fahrdienste .....		243 ₰
bei der Expedition .....	423 ₰	
bei der Feuerung der Locomotiven .....		443 ₰
bei dem Schmier- und Puß-Material für Locomotiven .....		314 ₰
bei der Unterhaltung der Locomotiven .....		852 ₰
bei der Zugkraft überhaupt .....		97 ₰
bei der Unterhaltung der Wagen .....		1419 ₰
bei dem Schmier- und Puß-Material für die Wagen .....		42 ₰
bei der Transport-Verwaltung im Allgemeinen noch .....	1166 ₰	
	1639 ₰	10294 ₰

Unterhaltungs-  
und  
Betriebskosten.

Die Minderausgabe beträgt hiernach:

A. In der allgemeinen Verwaltung.....	1742 ₰
B. In der Bahn-Verwaltung.....	5092 ₰
C. In der Transport-Verwaltung.....	1821 ₰
	<u>8655 ₰</u>

Diese Abweichungen der Ausgabe gegen den Voranschlag finden in der Rechnung (Anl. III.) ihre Erläuterung.

Gegen das Vorjahr zeigen die etatsmäßigen Betriebskosten eine Mehrausgabe von 701 ₰, u. zwar

B. in der Bahn-Verwaltung.....	46 ₰
C. in der Transport-Verwaltung.....	1067 „
	<u>1113 ₰</u>

wogegen Minder-Ausgabe

A. in der Allgemeinen Verwaltung.....	412 „
also mehr wie oben.....	<u>701 ₰</u>

Fahrplan.

Der Anschluß der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn zu Güstrow mußte nothwendig Veranlassung geben, vor der Eröffnung der Strecke Güstrow-Neubrandenburg unseren Fahrplan einer durchgreifenden Revision zu unterziehen, bei welcher nicht allein die Rücksicht auf die neue Anschlußstrecke, sondern auch unsere Verbindungen mit dem Auslande in Betracht kamen. Nachdem die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft einigen diesseits gehegten Wünschen durch die Einlegung neuer Züge zwischen Hamburg und Wittenberge mit anerkennenswerther Bereitwilligkeit entgegengekommen war, wurden wir dadurch in den Stand gesetzt, den jetzt bestehenden, von dem früheren Systeme wesentlich abweichenden Fahrplan in Vorschlag zu bringen, welcher nicht nur befriedigende Verbindungen mit der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn darbietet, sondern nach unserem Dafürhalten auch im Großen und Ganzen eine Verbesserung des früheren Zustandes in Ansehung sowohl des Binnenverkehrs diesseitiger Bahn, wie auch der Verkehrsverbindungen mit anderen Eisenbahnen genannt werden muß.

Was den Binnenverkehr betrifft, so bietet der neue Fahrplan dreimal täglich Reisegelegenheiten für alle Touren auf der Mecklenburgischen Bahn; desgleichen in Verbindung mit der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn bis Malchin. Die Strecke der eben genannten Bahn zwischen Malchin und Neubrandenburg hat zweimal tägliche Verbindungen in jeder Richtung mit allen diesseitigen Stationen. Anlangend den Verkehr mit dem Auslande finden wir hervorzuheben, daß die directen Verbindungen zwischen den Stationen unserer Bahn und Hamburg erheblich bequemer geworden sind. Auch die Reisegelegenheiten nach und von Magdeburg, Hannover, Cassel, Frankfurt a/M. und weiter sind in größerer Auswahl vorhanden als früher. Endlich sind die Bedürfnisse der Postverwaltung im Allgemeinen besser befriedigt als durch den früheren Fahrplan.

Es kann nicht auffallend sein, daß als unvermeidliche Folge eines so durchgreifend veränderten Fahrplansystems auch Stimmen im Publicum laut wurden, welchen einzelne Touren des früheren Fahrplans bequemer schienen und welche sich dabei tadelnd über die neue Einrichtung vernehmen ließen. Namentlich wurde der Verkehrsanschluß für die Reise von Berlin nach den Mecklenburgischen Stationen unbequem gefunden. Es mag eingeräumt werden, daß die frühere Reisegelegenheit von Berlin für manche Personen besser gepaßt haben mag, unstreitig aber hat die Lage der jetzigen Verbindung auch ihre Vortheile, namentlich für Personen, welche von entfernter belegenen Abgangsorten über Berlin nach Mecklenburg reisen. Außerdem aber bietet der neue Fahrplan auch noch eine zweite Reisegelegenheit von Berlin durch den jetzt gewonnenen Anschluß des ersten Zuges von Hagenow an den Courierzug der Berlin-Hamburger Bahn. Hätte aber auch wirklich die Fahrgelegenheit von Berlin nach Mecklenburg eine geringe Beeinträchtigung erfahren, so darf dabei nicht außer Betracht bleiben, daß der Personenverkehr mit Berlin ein verhältnißmäßig geringer ist, welcher gegenüber wichtigeren Bedürfnissen, namentlich denen des Binnenverkehrs, in den Hintergrund treten muß, sofern es, wie im vorliegenden Falle, unmöglich ist, den Anforderungen nach allen Richtungen hin volle Rechnung

zu tragen. Es ist ferner auch noch gegen den neuen Fahrplan erinnert worden, daß der Station Schwerin, weil Eine Verbindung mit Hagenow in jeder Richtung weniger existirt als früher, die Fahrgelegenheit des Morgens nach Hamburg und Abends wieder zurück verloren gegangen ist. Wenn nun aber auch diese Gelegenheit manchem Reisenden gepaßt haben mag, so muß doch behauptet werden, daß der davon gemachte Gebrauch zu geringe ist, um Berücksichtigung beanspruchen zu können.

Nach allem Gesagten müssen wir, wie schon angedeutet, der Ansicht sein, daß durch die Einführung des neuen Fahrplans im Allgemeinen eine nicht unwesentliche Verbesserung gegen den früheren Zustand erzielt worden ist, aus welcher Ursache wir auch keinen Anstand genommen haben, dem Gesellschafts-Ausschusse die Aufwendung der nicht unbedeutenden Mehrkosten, welche mit dem neuen System verknüpft sind, zu empfehlen.

Wir haben einige im abgelaufenen Jahre vorgekommene nicht erhebliche Veränderungen des Güter-<sup>Tarif.</sup>tarifes zu berichten. Die Frage, ob nicht etwa für die eine oder die andere Frachtklasse eine Ermäßigung der Tarife im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung des Verkehrs empfehlenswerth sei, hat uns seit einiger Zeit beschäftigt. Das Ergebniß unserer Erwägungen war eine Ermäßigung des Producten-Tarifes (Classe II A) im directen Verkehre mit den beiden anschließenden Eisenbahnen. Die Producten-Tarife für die Strecke Rostock-Hagenow und Güstrow-Hagenow sind hierdurch im directen Verkehre um  $\frac{2}{10}$  Sgr. pro Centner niedriger geworden. Außerdem haben wir es für nothwendig gehalten, den Tarif für Steinkohlen und Coke zu ermäßigen, weil der Consum und demnach auch die der Eisenbahn zufallenden Transporte gerade bei diesem Material ganz besonders davon abhängig sind, ob dasselbe zu einem angemessenen Preise nach den Verbrauchs-orten hingelegt werden und daher mit anderem Brennmaterial concurriren kann. Aus ähnlicher Veranlassung wird schon seit längerer Zeit das Staffurter und Schönebecker Steinsalz unter Verständigung mit den beteiligten Bahnverwaltungen zu einem ausnahmsweise billigen Tariffaße befördert. Endlich haben wir Veranlassung gefunden, gemeinsam mit der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn zur Ausgleichung des hier in dem Eisenbahntracte liegenden Umweges einige Tarif-Erleichterungen für den Verkehr dieser Bahn mit unserer Station Rostock eintreten zu lassen.

Den Personentarif anlangend, haben wir über eine in diesem Jahre bei dem Gesellschafts-Ausschusse beantragte und von demselben genehmigte Maaßregel zu berichten, wonach diejenigen Reisenden in II. und III. Wagenklasse, welche die Fahrt nach einer beliebigen Station und die Rückfahrt an Einem und Demselben Tage machen, einen Rabatt am Fahrgehalte von ungefähr 25 pCt. genießen. Die Verwaltung der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn hat die gleiche Einrichtung getroffen, welche auf beiden Bahnen im Binnenverkehre und für die wechselseitigen directen Beziehungen mit dem 1. Mai d. J. versuchsweise ins Leben getreten ist. Zu diesem Versuche mußten wir uns durch die Berichte veranlaßt finden, welche uns über die auf anderen Eisenbahnen Deutschlands erzielten Erfolge ähnlicher Maaßregeln mit großer Bereitwilligkeit erstattet worden sind. Für die Mecklenburgische Bahn soll nun die Einrichtung einstweilen bis zum 31. October bei Bestand bleiben, wo dann die Erfahrungsergebnisse über eine weitere Fortdauer derselben entscheiden werden.

Die Großherzogliche Friedrich Franz Eisenbahn ist für die Strecke Güstrow-Neubrandenburg am <sup>Anschlußbahnen.</sup> 15. November v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden und dadurch mit uns in Verbindung getreten. Wir haben dabei anzuführen, daß über die Mitbenutzung unseres Bahnhofes zu Güstrow nebst dem darauf in Thätigkeit befindlichen Personale, sowie über den Betrieb auf der Strecke Güstrow-Bügow eine Uebereinkunft mit der Verwaltung der genannten Bahn getroffen worden ist, welche für den in einander greifenden Verkehr und insbesondere auch für das Publicum manche Vortheile und Annehmlichkeiten darbietet.

Ueber die Eisenbahn Lübeck-Kleinen haben seit mehr als einem Jahre vielfache Verhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen und Bewerbern um die Concession stattgefunden. Diese soll, wie verlautet, jetzt englischen Unternehmern ertheilt worden sein; es ist uns hierüber jedoch zur Zeit noch nichts Zuverlässigeres bekannt geworden, als was die öffentlichen Blätter im Verlaufe der Zeit berichtet haben.

Von einiger Belebung des Verkehrs durch das Hinzutreten der jetzt eröffneten Strecke der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn kann hier Bericht erstattet werden, indem sich Transporte nachweisen lassen, welche uns ohne jenen Anschluß nicht zu Theil geworden wären; im Allgemeinen aber läßt sich über die Aussichten, welche sich unserem Institute den Einwirkungen der neuen Anschlußbahnen gegenüber eröffnen werden, ein Urtheil gegenwärtig noch nicht fällen.

Wir verfehlen nicht, hier noch der am 15 März 1864 stattgehabten Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Lauenburg nach Hohnstorf und der damit verbundenen Traject-Anstalt zwischen Hohnstorf und Lauenburg Erwähnung zu thun, wodurch unsere Verkehrsrouten nach Hannover und weiter eine nicht unerhebliche Abkürzung erfahren hat.

Schwerin, den 12. Mai 1865.

**Die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

# Rechnungs-Vorlagen

am 31. März 1865.

- I. Haupt-Rechnungs-Abschluß.
- II. Betriebs-Rechnung für das Jahr 1864.
- III. Betriebs-Kosten für das Jahr 1864 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 Erneuerungsfond.
- VIII. Rechnungs-Ablage der Pensions-Casse.



1865  
1864

Activa.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₰	β	℔	₰	β	℔	₰	β	℔
<b>Ans dem Jahresabschlusse pro 1864:</b>									
Bekleidungs-Conto, Im Voraus bestrittene Ausgaben für Uniformirungs-Gegenstände . . .				2542	43	8			
Werkstätten-Conto, Bestand der Haupt-Werkstatt an Materialien und unvollendeten Arbeiten . . . . .				4641	15	3			
Materialien-Conto, Bestand an Schwellen, Schienen und sonstigen Oberbau-Materialien, (Dem Reservefond angehörend) . . . . .	65133	36	—						
Desgleichen an verschiedenen Materialien . . . . .	32432	12	—	97566	—	—			
Kohlen- und Coke-Conto, Bestand an Kohlen und Coke in der Niederlage und Cokobrennerei- Anstalt zu Wismar . . . . .				12698	2	—			
Warnow-Brücke bei Sackhof, Ausgaben zur Erneuerung des Oberbaues derselben, welche nach Vollendung des Baues zur Berechnung kommen werden . . . . .				5178	6	6			
Betriebs-Cassen-Conto, Rechnungs-Bestand in den Cassen der Expeditionen . . . . .				9226	14	1	131852	33	6
<b>Am 31. März 1865:</b>									
Assicuranz-Prämien-Conto, Für die Versicherung des Gesellschafts-Eigenthumes gegen Feuers- gefahr ist die Prämie bis Ende 1866 vorweg bezahlt und beträgt die später zu verrechnende Ausgabe hiefür noch . . . . .				1265	41	—			
Debitoren, Schuldner in laufender Rechnung . . . . .				7465	19	—			
Großherzogliche Friedrich Franz Eisenbahn, Guthaben bei derselben in laufender Rechnung . . . . .				1550	30	8			
Haupt-Cassen-Conto, Baarer Bestand . . . . .				27801	19	—			
Rostocker Bank, Bestand bei derselben . . . . .				76116	15	—			
Banquiers in Berlin und Hamburg, Guthaben bei denselben . . . . .				76527	25	6			
Effecten-Conto, Bestand an Prioritäts-Obligationen und Werthpapieren für den Erneuerungsfond . . . . .	99800	—	—						
Desgleichen für den Assicuranzfond . . . . .	1400	—	—						
Desgleichen an außerdem vorräthigen Effecten . . . . .	30548	38	—	131748	38	—			
Darlehen-Conto, Gegen hinterlegte Sicherheit ausgeliehene Gelder . . . . .				8375	—	—	330850	44	2
							462703	29	8

am 31. März 1865.

I.

**Passiva.**

	Courant.			Courant.			Courant.		
	₰	β	z	₰	β	z	₰	β	z
<b>Aus dem Jahresabschlusse pro 1864:</b>									
Betriebs-Rechnung, Ueberschuß aus der Rechnung pro 1864 (I.) . . . . .							4397	28	11
Assicuranz-Conto, Erbobene Prämie für unter Werthangabe beförderte Güter . . . . .							1566	17	11
Reserve- und Erneuerungs-Fonds, Bestand des Erneuerungsfond am Jahreschluß (VII) . . . . .	187970	15	6						
ab: Schuld des Reservefond " " (VI) . . . . .	22881	19	5			165088	44	1	
Beamten-, Pensions- und Unterstützungs-Cassen, Guthaben der Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse . . .	633	34	10						
" " Unterstützungs-Casse für die niederen Angestellten . . .	358	6	—			991	40	10	
							172044	35	9
<b>Am 31. März 1865:</b>									
Dividendenscheine auf Stamm-Actien, Dividende pro 1864 . . . . .	152250	—	—						
Rückständige Dividendenzahlungen pro 1860 bis 1863 incl. . . . .	2121	4	—			154371	4	—	
Zins-Coupons, Rückständige Coupons auf Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B. . .	878	—	—						
Desgl. auf Schuldverschreibungen von ₰ 317440 Capital, worauf die Coupons für die Jahreszinsen à 4 pCt. am 1. Juli cr. fällig werden mit . . . . . ₰ 12697 29 β									
Davon ist die auf das Betriebsjahr 1864 fallende Hälfte demselben bereits belastet mit . . . . .	6348	38	6						
Rückständige Coupons . . . . .	336	—	6			7562	39	—	
Amortisirte Priorit.-Obligat. und Schuldverschreibungen, Rückständige amortisirte Priorit.-Obligationen Litt. A. und B. . . . .	3911	—	—						
Desgl. amortisirte Schuldverschreibungen . . . . .	1903	47	9			5814	47	9	
Zins- und Capital-Rest für die Amortisation, der Priorit.-Oblig. Litt. A. u. B. laut Amortisations-Rechnung (IV.)	84	—	—						
der Schuldverschreibungen laut Amortisations-Rechnung (V.) . . . . .	14604	39	—			14688	39	—	
Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Guthaben derselben in laufender Rechnung . . . . .						22150	30	2	
Creditoren, Gläubiger für vollführte Lieferungen und Leistungen . . . . .	4865	26	6						
Unabgehobene Nachnahmen aus dem Vorjahre . . . . .	97	38	6			4963	17	—	
Regulirung des Grundbesitzes, Nach abgeschlossener Baurechnung ist an Pacht für disponible Lände- reien, abzüglich stattgehabter Ausgaben, noch eingegangen . . . . .						1394	4	3	
Neue Rechnung, Einnahmen und Ausgaben zur Berechnung beim nächsten Abschlusse (Saldo) . . . . .						79713	4	9	
							290659	41	11
							462703	29	8







**Betriebskosten für das Jahr 1864**  
und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.

Etat						Titel.	Ausgabe												Bemerkungen.		
im Einzelnen.			im Ganzen.				im Einzelnen.				im Ganzen.				Gegen den Etat						
₰	β	₪	₰	β	₪		₰	β	₪	₰	β	₪	₰	β	₪	₰	β	₪			
<b>A. Allgemeine Verwaltung.</b>																					
15672	—	—				I.	a.	Verwaltungs-Personal: Gehalte und Löhne . . . . .	15306	31	9							365	16	3	Ad I. a. Erspart durch Ausfall des Honorars eines Directions-Mitgliedes für das erste Semester; außerdem durch Personalveränderungen in den Bureau.
1500	—	—					b.	„ „ Reisekosten und Diäten . . . . .	4103	3	6							396	44	6	
600	—	—					c.	„ „ Miethe-Entschädigungen . . . . .	600	—	—										
16	28	—					d.	„ „ Bekleidung . . . . .	16	32	9				—	4	9				
1200	—	—	18988	28	—		e.	„ „ Contractliche Pensionen . . . . .	1200	—	—	18226	20	—							
500	—	—				II.	a.	Bureau-Kosten: Bureau-Bedürfnisse . . . . .	531	24	6				31	24	6				
500	—	—	1000	—	—		b.	„ „ Heizung, Erleuchtung und Reinigung . . . . .	388	16	6	919	41	—				411	31	6	
750	—	—				III.	a.	Allgemeine Kosten: Porto, Provision und auswärtige Kosten ! . . . . .	527	24	1							222	23	11	
580	—	—					b.	„ „ Insertions- und Druckkosten . . . . .	470	41	3							109	6	9	
100	—	—					c.	„ „ Bücher, Karten u. . . . .	155	39	9				55	39	9				
60	—	—					d.	„ „ Oeffentliche Blätter . . . . .	48	25	—							11	23	—	
250	—	—					e.	„ „ Proceß-, Gerichts-, Notariats- und Stempel-Kosten . . . . .	91	47	—							158	1	—	
3	—	—					f.	„ „ Feuerversicherung des Mobiliars . . . . .	3	—	—										
150	—	—					g.	„ „ Unterhaltung der Mobilien . . . . .	150	29	—				—	29	—				
400	—	—					h.	„ „ Gratificationen und Unterstützungen . . . . .	293	28	—							106	20	—	
200	—	—					i.	„ „ Schadensvergütungen . . . . .	—	—	—							200	—	—	
200	—	—	2693	—	—		k.	„ „ Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	51	4	9	1792	46	10				148	43	3	
			22681	28	—			Summa A. Allgemeine Verwaltung				20939	11	10	88	2	—	1830	18	2	

1864 und 1865  
Betriebskosten für das Jahr 1864. (Fortsetzung.)

Etat			Titel.		Ausgabe			Gegen den Etat			Bemerkungen.				
im Einzelnen.		im Ganzen.			im Einzelnen.	im Ganzen.		mehr.		weniger.					
₰	β	₰			₰	β	₰	₰	β	₰		β			
<b>B. Bahn-Verwaltung.</b>															
35575	40	—	I. a.	Beaufsichtigung und Bedienung: Gehalte und Löhne . . . . .	35636	23	9	61	13	9	<p>Ad I. a u. b. Mehr-Ausgabe durch Vergrößerung des Bahnaufsichtspersonals in Folge des veränderten Fahrplans beim Anschlusse der Großherzogl. Friedrich Franz Eisenbahn.</p> <p>Ad II. a bis d. Mehre für das Jahr 1864 etatisirte Arbeiten mußten wegen Mangel an Arbeitskräften unterbleiben.</p> <p>Ad II. f. Veränderungen in der Einrichtung der Expeditionen auf den Güterböden, Ankauf von Inventarstücken für den Nachtdienst auf den Bahnhöfen, sowie Anfertigung zehn neuer Bahnmeisterwagen verursachte die Mehrausgabe.</p> <p>Ad II. g. Mehr verausgabt durch das Steigen der Kohlenpreise.</p>				
1314	28	—	b.	" " " Bekleidung . . . . .	1397	16	3	82	36	3					
861	—	—	c.	" " " Miethe=Entschädigung . . . . .	861	—	—	—	—	—					
512	—	—	d.	" " " Reisekosten . . . . .	512	—	—	—	—	—					
200	—	—	e.	" " " Bureau=Bedürfnisse . . . . .	196	15	3	—	3	32					
120	—	—	f.	" " " Druck- und Insertionskosten . . . . .	29	18	—	—	90	30					
		38582					38632	25	3						
2153	29	—	II. a.	Unterhaltungs-Kosten: Planum, Gräben, Böschungen . . . . .	1671	44	—	—	481	33					
2278	37	6	b.	" " " Brücken und Durchlässe . . . . .	1672	30	3	—	606	7					
20497	3	—	c.	" " " Oberbau, Geleise, Weichen, Drehscheiben u. . . . .	16602	4	9	—	3894	46					
4944	8	3	d.	" " " Nebenanlagen . . . . .	4893	20	6	—	50	35					
8555	18	8	e.	" " " Bahnhöfe und Haltestellen . . . . .	8649	38	9	64	20	1					
1541	17	3	f.	" " " Inventar . . . . .	2437	12	9	895	43	6					
750	—	—	g.	" " " Arbeitszüge für die Bahn-Unterhaltung . . . . .	893	29	3	143	29	3					
		40720					36790	36	3						
575	—	—	III. a.	Allgemeine Kosten: Grund und öffentliche Abgaben . . . . .	577	24	—	2	24	—					
1873	16	—	b.	" " " Heizung und Beleuchtung . . . . .	1785	34	—	—	87	30					
390	—	—	c.	" " " Feuerversicherung . . . . .	364	25	—	—	25	23					
634	—	—	d.	" " " Localmiethe für einzelne Stationen . . . . .	658	—	—	24	—	—					
2000	—	—	e.	" " " Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	875	2	9	—	1124	45					
		5472					4260	37	9						
		84775					79684	3	3	1274	22	10	6365	43	3
				Summa B. Bahn-Verwaltung											

## Betriebskosten für das Jahr 1864. (Fortsetzung.)

Stat			Titel.		Ausgabe			Gegen den Stat			Bemerkungen.						
im Einzelnen.		im Ganzen.			im Einzelnen.		im Ganzen.		mehr.			weniger.					
\$	β	α			\$	β	α	\$	β	α		\$	β	α			
<b>C. Transport-Verwaltung.</b>																	
7530	—	—	I.	a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne	7214	20	—				315	28	—	Ad I. a. Der im Stat mehr vorgegebene Schaffner war entbehrlich; auch fällt das Gehalt zweier Packmeister vom 15. November ab aus. Ad I. c. Die Meilengelder erreichten nicht die veranschlagte Höhe. Ad I. g. Für die Strecke Güstrow-Bügow seit Einführung des neuen Fahrplans vom 15. November. Ad II. b bis e. Durch den Anschluß der Großh. Friedrich Franz Eisenbahn an die Mecklenburgische veranlaßte sich die Vermehrung des Expeditions- und Bahnhofs-Personals, der Druck von Billets, Formularen u. s. w., wodurch die Mehrausgabe gegen den Stat.		
1049	10	—		b.	" Bekleidung	1084	3	3		34	41	3	99	26		9	
3269	19	—		c.	" Meilengelder	3169	40	3					22	44		—	
50	—	—		d.	" Nachtgelder	27	4	—								—	
50	—	—		e.	" Verschiedene Bedürfnisse	60	46	9		10	46	9				—	
50	—	—		f.	" Formulare	57	15	—		7	15	—				—	
—	—	—		g.	" Entschädigung an fremde Beamte	141	16	9		141	16	9				—	
		11998	29					11755	2								
23382	29	—	II.	a.	Expedition: Gehalte und Löhne	22985	31	—				396	46	—	Ad III. h. Ersparn in der Unterhaltung der Radbandagen. Ad III. i. Die Beschaffung von 92 Stück neuen Schraubenschlüsseln erhöhte diese Ausgabe. Ad IV. c. Ersparn in der Unterhaltung der Radbandagen. Ad IV. h. Betrifft die Entschädigung für fremde Personenwagen u. für den Betrieb der Strecke Bügow-Güstrow seit dem 15. November. Ad V. a. Folge der Einführung des Nachtdienstes zwischen Hagenow-Kleinen und Wismar seit Einführung des neuen Fahrplans. Ad V. e. Umzugs- und Entschädigungskosten an Beamte in Folge Einführung des neuen Fahrplans.		
509	46	—		b.	" Bekleidung	548	24	6		38	26	6				—	
1030	—	—		c.	" Miethe-Entschädigung	1034	—	—		4	—	—				—	
1800	—	—		d.	" Druck- und Insertionskosten	2571	8	—		771	8	—				—	
360	—	—		e.	" Bureau-Bedürfnisse	365	7	9		5	7	9				—	
		27082	27					27504	23	3							
11447	10	—	III.	a.	Bugkraft: Gehalte und Löhne	11160	11	9				286	46	3	Ad III. h. Ersparn in der Unterhaltung der Radbandagen. Ad III. i. Die Beschaffung von 92 Stück neuen Schraubenschlüsseln erhöhte diese Ausgabe. Ad IV. c. Ersparn in der Unterhaltung der Radbandagen. Ad IV. h. Betrifft die Entschädigung für fremde Personenwagen u. für den Betrieb der Strecke Bügow-Güstrow seit dem 15. November. Ad V. a. Folge der Einführung des Nachtdienstes zwischen Hagenow-Kleinen und Wismar seit Einführung des neuen Fahrplans. Ad V. e. Umzugs- und Entschädigungskosten an Beamte in Folge Einführung des neuen Fahrplans.		
677	28	—		b.	" Bekleidung	704	12	—		26	32	—				—	
1567	34	7		c.	" Meilengelder	1650	34	9		83	—	2				—	
50	—	—		d.	" Nachtgelder	18	12	—					31	36		—	
21098	44	8		e.	" Feuerung	20656	1	9					442	42		11	
360	8	—		f.	" Heizung der Vorwärmer und Speisung der Wasserreservoirs	420	24	—		60	16	—				—	
2909	28	2		g.	" Material zum Schmieren und Pugen der Locomotiven	2595	11	—					314	17		2	
18120	—	—		h.	" Unterhaltung der Locomotiven	17268	6	3					851	41		9	
50	—	—		i.	" Unterhaltung und Ergänzung der Locomotiv-Utensilien	125	43	3		75	43	3				—	
170	—	—		k.	" Feuerversicherung der Locomotiven	147	16	—					22	32		—	
201	—	—		l.	" Miethe-Entschädigung	201	—	—								—	
72	—	—		m.	" Reisefkosten	72	—	—								—	
		56724		9	5				55019	28	9						
663	28	—	IV.	a.	Transportmittel: Gehalte und Löhne	668	22	6		4	42	6			—	Ad III. h. Ersparn in der Unterhaltung der Radbandagen. Ad III. i. Die Beschaffung von 92 Stück neuen Schraubenschlüsseln erhöhte diese Ausgabe. Ad IV. c. Ersparn in der Unterhaltung der Radbandagen. Ad IV. h. Betrifft die Entschädigung für fremde Personenwagen u. für den Betrieb der Strecke Bügow-Güstrow seit dem 15. November. Ad V. a. Folge der Einführung des Nachtdienstes zwischen Hagenow-Kleinen und Wismar seit Einführung des neuen Fahrplans. Ad V. e. Umzugs- und Entschädigungskosten an Beamte in Folge Einführung des neuen Fahrplans.	
727	11	2		b.	" Material zum Schmieren und Pugen der Wagen	685	25	—					41	34	2		
22316	32	—		c.	" Unterhaltung der Wagen	20897	23	3					1419	8	9		
300	—	—		d.	" Unterhaltung und Ergänzung der Wagen-Utensilien	110	—	3					189	47	9		
180	—	—		e.	" Feuerversicherung der Wagen	152	12	—					27	36	—		
51	—	—		f.	" Miethe-Entschädigung	51	—	—							—		
36	—	—		g.	" Reisefkosten	36	—	—							—		
—	—	—		h.	" Wagenmiethe	354	25	10		354	25	10			—		
		24274	23	2				22955	12	10							
3679	21	—	V.	a.	Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung	4495	5	—		815	32	—			—	Ad III. h. Ersparn in der Unterhaltung der Radbandagen. Ad III. i. Die Beschaffung von 92 Stück neuen Schraubenschlüsseln erhöhte diese Ausgabe. Ad IV. c. Ersparn in der Unterhaltung der Radbandagen. Ad IV. h. Betrifft die Entschädigung für fremde Personenwagen u. für den Betrieb der Strecke Bügow-Güstrow seit dem 15. November. Ad V. a. Folge der Einführung des Nachtdienstes zwischen Hagenow-Kleinen und Wismar seit Einführung des neuen Fahrplans. Ad V. e. Umzugs- und Entschädigungskosten an Beamte in Folge Einführung des neuen Fahrplans.	
2	42	—		b.	" Bekleidung	3	—	9			6	9			—		
200	—	—		c.	" Mancoelder und Schadensvergütungen	155	30	11					44	17	1		
300	—	—		d.	" Feuerversicherung der Transportgegenstände	218	40	—					81	8	—		
300	—	—		e.	" Unvorhergesehene Fälle	634	10	9		334	10	9			—		
		4482	15	—				5506	39	5							
		124562	7	7				122741	10	3		2768	35	3	4589	32	7

# Recapitulation.

Etat.				Ausgabe.			Gegen den Etat					
\$	β	z		\$	β	z	mehr			weniger		
							\$	β	z	\$	β	z
22681	28	—	20939	11	10	88	2	—	1830	18	2	
84775	23	8	79684	3	3	1274	22	10	6365	43	3	
124562	7	7	122741	10	3	2768	35	3	4589	32	7	
232019	11	3	223364	25	4	4131	12	1	12785	46	—	
8654	33	11	mithin weniger gegen den Etat			8654	33	11				
223346	25	4	223364	25	4	12785	46	—	12785	46	—	

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

Stand am 31. December 1864.

	Litt. A.			Litt. B.			Zusammen		
	900000 ₰			700000 ₰			1600000 ₰		
Capital-Erlöfung bis 31. December 1864:									
Litt. A. 15 Jahre, Litt. B. 14 Jahre à 1/2 pCt. . . . .	67500	—	—	49000	—	—	116500	—	—
Zinsen-Ersparung bis 31. December 1864 . . . . .	23118	—	—	15266	—	—	38384	—	—
Ausgelooft sind:									
bis Ende 1864 (Litt. A. in 15 Jahren, Litt. B. in 14 Jahren)	90618	—	—	64266	—	—	154884	—	—
	90600	—	—	64200	—	—	154800	—	—
Bestand-Vortrag auf 1865	18	—	—	66	—	—	84	—	—
Nachweis der Obligationen:									
Es waren im Umlauf am 1. Januar 1864 . . . . .	817200	—	—	641600	—	—	1458800	—	—
Ausgelooft im Juli 1864 . . . . .	7800	—	—	5800	—	—	13600	—	—
Bleibt im Umlauf am 1. Januar 1865 . . . . .	809400	—	—	635800	—	—	1445200	—	—
Im Ganzen ausgelooft bis 1. Januar 1865 . . . . .	90600	—	—	64200	—	—	154800	—	—
Gesamt-Anleihe	900000	—	—	700000	—	—	1600000	—	—

## Amortisation der Schuldverschreibungen.

Capital 348000 Thaler.

Stand am 31. December 1864.

	Courant.		
	₰	β	z
Capital-Tilgung für die Betriebsjahre 1857, 1858, 1860, 1861, 1862, 1863 und 1864:			
4 Jahre (1857, 1858, 1860 und 1862) à 1 pCt. des obigen Capitalles . . . . .	13920	—	—
2 Jahre (1861 und 1863) à 2 pCt. des obigen Capitalles . . . . .	13920	—	—
1 Jahr (1864) 4 pCt. des obigen Capitalles . . . . .	13920	—	—
(für das Jahr 1859 fand keine Tilgung statt, weil die Dividende weniger als 2 pCt. betrug)			
Zinsen-Ersparung bis 31. December 1864 . . . . .	3404	39	—
	45164	39	—
Ausgelooset sind:			
in den Jahren 1858, 1859, 1861, 1862, 1863 und 1864 . . . . .	30560	—	—
	14604	39	—
Bestand-Vortrag auf 1865			
	14604	39	—
Nachweis der Schuldverschreibungen:			
Es waren im Umlauf am 1. Januar 1865 . . . . .	317440	—	—
Ausgelooset sind in den Jahren 1858, 1859, 1861, 1862, 1863 und 1864 . . . . .	30560	—	—
	348000	—	—
Gesamt-Anleihe			
	348000	—	—





Rechnung des Erneuerungsfonds bis Ende December 1864.

Zusatzgabe.	Courant.		Courant.		Einnahme.	Courant.		Courant.	
	₰	β S.	₰	β S.		₰	β S.	₰	β S.
Zum Jahre 1864 wurden neu beschafft:									
3 Stück Sr. bedeckte Güterwagen (Sto. 19, 40 und 44)	2331	17	9						
5 " 4r. offene Güterwagen (Sto. 286 bis 290) . . .	4172	31	3						
12 " 4r. Güterwagen (Sto. 301 bis 312) . . . . .	2765	25	—						
Es wurden erneuert:			9269	26				50250	—
die Dampfhebel der Locomotiven „Stebel“ und „Schwaan“	11111	19	3						
Regel der Locomotive „Kanon“ und Umbau derselben	4259	26	6						
zu einer getuppten Maschine . . . . .				15370	45	9			
Ein hantichen Maschinen wurden beschafft:									
auf dem Bahnhof zu Mühlrow . . . . .	2957	24	3						
" " " Mühlrow . . . . .	2063	10	—						
Bestand-Vortrag auf 1865 laut Rechnungs-Abschluss (1) . .				187970	15	6			
				217631	25	6			
								217631	25
									6

Bestand-Vortrag aus dem Jahre 1863 . . . . .

Zum Jahre 1864 wurden aus der bereits abgeschlossenen  
 Rechnung noch realisiert:  
 durch Veräußerung von Eisensteinen . . . . .

Beitrag des Betriebsjahres 1864 . . . . .

167346 16

35 9 6

35 9 6

Rechnungs-Ablage der Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse der Beamten  
am 31. December 1864.

	Bis ultimo Decbr. 1863.			Im Jahre 1864.			Total - ultimo Decbr. 1864.		
	₰	β	℔	₰	β	℔	₰	β	℔
<b>I. Einnahme.</b>									
1) Personal-Conto:									
a. Gehaltsbeiträge .....	13060	21	3	1566	21	6	14626	42	9
b. Eintrittsgelder .....	504	10	—	63	—	—	567	10	—
c. Zulagegelder .....	250	40	—	52	22	—	303	14	—
d. Extraeinschüsse .....	460	41	9	8	22	6	469	16	3
2) Erlös für gefundene Gegenstände .....	800	22	3	61	7	—	861	29	3
3) Auffahrt für Heu, Weiden, Ackerstücke u. ....	12545	25	6	1678	15	6	14223	41	—
4) Dotationen der Eisenbahn-Gesellschaft .....	11425	34	9	825	19	—	12251	5	9
5) Verschiedene Ueberweisungen und zufällige Einnahmen .....	3103	16	9	307	24	10	3410	41	7
6) Strafgeder der Eisenbahn-Beamten .....	273	42	—	8	22	—	282	16	—
7) Zinsen auf belegte Capitalien .....	10881	27	9	2529	25	6	13411	5	3
8) Erlös für verkaufte Reglements, Fahrpläne u. ....	659	11	6	33	2	—	692	13	6
9) Vergütung für Beaufsichtigung des Staats-Telegraphen .....	1357	15	—	142	24	—	1499	39	—
Summa der Einnahme	55323	20	6	7276	13	10	62599	34	4
<b>II. Ausgabe.</b>									
1) Unkosten-Conto .....	71	16	—	1	—	—	72	16	—
2) Personal-Conto:									
a) Invaliden-Pensionen .....	110	—	—	33	—	—	143	—	—
b) Wittwen-Pensionen .....	441	22	6	263	19	—	704	41	6
c) Waisen-Pensionen .....	31	30	—	30	29	—	62	11	—
Summa der Ausgabe	654	20	6	328	—	—	982	20	6
<b>III. Abschluß.</b>									
Einnahme wie oben ad I. ....	55323	20	6	7276	13	10	62599	34	4
Ausgabe wie oben ad II. ....	654	20	6	328	—	—	982	20	6
Bestand	54669	—	—	6948	13	10	61617	13	10
Außer diesem Bestande sind noch ausstehend: an Gehaltsbeiträgen .....							509	44	—

Die Nachweisung des obigen Bestandes von 61617 ₰ 13 β 10 ℔ befindet sich umstehend.



# Nachweisungen

über den

## gesammten Verkehr

im Jahre 1864.

- 
- A. Betriebs-Resultate. Monatsweise Zusammenstellung derselben mit Angabe der geförderten Gegenstände und der dafür erhobenen Geldbeträge.
  - B. Betriebs-Einnahmen. Summarische Zusammenstellung der Einnahmen.
  - C. Uebersicht der Personen-Frequenz. Bewegung der Reisenden von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
  - D. Uebersicht des Vieh- und Equipagen-Transports. Bewegung von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
  - E. Uebersicht des Güter-Verkehrs. Bewegung der geförderten Massen von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
  - F. Uebersicht des Güter-Verkehrs nach den Waaren-Gattungen. Bewegung der geförderten Massen von und nach jeder einzelnen Station.
  - G. Vergleichende Uebersicht der Personenfrequenz von und nach den verschiedenen Stationen für die letzten 3 Jahre, mit Angabe der von den Reisenden zurückgelegten Meilen.
  - H. 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.
  - I. Uebersicht der Personen- und Güter-Abfertigungen von und nach den Stationen anderer Bahnen.
-

### Betriebs-Resultate

Monatsweise

	Personen.					Gepäck.			Equipagen.			Vieh.												
	Classe.			Zusammen.	Einnahme.	Gewicht.	Ueberfracht.		Classe.		Betrag.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Schafe, Hammel etc.	Schweine.	Gänse, Puter etc.	Hunde.						
	I.	II.	III.				I.	II.																
	Wilitaires. III. Cl.	Zusammen.		Einnahme.		Gewicht.		Ueberfracht.		Betrag.		Stück												
III. Cl.	Zusammen.		Einnahme.		Gewicht.		Ueberfracht.		Betrag.		Stück													
Januar	245	6641	10630	1416	18932	13538	28	2	4108,7	389	19	9	9	30	41	7	595	131	26	887	1122	3	68	
Februar	224	5662	9711	325	15922	11649	46	—	3747,4	415	6	1	2	10	41	4	10	426	252	35	3255	1603	25	80
März	203	7510	16486	1277	25476	17926	40	—	5721,8	612	—	3	1	9	34	44	10	137	219	46	4196	2815	140	165
April	231	6350	13192	309	20082	15840	21	1	5384,3	805	1	3	—	13	55	—	—	118	351	90	6280	3230	54	137
Mai	504	11736	27515	1464	41219	27969	43	7	7644,1	827	17	8	12	25	191	11	2	227	422	117	10295	2859	127	125
Juni	300	7574	16077	333	24284	17564	28	3	5312,2	590	19	9	6	5	61	19	2	166	355	176	8898	4331	71	178
Juli	291	10564	25098	579	36532	24629	25	2	7727,8	831	22	7	15	20	248	4	9	241	508	137	3944	3975	186	226
August	295	10170	21103	1394	32962	24667	4	10	8050,9	912	17	8	—	15	87	—	1	497	230	94	1207	3658	106	241
September	346	8601	18488	1448	28883	21233	3	1	7073	867	26	6	4	11	61	31	11	212	224	38	557	3141	203	207
October	319	9427	20310	1493	31549	22923	24	7	8091	1097	3	11	5	13	129	4	9	170	201	28	63	1697	342	216
November	280	6787	11824	379	19270	14667	11	11	4539,6	497	43	5	3	5	49	18	6	56	51	19	326	1989	35	111
December	320	7929	13071	1598	22918	17355	45	11	4797,4	468	2	11	2	12	104	19	4	22	101	25	725	1830	45	114
	3558	98951	203505	12015	318029	229966	34	7	72198,2	8313	37	9	50	147	1094	8	11	2867	3045	831	40633	32250	1337	1868

### im Jahre 1864.

Zusammenstellung.

Vieh.	Güter.										Provision.		Extraordinaria.		Total.														
	Betrag.	Eilgüter.	Normalgüter. Tarif I.	Producte.		Ausnahmes-Tarife.	In Wagenladungen.	Zusammen.	Betrag.	Betrag.	Betrag.	Betrag.																	
				Tarif II A.	Tarif II B.																								
				Centner.																									
Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.																		
1642	25	7	2591,5	36464,3	110232,2	32154	—	1749,7	183191,7	15503	1	8	29	2	11	—	—	—	—	—	—	—	31133	23	8				
2460	23	11	2982,6	50331,4	173383,5	16373,6	100	1731,2	244902,3	24987	37	1	37	45	10	72	25	6	—	—	—	—	—	—	39664	45	3		
2100	28	9	4471,9	64173,1	215138,6	24496	300	4057,6	312637,2	33812	22	11	46	19	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54533	12	6		
2992	6	4	3237,4	62777,9	177152,6	38530,2	300	5073,2	287071,3	27920	33	7	47	10	—	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47734	24	3	
3693	32	—	3360,5	54853,5	120282,4	35755,3	500	3426,5	218178,2	21650	13	11	36	23	5	518	10	6	—	—	—	—	—	—	—	54887	8	3	
3686	25	8	2604,6	56106,9	98098,1	45472,5	1300	4282,4	207864,5	19164	14	4	37	32	—	166	6	6	—	—	—	—	—	—	—	41271	1	8	
3453	4	10	3195,4	52076,1	77346,2	27778,7	13188	7232,1	180816,5	17294	35	2	34	32	4	222	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46713	28	10
2526	27	3	2988,6	52535,9	149634,9	23455,5	20116,5	11102,3	259833,7	22929	29	1	36	39	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51159	22	2
1859	38	5	2941,2	62137	105344,2	19730,3	17646,5	9105,9	216905,1	21409	6	4	40	18	3	125	32	3	—	—	—	—	—	—	—	—	45597	12	9
1348	46	5	3450	58504,4	100656,1	17058,5	20496	6942,8	207107,8	20463	33	4	36	29	1	101	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	46100	7	10
943	43	5	4314,5	54137,8	87389	24466,7	36885	9056,7	216249,7	19891	27	7	37	47	5	99	43	3	—	—	—	—	—	—	—	—	36187	43	6
1016	17	8	6269,7	45535,3	118393,2	29261,8	35367,1	1444	236271,1	19742	41	1	31	8	3	261	25	3	—	—	—	—	—	—	—	—	38980	16	5
27724	32	3	42407,9	649633,6	1533051	334533,1	146199,1	65204,4	2771029,1	264770	8	1	452	20	6	1641	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	533963	7	1

B.

# Betriebs-Einnahme im Jahre 1864.

Summarische Zusammenstellung.

1864

	Im Einzelnen.			Im Ganzen.		
	₰	β	℔	₰	β	℔
Für 306014 Personen I., II. und III. Classe . . . . .	225190	₰ 1	β 10 ℔	229966	34	7
„ 12015 Militairs III. Classe . . . . .	4776	„ 32	„ 9 „			
<b>Extraordinair</b> { Fahrten des Großherzoglichen Eisenbahnwagens 442	₰ 39	β —	℔ —	1641	9	—
{ 20 Extrazüge . . . . .	1198	„ 18	„ — „			
Für 72198 Centner Gepäck . . . . . (Ueberfracht)	8313	37	9			
<b>Zusammen im Personen-Verkehr</b>						
				239921	33	4
Für 197 Stück Equipagen . . . . .	1094	8	11			
Für 5912 Stück groß und 76919 Stück klein Vieh . . . . .	27724	32	3			
Für 2771029 Centner Güter . . . . .	264770	8	1			
Für Provision auf Nachnahme . . . . .	452	20	6			
<b>Zusammen im Güter-Verkehr</b>						
				294041	21	9
<b>Summa (siehe Anlage A.)</b>						
				533963	7	1
Hiezu: Vergütung für die im Jahre 1863 beförderten Postgüter mit . . . . .				1240	—	—
<b>Summa</b>						
				535203	7	1

# Uebersicht der Personen-Frequenz im Jahre 1864.

Von	Classe.	Nach Kostock.	Nach Schwaan.	Nach Güstrow.	Nach Bülow.	Nach Warnow.	Nach Blanken- berg.	Nach Deutschow.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Zachun.	Nach Hagenow.	Total.
Kostock.	Erste		11	46	16		13		24	5	130		93	338
	Zweite		2005	3837	2197	346	876	103	1085	180	2976	13	3030	16648
	Dritte		9680	6118	4341	434	1156	113	1569	166	3518	22	5248	32365
	Militair		4	30	32	8	14	—	71	4	797	—	128	1088
	Summe		11700	10031	6586	788	2059	216	2749	355	7421	35	8499	50439
Schwaan.	Erste	12		1	—	—	—	—	4	—	11	—	10	38
	Zweite	1941		297	367	15	72	24	104	51	231	—	212	3314
	Dritte	9300		1258	1884	106	325	29	209	73	466	15	435	14100
	Militair	10		1	1	—	—	—	4	—	132	—	17	165
	Summe	11263		1557	2252	121	397	53	321	124	840	15	674	17617
Güstrow.	Erste	34			49	—	4	—	25	16	221	—	122	471
	Zweite	3791	249		2664	58	514	116	1042	193	2417	6	2004	13054
	Dritte	6117	1118		7481	257	1196	166	1268	313	3272	55	5488	26731
	Militair	51	2		32	—	1	—	40	1	1176	—	177	1480
	Summe	9993	1369		10226	315	1715	282	2375	523	7086	61	7791	41736
Bülow.	Erste	20	1	38	—	—	—	—	2	—	14	—	13	88
	Zweite	2331	360	2632		120	289	72	314	76	725	8	538	7465
	Dritte	4374	1824	7290		783	1021	93	596	183	1266	28	849	18307
	Militair	39	1	35		3	2	—	35	—	153	—	40	308
	Summe	6764	2186	9995		906	1312	165	947	259	2158	36	1440	26168
Warnow.	Zweite	422	22	89	108	—	18	2	82	18	241	2	96	1100
	Dritte	471	96	273	755		293	38	170	51	229	—	159	2535
	Militair	8	—	—	2		—	—	36	—	53	—	—	99
	Summe	901	118	362	865		311	40	288	69	523	2	255	3734
Blanken- berg.	Erste	5	—	8	—	—	—	—	—	—	13	—	10	36
	Zweite	879	62	469	269	18	—	51	377	33	916	1	405	3480
	Dritte	1147	291	1175	939	231		359	1215	650	2046	39	857	8919
	Militair	10	—	—	2	—	—	—	97	—	171	—	39	319
	Summe	2011	353	1652	1210	249		410	1689	683	3146	40	1311	12754
Deutschow.	Zweite	101	22	128	56	3	56	—	162	22	348	2	90	990
	Dritte	110	25	145	90	40	402		378	219	686	21	93	2209
	Militair	—	—	—	—	—	—		10	—	44	—	3	57
	Summe	211	47	273	146	43	458		550	241	1078	23	186	3256
Wismar.	Erste	28	5	21	1	—	1	—	—	3	179	—	44	282
	Zweite	1175	106	1035	321	76	376	157	—	794	3606	15	1673	9334
	Dritte	1843	167	1257	583	184	1144	358		2900	5782	79	2757	17054
	Militair	115	1	42	36	38	102	6	—	23	730	13	294	1400
	Summe	3161	279	2355	941	298	1623	521		3720	10297	107	4768	28070
Kleinen.	Erste	8	—	11	—	—	1	—	5	—	8	—	8	41
	Zweite	229	47	241	72	21	49	43	853	—	937	4	219	2715
	Dritte	208	95	384	181	57	711	192	2957		2894	60	401	8140
	Militair	5	—	1	—	—	1	—	23	—	53	—	21	104
	Summe	450	142	637	253	78	762	235	3838		3892	64	649	11000
Schwerin.	Erste	114	7	202	9	—	10	—	179	7	—	—	649	1177
	Zweite	2938	227	2456	689	254	907	360	3805	881	—	500	9670	22687
	Dritte	3461	391	3405	1241	246	1970	699	5961	2921		1951	17017	39263
	Militair	818	129	1086	155	60	157	43	725	51		46	1410	4680
	Summe	7331	754	7149	2094	580	3044	1102	10670	3860		2497	28746	67807
Zachun.	Zweite	14	—	—	—	—	—	—	—	44	517	—	141	716
	Dritte	21	—	—	—	—	—	—	—	206	2174		941	3342
	Militair	—	—	—	—	—	—	—	—	5	42		5	52
	Summe	35	—	—	—	—	—	—	—	255	2733		1087	4110
Hagenow.	Erste	100	16	179	10	—	9	—	50	7	716	—	—	1087
	Zweite	2948	142	1939	469	72	414	64	1545	187	9526	142	—	17448
	Dritte	4521	254	3282	702	88	901	84	2732	343	16740	893	—	30540
	Militair	128	10	182	63	2	41	—	275	18	1541	3	—	2263
	Summe	7697	422	5582	1244	162	1365	148	4602	555	28523	1038		51338
Total.	Erste	321	40	506	85	—	38	—	289	38	1292	—	949	3558
	Zweite	16769	3242	13123	7212	983	3571	992	9369	2479	22440	693	18078	98951
	Dritte	31543	13941	24587	18197	2426	9119	2131	17055	8025	39073	3163	34245	203505
	Militair	1184	147	1377	323	111	318	49	1316	102	4892	62	2134	12015
	Summe	49817	17370	39593	25817	3520	13046	3172	28029	10644	67697	3918	55406	318029



**D.****Uebersicht des Vieh- und Equipagen-Transports**

im Jahre 1864.

Von	Nach Hofsch.	Nach Schwann.	Nach Güstrow.	Nach Püchow.	Nach Warnow.	Nach Plankenberg.	Nach Deutschow.	Nach Wismar.	Nach Kleinen.	Nach Schwerin.	Nach Fagelow.	Total.
Hofsch.	Pferde	3	1	1	1			9		42	160	204
	Indvieh	6		5							241	258
	Kälber	7				141			8		40	46
	Schafe, Hammel zc.	181	2	106		2	3	4	2	3	3367	3545
	Schweine	144	3	50						16	70	3362
Schwann.	Puter, Gänse zc.	35	29	29	5	15	7	14	5	68	48	283
	Hunde	2	3							5	2	291
	Equipagen											14
	Pferde		1					1		13	90	104
	Indvieh	8	2	1				2			217	228
Güstrow.	Kälber	199	9	10							2090	2398
	Schafe, Hammel zc.	24	26	10		17					1404	1481
	Schweine	46	7	14		24			3	7	22	92
	Puter, Gänse zc.	39		14		3					10	98
	Hunde	3										3
Püchow.	Equipagen	43		1	6			5	3	84	178	314
	Pferde		3	1	1			7	2	8	1279	1295
	Indvieh	9		1	1			5	7	15	226	265
	Kälber	2		2		3		5	7	183	21310	21513
	Schafe, Hammel zc.	43	1	5		2		4	1	35	8478	8567
Warnow.	Schweine	92	10	10	5	2		6	4	15	68	208
	Puter, Gänse zc.	59	41	77	2	10		10	5	25	59	261
	Hunde	1		2		2		1	12	12	4	22
	Equipagen			8						75	205	288
	Pferde	1		17					5	2	100	125
Fagelow.	Indvieh	1		2							15	19
	Kälber	1		25					2	4	1407	1441
	Schafe, Hammel zc.	1		9					2		1608	1707
	Schweine	7	5			76		24	16	3	3	206
	Puter, Gänse zc.	126	2	1	6	10			4	20	9	171
Warnow.	Hunde	2		10					1	1		13
	Equipagen			4								
	Kälber	2		3					8		2	5
	Schafe	2		11								10
	Schweine	3	3	1							6	13

Plankenberg.	Pferde		1									6
	Indvieh											382
	Kälber											121
	Schafe, Hammel zc.											2855
	Schweine											4503
Deutschow.	Puter, Gänse zc.			4				8				52
	Hunde											67
	Equipagen											2
	Pferde											10
	Indvieh											15
Wismar.	Kälber											16
	Schafe, Hammel zc.											169
	Schweine											319
	Puter, Gänse zc.											107
	Hunde											3533
Kleinen.	Equipagen											5241
	Pferde											67
	Indvieh											127
	Kälber											10
	Schafe, Hammel zc.											27
Schwerin.	Schweine											26
	Puter, Gänse zc.											16
	Hunde											2003
	Equipagen											16
	Pferde											8
Fagelow.	Indvieh											95
	Kälber											694
	Schafe, Hammel zc.											261
	Schweine											120
	Puter, Gänse zc.											3314
Total.	Hunde											7302
	Equipagen											410
	Pferde											326
	Indvieh											77
	Kälber											899

Anmerkung. Von und nach Friedrichswalde haben im Jahre 1864 Vieh-Transporte nicht stattgefunden.

Uebersicht des Güterverkehrs im Jahre 1864.

Table with 13 columns: Von, Bezeichnung der Classen, and 12 stations (Köfnch., Schwann., Güstrow., Püchow., Warnow., Friedrichswalde., Plankenber., Pentschow., Wismar., Kleinen., Schwerin., Jagenow., Total). Each station column has sub-columns for 1/2, 1/4, 3/4, and total percentages.

Table with 13 columns: Von, Bezeichnung der Classen, and 12 stations (Plankenber., Pentschow., Wismar., Kleinen., Schwerin., Jagenow., Total). Each station column has sub-columns for 1/2, 1/4, 3/4, and total percentages.











G.

# Vergleichende Uebersicht der Personenfrequenz

von und nach den verschiedenen Stationen für die letzten 3 Jahre,

mit Angabe der von den Reisenden zurückgelegten Meilen.

Es sind befördert:

	1864.				1863.				1862.			
	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	50439	1	386353	3	50653	2	396631	2	50470	1	384671
Schwaan . . . . .	7	17617	8	58505	7	17235	8	56881	7	18308	8	56861
Güstrow . . . . .	4	41736	4	288788	4	41821	4	285562	4	39926	4	268203
Bügow . . . . .	6	26168	6	97445	6	26944	6	99291	6	25840	6	95482
Blankenberg . . . . .	8	12754	7	63179	8	13192	7	65278	8	12710	7	62648
Wismar . . . . .	5	28070	5	169793	5	27635	5	168227	5	26552	5	160587
Kleinen . . . . .	9	11000	9	34314	9	10491	9	33223	9	9692	9	30846
Schwerin . . . . .	1	67807	3	362834	1	68413	3	362782	1	61880	3	330108
Hagenow . . . . .	2	51338	2	372405	2	54547	1	397858	3	49271	2	366125
Warnow . . . . .	11	3734	10	16175	11	3588	10	15153	11	3592	10	15169
Bentschow . . . . .	12	3256	11	12040	12	3357	11	12185	12	3382	11	12643
Zachun . . . . .	10	4110	12	9058	10	4301	12	10501	10	4258	12	11013
		318029		1870889		322177		1903572		305881		1794356
<b>Nach</b>												
Rostock . . . . .	3	49817	2	378409	3	49866	2	387795	3	50023	2	376388
Schwaan . . . . .	7	17370	8	53797	7	16928	8	52542	7	18107	8	53426
Güstrow . . . . .	4	39593	4	260666	4	39892	4	260309	4	38344	4	250821
Bügow . . . . .	6	25817	6	93673	6	26613	6	94629	6	25690	6	92353
Blankenberg . . . . .	8	13046	7	64144	8	13368	7	65038	8	12877	7	62563
Wismar . . . . .	5	28029	5	165801	5	28118	5	168798	5	26839	5	158637
Kleinen . . . . .	9	10644	9	32229	9	10246	9	31693	9	9047	9	27480
Schwerin . . . . .	1	67697	3	362886	1	68303	3	363237	1	62929	3	337305
Hagenow . . . . .	2	55406	1	422765	2	58254	1	443623	2	51355	1	398334
Warnow . . . . .	11	3520	10	14763	11	3600	10	14673	11	3528	10	14874
Bentschow . . . . .	12	3172	11	11779	12	3094	11	11171	12	3244	11	12010
Zachun . . . . .	10	3918	12	9977	10	3895	12	10064	10	3898	12	10165
		318029		1870889		322177		1903572		305881		1794356

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.

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

	1864.			1863.			1862.					
	Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.		Centner.	Diese haben zusammen zurückgelegt. Meilen.				
<b>Von</b>												
Rostock . . . . .	2	473890,4	1	5464318	3	367376,9	2	3511571	3	339880,9	2	2985775
Schwaan . . . . .	8	105185,1	8	778542	8	76176,4	8	370250	8	62673,4	8	251529
Güstrow . . . . .	4	403525,3	3	4297825	4	333328,3	3	3415556	5	268616,6	3	2515428
Bügow . . . . .	6	192555,4	5	1536059	7	143064,4	7	960761	6	131799,4	7	750945
Blanfenberg . . . . .	7	180387,4	7	1093765	6	163877,4	6	1026275	7	123508,6	6	755833
Wismar . . . . .	3	437795,6	4	2629542	2	423459,3	4	2208111	2	380779,6	4	2058024
Kleinen . . . . .	11	39665,8	11	143625	10	41826,9	10	164139	9	47899,1	10	189534
Schwerin . . . . .	5	308796,1	6	1303328	5	268888,4	5	1150944	4	275274,1	5	1290227
Hagenow . . . . .	1	526449,1	2	5393593	1	474956,9	1	4724996	1	636459,7	1	6097612
Warnow . . . . .	12	20465,4	12	129852	12	25085,6	11	149960	11	26510,5	11	145310
Friedrichswalde . . . . .	10	40963,8	9	188215	9	62217,9	9	244399	10	45923,8	9	209264
Ventschow . . . . .	9	41349,7	10	168274	11	28935,6	12	110617	12	21983,1	12	100077
		2771029,1		23126938		2409194,0		18037579		2361308,8		17349558
<b>Nach</b>												
Rostock . . . . .	2	397224,5	2	3490305	3	395391,9	2	3487509	3	417078,6	2	4027447
Schwaan . . . . .	9	25958,6	9	124585	9	36616,9	9	165906	9	46974,6	9	219871
Güstrow . . . . .	4	332793,3	3	2985723	4	293862,1	3	2420340	4	256846,6	3	2252978
Bügow . . . . .	6	81895,6	7	384764	8	89352,0	7	413957	6	125851,9	7	646569
Blanfenberg . . . . .	7	81840,9	6	468302	7	90235,4	6	487323	7	114350,5	6	654375
Wismar . . . . .	5	157560,3	5	1079610	5	125587,1	5	876838	5	197562,5	5	1409059
Kleinen . . . . .	8	65438,5	8	168749	6	97986,2	8	256553	8	86587,1	8	281704
Schwerin . . . . .	3	370611,8	4	1766041	2	429310,1	4	2084193	2	430862,1	4	1966500
Hagenow . . . . .	1	1229433,8	1	12552042	1	812985,8	1	7694078	1	643215,0	1	5729897
Warnow . . . . .	11	12443,5	10	50393	11	13606,8	10	54945	11	14521,7	10	64344
Friedrichswalde . . . . .	12	3265,9	12	11289	12	9891,2	12	42877	12	7313,9	12	36024
Ventschow . . . . .	10	12562,4	11	45135	10	14368,5	11	53060	10	20144,3	11	60790
		2771029,1		23126938		2409194,0		18037579		2361308,8		17349558

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

# Uebersicht der gesammten Personen = und Güter = Abfertigung.

	Personen.					Güter.							
	I. Gl.	II. Gl.	III. Gl.	Wittens- tats III. Gl.	Zusam- men.	Sum Eisguts- Tarif. Gthr.	Sum Stormal- Tarif I. Gthr.	Sum Produkten- Tarif II A. Gthr.	Sum Produkten- Tarif II B. Gthr.	Sum Guts- nahme- Tarifen. Gthr.	Sum Eisguts- tarungss- Tarif. Gthr.	Passagiers- gut. Gthr.	Zusam- men. Gthr.
A. Im Sinnenverkehr sind abgefertigt . . . . .													
1) von den Stationen der Großbergogischen Friedrick Franz Eisenbahn nach den Stationen der Medlenburgischen Eisenbahn . . . . .	85	992	1110	59	2246	159,1	4146,1	21609,1	3278,4	—	515,2	609,2	30317,2
2) von den Stationen der Großbergogischen Friedrick Franz Eisenbahn nach den Stationen der Großbergogischen Friedrick Franz Eisenbahn . . . . .	84	994	1108	24	2210	439,2	5709,7	2028,1	1339,9	3469,0	512,0	672,4	14170,2
3) von den Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn nach den Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn . . . . .	5	123	169	—	297	49,9	1608,2	7885,9	—	—	—	111,2	9655,2
4) von den Stationen der Großbergogischen Friedrick Franz Eisenbahn nach den Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn . . . . .	6	84	97	—	187	533,4	3098,2	447,2	—	—	—	65,1	4144,1
5) von den Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn nach den Stationen der Medlenburgischen Eisenbahn . . . . .	776	10241	15468	1735	28220	128833,2	229974,4	70395,7	13572,2	7775,0	13080,2	8588,2	356230,2
6) von den Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn nach den Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn . . . . .	712	11406	19266	1522	32906	7299,2	135416,2	920252,2	3887,4	200,0	2856,2	14020,0	1083941,2
7) von Silesien nach den Stationen der Medlenburgischen Eisenbahn . . . . .	15	703	1016	—	1734	165,7	1283,7	116,0	1578,2	—	—	658,2	3802,2
8) von den Stationen der Medlenburgischen Eisenbahn nach Silesien . . . . .	18	790	1090	—	1898	119,2	461,1	80,0	—	—	50,0	794,2	1505,2
9) von Magdeburg nach den Stationen der Medlenburgischen Eisenbahn . . . . .	31	502	485	—	1018	721,2	39747,1	10657,2	405,0	11108,0	120,0	450,2	63219,2
10) von den Stationen der Medlenburgischen Eisenbahn nach Magdeburg . . . . .	21	417	342	—	780	970,2	2269,2	3268,2	—	—	40,0	409,2	6957,2
11) von Halle und Leipzig nach den Stationen der Medlenburgischen Eisenbahn . . . . .	7	243	280	—	530	1206,2	7726,2	—	—	—	—	247,2	9180,2
12) von den Stationen der Medlenburgischen Eisenbahn nach Halle und Leipzig . . . . .	6	376	327	—	709	134,2	11147,2	—	—	—	129,2	342,2	11754,2
13) von den Mitteldeutschen Merband-Stationen nach den Stationen der Medlenburgischen Eisenbahn . . . . .	—	—	—	—	—	305,2	4251,2	—	—	—	10,0	—	4566,2
14) von den Stationen der Medlenburgischen Eisenbahn nach den Mittel- deutschen Merband-Stationen . . . . .	—	—	—	—	—	474,7	1839,2	—	—	—	56,2	—	2370,2
	3558	98951	203505	12015	318029	42407,2	6496633,2	1533051,0	334533,1	146199,1	65204,4	72198,2	2843227,2

Anmerkung. Der Verkehr mit den Stationen der Großbergogischen Friedrick Franz Eisenbahn hat am 15. November, der Verkehr mit Silesien am 1. November begonnen.

# Statistische Uebersichten

am Schlusse des Jahres 1864.

- 
1. Zusammenstellung der von den einzelnen Locomotiven im Jahre 1864 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.
  2. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1864 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.
  3. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1864 vorhandenen Wagen und Nachweisung von deren Leistungen.
  4. Allgemeine statistische Notizen.
-



# Verzeichniß

## der am Schluß des Jahres 1864 vorhandenen Locomotiven und Maschinen von deren Leistungen.

1.	2.	3.		5.	6.	7.			8.	9.	10.	11.		12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
		Speiser	Kolbenhub			Reihsfläche.						Heberdruck des Dampfes pro Zoll	Zahl der Räder.									
Ordnungs-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Durchmesser Soll engl.	Kolbenhub Soll	Durchmesser Soll.	Länge Fuß.	directe	indirecte	zusammen	Reiberdruck des Dampfes pro Zoll	Zahl der Räder.	Durchmesser der Driebräder Fuß.	im Jahre	aus den Fabriken	Die Locomotiven sind bestandt	Die Locomotiven haben in den früheren Jahren	Rugmetten im Jahre 1864	bei Materialzügen etc. im Jahre 1864	zusammen bis Ende 1864	Schrenmaterial ist im Jahre 1864 pro Meile verbraucht incl. Relewe-Dienst	Coste und Robben	Coste und Robben	Coste und Robben
1	125	13	22	38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	40	452	492	67,3	6	5 engl	1847	W. Dorsfg	30927,2	2868,4	15,6	33811,2	0,30	—	—	78,18	
2	126	13	22	38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	40	452	492	67,3	6	5 "	1847	W. Dorsfg	23112,0	2762,8	31,8	25906,6	0,31	—	—	80,90	
3	127	13	22	38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	40	452	492	67,3	6	5 "	1847	W. Dorsfg	40740,7	417,4	18,8	41176,9	0,30	—	—	79,20	
4	1	13	20	el. 43 u. 38	11 <sup>5</sup> / <sub>12</sub>	50	608 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	658 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	70,2	6	5 "	1848	S. Dorsfg	16444,1	2160,4	30,8	18634,8	0,38	—	—	92,10	
5	220	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1848	W. Dorsfg	44805,0	2172,0	30,3	47007,8	0,35	—	—	86,07	
6	207	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1848	W. Dorsfg	32595,1	127,8	37,4	33497,8	0,40	—	—	70,97	
7	206	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1848	W. Dorsfg	34884,8	541,2	1496,0	36922,6	0,31	—	—	81,30	
8	247	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1850	W. Dorsfg	48960,1	3899,8	67,1	52927,6	0,32	—	—	76,10	
9	251	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1850	W. Dorsfg	56386,2	1581,0	37,1	58004,9	0,38	—	—	75,32	
10	258	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1850	W. Dorsfg	45951,8	2678,1	55,6	48680,8	0,32	—	—	82,00	
11	252	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1850	W. Dorsfg	60893,9	14,2	298,2	60701,8	—	—	—	87,50	
12	255	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1850	W. Dorsfg	35253,8	437,1	1282,8	36974,8	0,29	—	—	70,87	
13	256	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1850	W. Dorsfg	45828,8	890,1	8,1	46722,6	0,27	—	—	75,83	
14	246	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1850	W. Dorsfg	25657,8	690,1	1204,0	27552,1	0,24	—	—	100,69	
15	254	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	67,3	6	5 "	1850	W. Dorsfg	32248,8	19,4	951,1	33219,8	—	—	—	111,11	
16	284	15	22	41	13 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	50	768	818	80	6	5 "	1851	W. Dorsfg	29768,1	887,2	25,1	30688,1	0,31	—	—	123,24	
17	300	15	22	41	13 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	50	768	818	74,6	6	5 "	1851	W. Dorsfg	34972,2	4873,8	70,2	39916,2	0,28	—	—	102,14	
18	449	15	22	41	13 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	50	768	818	80	6	5 "	1853	W. Dorsfg	25781,0	8834,4	55,0	29670,4	0,24	—	—	108,07	
19	450	15	22	41	13 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	50	768	818	80	6	5 "	1853	W. Dorsfg	31688,1	3616,1	89,8	35894,6	0,28	—	—	121,31	
20	515	13	20	el. 41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> u. 38 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	505	547	72	6	5 "	1854	W. Dorsfg	34774,8	3249,8	67,6	38091,9	0,28	—	—	84,10	
21	749	16	22	44	13 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	62	977	1039	100	6	5 "	1856	W. Dorsfg	18660,0	2520,1	30,2	21210,9	0,33	—	—	153,28	
22	1046	15	22	41	13 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	51	772	833	90	6	4' 6"	1859	W. Dorsfg	13621,4	2684,9	22,1	16329,0	0,32	—	—	140,81	
23	1115	13	20	38 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	509	541	90	6	5 "	1860	W. Dorsfg	22079,4	5118,8	81,1	27279,4	0,40	—	—	72,48	
24	1116	13	20	38 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	509	541	90	6	5 "	1860	W. Dorsfg	20853,0	5366,8	60,9	26280,8	0,38	—	—	75,88	
25	206	14	20	44 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	58	616	674	100	6	5' 8"	1863	W. Dorsfg	2806,2	4846,8	47,0	7699,1	0,38	—	—	89,28	

Die Locomotiven sind bestandt im Jahre 1864. Die Locomotiven haben in den früheren Jahren. Die Locomotiven haben bei Materialzügen etc. im Jahre 1864. Zusammen bis Ende 1864. Schrenmaterial ist im Jahre 1864 pro Meile verbraucht incl. Relewe-Dienst. Coste und Robben. Coste und Robben. Coste und Robben.

Die Locomotiven sind bestandt im Jahre 1864. Die Locomotiven haben in den früheren Jahren. Die Locomotiven haben bei Materialzügen etc. im Jahre 1864. Zusammen bis Ende 1864. Schrenmaterial ist im Jahre 1864 pro Meile verbraucht incl. Relewe-Dienst. Coste und Robben. Coste und Robben. Coste und Robben.

Die Locomotiven sind bestandt im Jahre 1864. Die Locomotiven haben in den früheren Jahren. Die Locomotiven haben bei Materialzügen etc. im Jahre 1864. Zusammen bis Ende 1864. Schrenmaterial ist im Jahre 1864 pro Meile verbraucht incl. Relewe-Dienst. Coste und Robben. Coste und Robben. Coste und Robben.

Die Locomotiven sind bestandt im Jahre 1864. Die Locomotiven haben in den früheren Jahren. Die Locomotiven haben bei Materialzügen etc. im Jahre 1864. Zusammen bis Ende 1864. Schrenmaterial ist im Jahre 1864 pro Meile verbraucht incl. Relewe-Dienst. Coste und Robben. Coste und Robben. Coste und Robben.

Die Locomotiven sind bestandt im Jahre 1864. Die Locomotiven haben in den früheren Jahren. Die Locomotiven haben bei Materialzügen etc. im Jahre 1864. Zusammen bis Ende 1864. Schrenmaterial ist im Jahre 1864 pro Meile verbraucht incl. Relewe-Dienst. Coste und Robben. Coste und Robben. Coste und Robben.

# Verzeichniß der am Schluß des Jahres 1864 vorhandenen Wagen und Nachweisung von deren Leistungen.

Lau- fende N <sup>o</sup>	Bezeichnung der Wagen.	Stück	à	Die Wagen enthalten:		Die Wagen haben durchlaufen					
				Sitzplätze		im Jahre 1864		bis Ende 1863 zusammen. Bahn-Meil.	bis Ende 1864 zusammen. Bahn-Meil.		
				I.   II.   III. Classe.	Ladungs- fähigkeit. Ctr	auf eigenen Bahn. Bahn-Meil.	auf fremden Bahnen. Bahn-Meil.			zusammen. Bahn-Meil.	
1	6räd. Personenwagen I. und II. Cl.	17	12 à 38 Pers.	102	504	—	91261,1	300,0	91561,1	1182123,7	1273684,8
2	6räd. " II. und III. Classe.	2	5 à 30 "	—	32	40	724,5	—	724,5	40956,6	11681,1
3	6räd. " III. Classe.	12	4 à 40 "	—	—	640	22639,6	859,8	23499,4	327059,4	350558,8
4	8räd. " III. Classe.	9	8 à 60 "	—	—	630	47309,3	808,0	48117,3	652209,0	700326,3
	zusammen	40	70 "	102	536	1310	161934,5	1967,8	163902,3	2172348,7	2336251,0
5	4räd. Dampfwagen	12	à 80 Ctr	—	—	—	13394,3	14491,3	27885,6	237074,7	264960,3
6	4räd. Pferdewagen	6	3 à 80 Ctr	—	—	—	6609,0	7900,9	14509,9	131441,5	145951,4
7	4räd. Viehwagen	11	3 à 100 "	—	—	—	22000,2	29476,8	51477,0	570485,8	621962,8
8	6räd. "	1	80 Ctr	—	—	—	1375,6	1591,8	2967,4	60968,4	63935,8
9	4räd. offene Güterwagen	88	120 "	—	—	—	77728,9	25175,2	102904,1	948895,0	1051800,0
10	4räd. bedeckte "	35	6 à 200 Ctr	—	—	—	44832,6	49871,0	94703,6	864425,0	959128,6
11	6räd. offene "	9	1 " 180 "	—	—	—	8704,9	2611,8	11316,7	100026,4	111343,1
12	6räd. bedeckte "	28	5 " 160 "	—	—	—	37501,7	40121,4	77623,1	456904,8	534527,9
13	4räd. Holz-, Woll- und Cofewagen	12	120 " "	—	—	—	138,4	—	138,4	—	138,4
14	8räd. bedeckte Güterwagen	23	29 " 80 "	—	—	—	14948,9	6254,6	21203,5	148426,0	169629,5
15	6räd. offene Güterwagen	61	6 " 150 "	—	—	—	78758,1	94875,6	173633,7	1978716,2	2152349,0
16	6räd. gepöschwungen	5	4 à 200 Ctr	—	—	—	42213,4	90,0	42303,4	72563,9	114867,3
17	8räd. combinirte Post- und gepöschwungen	4	57 " 180 "	—	—	—	2696,2	75,0	2771,2	408896,1	411667,3
18	zusammen	302	3 " 200 "	—	—	—	13781,1	—	13781,1	202151,9	215933,0
	Summa	342	180 "	102	536	1310	364683,3	272535,4	637218,7	6180976,6	6818195,3
	oder Achsmellen						526617,8	274503,2	801121,0	8353325,3	
							1572643,6	798607,6	2371251,2		

# Allgemeine statistische Notizen

am Schlusse des Jahres 1864.

## A. Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung.

- |  |               |
|--|---------------|
| 1. Die Bahn führt von Hagenow nach Rostock, Güstrow und Wismar.                              |               |
| 2. In die Bahn mündet bei Güstrow die Großherzogliche Friedrich Franz Eisenbahn.             |               |
| 3. Länge der Bahn  | 19,27 Meilen. |
| 4. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf  | 19,3 "        |
| 5. Der Betrieb ist eröffnet:   |               |
| 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. |               |

## B. Anlage-Capital.

- |   |           |
|---|-----------|
| 6. Im Ganzen sind concessionirt und verwendet   | 6298000 ₰ |
| Von dem Anlage-Capital kommen auf   |           |
| 7. Vorarbeiten und Administrationskosten  | 37722 "   |
| 8. Grunderwerb  | 415224 "  |
| 9. Bahnkörper (Erdarbeiten, Brücken, Durchlässe ic.)  | 1906944 " |
| 10. Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben ic.)   | 1425466 " |
| 11. Signal-Vorrichtungen  | 96732 "   |
| 12. Bahnhöfe und Wärterhäuser   | 574803 "  |
| 13. Betriebsmittel (Maschinen und Wagen)  | 725193 "  |
| 14. Insgemein (Zinsen, Beschaffung und Unterhaltung der Baugeräthe, Einrichtung des Betriebes ic.)  | 1115916 " |
| 15. Das Anlage-Capital beträgt pro Meile Bahnlänge.   | 326829 "  |
| 16. Von dem Gesamt-Anlage-Capital bestehen:   |           |
| a. in Stamm-Aktien  | 4350000 " |
| b. in Prioritäts-Obligationen   | 1600000 " |
| c. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität gegen die den Aktionairen seit vollendeter Actien-Einzahlung vergüteten zweijährigen Zinsen (pro 1848 und 1849) | 348000 "  |
| 17. Bis zum Schlusse des Jahres 1864 sind ausgelooft:   |           |
| a. Prioritäts-Obligationen  | 154800 "  |
| b. Schuldverschreibungen  | 30560 "   |
| 18. Zur weiteren Verstärkung und vollständigen Ausrüstung des Unternehmens (Vermehrung der Betriebsmittel ic.) sind aus dem Erneuerungsfond verwendet:        |           |
| a. in den früheren Jahren bis 1863  | 198641 "  |
| b. im Betriebsjahre 1864  | 29661 "   |
| c. zusammen bis Ende 1864   | 228302 ₰  |

**C. Transportmittel.**

Transportmittel sind vorhanden:

19. Locomotiven Grädrige (vide Anlage 2)	Anzahl	25	25	24
20. Locomotiven pro Meile Bahnlänge	"	1,3	1,3	1,24
21. Von den Locomotiven sind				
a. gefuppelt	"	6	6	6
b. mit Expansion versehen	"	25	25	24
22. Tender	"	25	25	24
23. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben				
A. Vorfig in Berlin	Anzahl	23	23	23
F. Wöhler in Berlin	"	1	1	1
G. Egstorff in Linden	"	1	1	—
24. Personenwagen (vide Anlage 3)				
a. Grädrige	"	31	31	31
b. Srädrige	"	9	9	9
zusammen	"	40	40	40
25. a. Achsen unter denselben	"	129	129	129
b. Achsen pro Meile Bahnlänge	"	6,69	6,69	6,69
26. Die Personenwagen enthalten Plätze				
a. Erster Classe	"	102	102	102
b. Zweiter "	"	536	536	536
c. Dritter "	"	1310	1310	1310
d. Zusammen	"	1948	1948	1948
27. Durchschnittlich				
a. pro Meile Bahnlänge	Plätze	101,09	101,09	101,09
b. pro Achse	"	15,1	15,1	15,1
28. Lastwagen, — Gepäck, Equipage, Vieh- und Güterwagen — (vide Anlage 3)				
a. 4rädrige offene	Anzahl	112	95	92
b. " bedeckte	"	58	57	57
c. 6rädrige offene	"	9	9	9
d. " bedeckte	"	34	35	34
e. 8rädrige offene	"	23	21	20
f. " bedeckte	"	66*	68	69
g. Zusammen	"	302	285	281
29. a. Achsen unter denselben	"	825	792	783
b. Achsen pro Meile Bahnlänge	"	42,8	41,1	40,63
30. Draifinen	"	3	3	3
31. Anzahl der in Reserve vorhandenen Achsen	"	74	74	60
32. Gesamtladungsfähigkeit				
a. der Güterwagen	Zollcentner	36420	34020	33280
b. der übrigen Lastwagen (Gepäck, Vieh- u. Wagen)	Zollcentner	4960	5180	5100
c. zusammen	"	41380	39200	38380
33. Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge	"	2147	2034	1992
34. Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse	"	100	100	100
35. Durchmesser derselben (in der Nabe)	Zoll engl.	5	5	5

**D. Betriebs-Resultate.**

**I. Leistungen der Transportmittel.**

**A. Locomotiven.**

36. Die Locomotiven haben überhaupt zurückgelegt	Meilen	64707	62733	60493
37. Davon Nutzmeilen	"	63582	61843	59601
38. Durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen in den				
a. Personenzügen	Achsen	22	21	21



b. gemischten Zügen	Achsen	36	33	36
c. Güterzügen	"	69	62	61
d. Zügen auf den Zweigbahnen	"	20	20	20
e. Material- und Arbeitszügen	"	13	12	13
Zur Feuerung der Locomotiven sind an Brennmaterial verbraucht:				
39. Holz zum Anheizen	Klafter	196	195	195
a. überhaupt				
b. pro Zugmeile	Cubiffuß	0,33	0,34	0,35
40. Coke, ungemischt				
a. bei Zugmeilen		45	2285	26251
b. überhaupt	Zoll-Cmr.	54	1836	21581
c. pro Zugmeile	Zoll-Pfd.	120	80,35	81,28
41. Steinkohlen, ungemischt				
a. bei Zugmeilen		32702	4674	21434
b. überhaupt	Zoll-Cmr.	33016	4606	21943
c. pro Zugmeile	Zoll-Pfd.	100,96	98,55	102,38
42. Steinkohlen, gemischt mit Coke				
a. bei Zugmeilen		30835	54884	11616
b. überhaupt	Zoll-Cmr.	27922	48994	11100
c. pro Zugmeile	Zoll-Pfd.	90,55	89,27	95,56
43. An Brennmaterial (Steinkohlen und Coke) ist verbraucht				
a. überhaupt	Zoll-Cmr.	60992	55436	54624
b. pro Zugmeile	Zoll-Pfd.	95,93	89,64	91,65
c. pro Achsmeile	"	3,3	3,27	3,32
44. Durchschnittspreis				
a. pro Cubiffuß Holz	Sgr.	0,75	0,75	0,74
b. pro 100 Zoll-Pfund Coke	"	11,04	13,39	11,1
c. pro 100 Zoll-Pfund Steinkohlen	"	9,06	8,61	8,36
45. Kosten des verbrauchten Brennmaterials				
a. überhaupt	Thlr.	20656	20222	18990
b. pro Zugmeile	Sgr.	9,75	9,81	9,56
c. pro Achsmeile	Pfge.	4,02	4,29	4,13
46. Zum Schmieren und Putzen der Locomotiven ist an Del und Talg verbraucht:				
a. zusammen	Pfund	11236	11331	11222
b. pro Zugmeile	"	0,18	0,18	0,19
47. Die Kosten des Schmier- und Putz-Materials der Locomotiven betragen pro Zugmeile	Sgr.	1,21	1,47	1,48
48. Die Kosten der Bedienung der Maschinen betragen pro Zugmeile	Sgr.	5,82	5,91	6,02
49. Die Gesamtkosten der Zugkraft betragen pro Zugmeile	"	25,98	27,31	26,26
50. Die Reparaturkosten betragen				
a. pro Zugmeile	Sgr.	8,21	8,89	8,23
b. pro Locomotivmeile	"	8,06	8,77	8,11

**B. Wagen.**

51. Die Personenwagen haben durchlaufen				
a. auf der eigenen Bahn	Achsmeilen	533143	555760	536862
b. auf fremden Bahnen	"	6711	8817	807
52. Die Postwagen haben durchlaufen	"	110167	109830	109940
53. Die Lastwagen (Güter-, Vieh- u. Wagen) haben durchlaufen				
a. auf der eigenen Bahn	Achsmeilen	1039531	882210	787793
b. auf fremden Bahnen	"	791896	516910	388683
54. Fremde Wagen haben auf der Bahn durchlaufen				
a. Personenwagen	"	8079	4208	1372
b. Lastwagen (Güter-, Vieh- u. Wagen)	"	157180	141489	218771
55. Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt				
a. überhaupt	Achsmeilen	544192	559968	538234
b. pro Meile Bahnlänge	"	28085	29059	27931

im Jahre 1864.      im Jahre 1863.      im Jahre 1862.

56. Eigene und fremde Lastwagen (Güter-, Vieh- u. Wagen) haben auf der Bahn zurückgelegt			
a. überhaupt	Achsmeylen	1196711	1023699
b. pro Meile Bahnlänge	"	62102	53124
57. Mit Hinzurechnung der von den Postwagen durchlaufenen Meilen sind auf der Bahn zurückgelegt			
a. überhaupt	Achsmeylen	1848070	1693497
b. pro Meile Bahnlänge	"	95904	87882
58. Grösste von einer eisernen Achse zurückgelegte Meilenzahl		60150*	51424
59. An Miethe für fremde Wagen sind gezahlt	Thlr.	4035	3664
60. An Miethe für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	Thlr.	20323	13198
61. Die Kosten des Schmier- und Pugmaterials sämtlicher Wagen betragen pro Zugmeile	Sgr.	0,32	0,33
62. Die Kosten für das Schmieren der bewegten Wagen betragen pro 100 Achsmeylen	Sgr.	1,07	1,14
63. Desgl. incl. Löhne an die Schmierer	"	3,38	3,38
64. Die Reparaturkosten betragen:			
a. der Personenwagen pro Achsmeyle	Sgr.	0,40	0,42
b. der Güter- u. Wagen pro Achsmeyle	"	0,22	0,31
c. der sämtlichen Wagen pro Achsmeyle	"	0,26	0,34

## II. Personen- und Güter-Verkehr.

### A. Es wurden befördert.

65. Personen in der ersten Classe		3558	3368	3363
66. Personen in der zweiten Classe		98951	98644	93289
67. Personen in der dritten Classe		203505	204339	195488
68. Militairs in der dritten Classe		12015	15826	13741
69. Ueberhaupt Personen		318029	322177	305881
70. Davon a. im Binnenverkehr abgegangen (und angekommen)	Pers.	245294	246839	235158
b. im directen Verkehr abgegangen	"	38503	39637	36795
c. im directen Verkehr angekommen	"	33748	35701	33928
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	484	—	—
71. Von den beförderten Personen kommen nach Procenten berechnet:				
a. auf die erste Classe	Procent	1,12	1,05	1,10
b. auf die zweite Classe	"	31,11	30,62	30,50
c. auf die dritte Classe	"	63,99	63,42	63,91
d. auf die Militairs	"	3,78	4,91	4,49
72. Reisegepäck	Centner	72198	70855	67409
73. Hunde	Anzahl	1868	1751	1660
74. Eilgüter				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	Ctr.	16995	15432	15359
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	9437	6015	6755
c. im directen Verkehr angekommen	"	15393	11422	9994
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	583	—	—
75. Frachtgüter der Normalklasse				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	"	200954	201815	209777
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	156844	155471	146180
c. im directen Verkehre angekommen	"	287129	293236	283678
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	4707	—	—
76. Frachtgüter der ermäßigten Klasse II. A.				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	"	496311	611594	645985
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	925628	543419	365390
c. im directen Verkehr angekommen	"	102779	80381	214031
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	8333	—	—
77. Frachtgüter der ermäßigten Klasse II. B.				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	"	310472	455939	427490
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	5227	—	—
c. im directen Verkehr angekommen	"	18834	5955	15515

im Jahre 1864.      im Jahre 1863.      im Jahre 1862.

78. Frachtgüter zu den Ausnahmetarifen			
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) Ctr.	123647	—	—
b. im directen Verkehr aufgegeben . . . . . "	3669	—	—
c. im directen Verkehr angekommen . . . . . "	18883	—	—
79. Frachtgüter zum Wagenladungstarif			
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) "	47834	20312	15516
b. im directen Verkehr aufgegeben . . . . . "	3644	3617	2602
c. im directen Verkehr angekommen . . . . . "	13726	4586	3037
80. Ueberhaupt Güter			
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) "	1196213	1305092	1314127
b. im directen Verkehr aufgegeben . . . . . "	1104449	708522	520927
c. im directen Verkehr angekommen . . . . . "	456744	395580	526255
d. im Durchgangsverkehr befördert . . . . . "	13623	—	—
81. Zusammen . . . . . "	2771029	2409194	2361309
82. Dienstgüter . . . . . "	169339	173583	169073
83. Equipagen . . . . . Anzahl	197	152	143
84. Vieh			
a. Pferde . . . . . "	2867	2417	2062
b. Rindvieh . . . . . "	3045	1407	1178
c. Schweine . . . . . "	32250	15581	14349
d. Schafe . . . . . "	40633	29192	20110
e. Verschiedenes Vieh . . . . . "	2168	2543	1855
85. Gewicht des beförderten Viehes . . . . . Ctr.	146098	87277	71688

B. Durchschnitts-Verhältnisse.

86. Gesamtzahl der zurückgelegten Meilen:			
a. von den Personen erster Classe . . . . .	24918	24076	25356
b. von den Personen zweiter Classe . . . . .	635787	643710	608742
c. von den Personen dritter Classe . . . . .	1123094	1133966	1069350
d. von den Militairs dritter Classe . . . . .	87090	101820	90908
e. von den Personen überhaupt . . . . .	1870889	1903572	1794356
f. von dem Gepäck . . . . .	541817	536449	507895
g. von dem Vieh (Stückzahl) . . . . .	846588	465392	405409
h. von dem Vieh (Centnerzahl) . . . . .	1458441	838679	721518
i. von den Eilgütern . . . . .	364701	272260	275859
k. von den Frachtgütern der Normalklasse . . . . .	6408768	6313883	6194631
l. von den Frachtgütern der ermäßigten Klasse II. A. . . . .	13095377	8932814	8399542
m. von den Frachtgütern der ermäßigten Klasse II. B. . . . .	1782065	2242504	2327993
n. von den Frachtgütern zu den Ausnahmetarifen . . . . .	753733	—	—
o. von den Frachtgütern zum Wagenladungstarif . . . . .	722294	276118	151533
p. von den Frachtgütern überhaupt . . . . .	23126938	18037579	17349558
q. von den Dienstgütern . . . . .	831561	772869	805946
87. Von den durch die Personen zurückgelegten Meilen kommen nach Procenten:			
a. auf die erste Classe . . . . .	1,33	1,26	1,41
b. auf die zweite Classe . . . . .	33,99	33,82	33,93
c. auf die dritte Classe . . . . .	60,03	59,57	59,59
d. auf die Militairs dritter Classe . . . . .	4,65	5,35	5,07
88. An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:			
a. jede Person erster Classe . . . . .	7,00	7,15	7,53
b. jede Person zweiter Classe . . . . .	6,43	6,53	6,53
c. jede Person dritter Classe . . . . .	5,52	5,55	5,47
d. jeder Militair dritter Classe . . . . .	7,25	6,43	6,62
e. jede Person (ohne Unterschied der Classe) . . . . .	5,88	5,91	5,87
f. jeder Centner Gepäck . . . . .	7,5	7,57	7,53
g. jedes Stück Vieh . . . . .	10,22	8,8	9,84
h. jeder Centner Vieh . . . . .	9,96	9,57	10,02
i. jeder Centner Eilgut . . . . .	8,6	8,28	8,59
k. jeder Centner Frachtgut der Normalklasse . . . . .	9,87	9,71	9,68
l. jeder Centner Frachtgut der ermäßigten Klasse II. A. . . . .	8,54	7,23	6,85
m. jeder Centner Frachtgut der ermäßigten Klasse II. B. . . . .	5,33	4,86	5,25

im Jahre 1864. im Jahre 1863. im Jahre 1862.

n. jeder Centner Frachtgut zu den Ausnahmetarifen	5,16	—	—
o. jeder Centner Frachtgut zum Wagenladungstarif .	11,08	9,68	7,16
p. jeder Centner Gut überhaupt . . . . .	8,35	7,49	7,35
q. jeder Centner Dienstgut . . . . .	4,91	4,45	4,77
89. Auf eine, d. h. jede Meile Bahnlänge kommen durch- schnittlich:			
a. Personen erster Classe . . . . .	1293	1249	1316
b. Personen zweiter Classe . . . . .	32994	33405	31590
c. Personen dritter Classe . . . . .	58282	58846	55493
d. Militairs dritter Classe . . . . .	4519	5284	4718
e. Personen überhaupt . . . . .	97088	98784	93116
f. Vieh . . . . . Anzahl	43933	24151	21038
g. Vieh . . . . . Centner	75685	43522	37442
h. Güter überhaupt . . . . . Centner	1200152	936045	900340
90. Durchschnittlich war jede bewegte Personenwagen- Achse besetzt mit . . . . . Personen	3,46	3,4	3,33
91. Durchschnittlich war jede bewegte Lastwagen-Achse be- laden mit . . . . . Centner	21,69	19,72	19,26
92. Eingbracht hat durchschnittlich:			
a. jede Person . . . . . Sgr.	21,69	21,59	21,57
b. jeder Centner Gepäc . . . . . "	3,45	3,44	3,34
c. jedes Stück Vieh . . . . . "	10,04	10,07	11,04
d. jeder Centner Vieh . . . . . "	5,68	6,08	6,32
e. jeder Centner Gut . . . . . "	2,87	2,72	2,68
93. Eingekommen sind durchschnittlich:			
a. pro Person und Meile . . . . . Sgr.	3,69	3,65	3,68
b. pro Centner Gepäc und Meile . . . . . Pfennige	5,52	5,45	5,31
c. pro Stück Vieh und Meile . . . . . "	11,79	13,74	13,47
d. pro Centner Vieh und Meile . . . . . "	6,84	7,62	7,57
e. pro Centner Gut und Meile . . . . . "	4,12	4,36	4,37
f. für jede eine Meile weit bewegte Personenwagen- achse . . . . . Sgr.	12,75	12,42	12,26
g. für jede eine Meile weit bewegte Lastwagen- achse . . . . . Sgr.	7,57	7,18	6,28

### III. Finanz-Ergebnisse.

#### A. Einnahmen.

94. Für Personen-Beförderung (incl. Militairs u. Extraor- dinaris)			
a. im Binnverkehr . . . . . Thlr.	159232	157628	149509
b. im directen und Durchgangsverkehr . . . . . "	72376	74799	71223
95. Für Reisegepäck . . . . . "	8314	8117	7490
96. Im Personen-Verkehr . . . . .			
a. zusammen . . . . . "	239922	240544	228222
b. pro Meile Bahnlänge . . . . . "	12450	12483	11843
c. pro Zugmeile . . . . . "	3,77	3,89	3,83
97. Für Equipagen . . . . . "	1094	781	779
98. Für Vieh . . . . . "	27725	17762	15171
99. Für Eil- und Frachtgüter . . . . .			
a. im Binnverkehr . . . . . "	80031	84584	85144
b. im directen und Durchgangsverkehr . . . . . "	184739	133726	125641
100. Für Postgüter . . . . . "	1240	1240	1196
101. Neben-Erträge (Provision) . . . . . "	452	477	446
102. im Güter-Verkehr . . . . .			
a. zusammen . . . . . "	295281	238570	228377
b. pro Meile Bahnlänge . . . . . "	15323	12380	11851
c. pro Zugmeile . . . . . "	4,64	3,86	3,83
103. Aus sonstigen Quellen . . . . . "	26373*	19898	15015
104. Summe aller Einnahmen:			
a. überhaupt . . . . . "	561576*	499012	471614

	im Jahre 1864.	im Jahre 1863.	im Jahre 1862.
b. pro Meile Bahnlänge . . . . .	Zhkr. 29142	25895	24474
c. pro Zugmeile . . . . .	" 8,83	8,07	7,91
<b>105. Die Einnahmen haben betragen nach Procenten:</b>			
a. von den Personen . . . . .	41,24	46,58	46,80
b. von dem Gepäck . . . . .	1,48	1,63	1,59
c. von den Equipagen . . . . .	0,19	0,15	0,17
d. von dem Vieh . . . . .	4,94	3,56	3,22
e. von den Gütern . . . . .	47,37	44,00	44,94
f. von den Nebenerträgen . . . . .	0,08	0,09	0,10
g. aus sonstigen Quellen . . . . .	4,70	3,99	3,18

### B. Ausgaben.

#### 1. Für die allgemeine Verwaltung.

106. Besoldung ic. der Verwaltungsvorstände . . . . .	Zhkr. 9639	9971	9854
107. Besoldung ic. der Bureau- und Kassenbeamten . . . . .	" 8587	8907	9145
108. Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate . . . . .	" 276	307	316
109. Drucksachen, Schreibmaterialien und sonstige Bureau- bedürfnisse . . . . .	Zhkr. 1227	1122	1114
110. Heizung, Reinigung und Beleuchtung des Verwaltungs- Gebäudes . . . . .	Zhkr. 388	370	466
111. Sonstige Ausgaben . . . . .	" 822	675	1332
112. Zusammen . . . . .	" 20939	21352	22227
113. Durchschnittlich			
a. pro Meile Bahnlänge . . . . .	" 1086	1108	1153
b. pro Zugmeile . . . . .	" 0,33	0,34	0,37

#### 2. Für die Bahn-Verwaltung.

114. Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung ic. Zhkr. 38407	37817	35304
115. Unterhaltung des Bahndammes und Gefänges . . . . .	" 19115	23316
116. " der Brücken und Durchlässe . . . . .	" 1673	2331
117. " der Gebäude . . . . .	" 6354	7276
118. " der Telegraphen . . . . .	" 1496	1590
119. " der übrigen Anlagen . . . . .	" 8341	5760
120. " des Inventars und der Geräte . . . . .	" 2840	1505
121. Heizung der Wärterlokale . . . . .	" 994	874
122. Grundsteuer, Feuerversicherung ic. . . . .	" 942	943
123. Reinigen der Bahn vom Schnee . . . . .	" 875	172
124. Bureaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare . . . . .	" 225	251
125. Sonstige Ausgaben . . . . .	" 1450	1445
126. Zusammen . . . . .	" 82712*	83384
127. Durchschnittlich		
a. pro Meile Bahnlänge . . . . .	" 4292	4191
b. pro Zugmeile . . . . .	" 1,3	1,36
128. Die Kosten für Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn betragen:		
a. überhaupt . . . . .	Zhkr. 38632	35555
b. pro Meile Bahnlänge . . . . .	" 2005	1845
129. Die Bahnunterhaltungskosten betragen:		
a. überhaupt . . . . .	" 36791	37548
b. pro Meile Bahnlänge . . . . .	" 1909	1948
130. Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossfrungen, Brücken und Oberbau betragen:		
a. überhaupt . . . . .	Zhkr. 20788	25021
b. pro Meile Bahnlänge . . . . .	" 1079	1298
c. pro Zugmeile . . . . .	Sgr. 9,81	12,59

#### 3. Für die Transport-Verwaltung.

131. Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung Zhkr. 48149	47705	46932
132. Kosten der Transportkräfte		
a. Feuerung der Locomotiven . . . . .	Zhkr. 20656	18990
b. Schmierer der Maschinen u. Tender . . . . .	" 2059	2258
c. Putzen derselben . . . . .	" 512	675

	im Jahre 1864.	im Jahre 1863.	im Jahre 1862.
d. Schmieren der Wagen . . . . .	Tblr. 660	643	533
e. Reinigen derselben . . . . .	" 26	31	35
f. Beleuchtung der Züge . . . . .	" 1083	794	740
g. Güterverladung . . . . .	" 2618	2390	2406
h. Sonstige Kosten . . . . .	" 505	286	549
<b>133. Reparaturkosten</b>			
a. der Locomotiven und Tender . . . . .	" 17394	18332	16348
b. der Personen-Wagen . . . . .	" 7302	7987	6115
c. der Lastwagen . . . . .	" 13595	13961	11558
<b>134. Heizung und Reinigung der Betriebslokalen</b>	" 1180	840	942
<b>135. Entschädigungen im Güterverkehr</b>	" 156	52	301
<b>136. Drucksachen und Büreaubedürfnisse</b>	" 2994	2311	2166
<b>137. Sonstige Ausgaben</b>	" 10967	9514	8673
<b>138. Zusammen</b>	" 129856*	128589	119221
<b>139. Durchschnittlich</b>			
a. pro Meile Bahnlänge . . . . .	" 6739	6673	6187
b. pro Zugmeile . . . . .	" 2,04	2,08	2,00
<b>140. Die Bedienung beim Fahrdienst kostete an Gehältern, Löhnen, Bekleidung, Reisengeldern, Nachtgeldern und für verschiedene Bedürfnisse pro Zugmeile</b>	Sgr. 5,55	5,69	5,73
<b>141. Die Gesamtkosten der Transportmittel (C. IV. des Etats) betragen:</b>			
a. pro Zugmeile . . . . .	Sgr. 10,83	11,51	9,74
b. pro Achsmeile . . . . .	" 0,29	0,36	0,35
<b>142. Summe aller Ausgaben</b>	Tblr. 233507*	233325	222215
<b>Durchschnittlich</b>			
a. pro Meile Bahnlänge . . . . .	" 12118	12108	11532
b. pro Zugmeile . . . . .	" 3,67	3,77	3,73
<b>143. Von den Ausgaben kommen nach Procenten:</b>			
a. auf die allgemeine Verwaltung . . . . .	" 8,97	9,15	10,00
b. auf die Bahn-Verwaltung . . . . .	" 35,42	35,74	36,35
c. auf die Transportverwaltung . . . . .	" 55,61	55,11	53,65
<b>144. Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme</b>	" 41,58	46,76	47,12

**C. Ueberschuß.**

<b>145. Der Ueberschuß beträgt:</b>			
a. überhaupt . . . . .	Tblr. 328069	265687	249399
b. pro Meile Bahnlänge . . . . .	" 17025	13787	12942
c. pro Zugmeile . . . . .	" 5,16	4,30	4,18
d. Procente des Anlage-Capitals . . . . .	" 5,21	4,22	3,96
<b>146. Der Ueberschuß ist verwendet:</b>			
a. zur Verzinsung der Anleihen . . . . .	" 71206	71976	72712
b. zur Amortisation derselben . . . . .	" 28633	20904	16688
<b>147. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien</b>			
a. Procent . . . . .	" 3,5	2,5	2,333
b. Betrag in Thalern . . . . .	" 152250	108750	101500
<b>148. zur Einlage</b>			
a. in den Reservefond . . . . .	Tblr. 21750	10875	10875
b. in den Erneuerungsfond . . . . .	" 50250	52125	52125
<b>149. Zuschuß zum Beamten-Pensionsfond</b>	" 800	800	800

**D. Reservefond.**

<b>150. Einlage und sonstige Einnahmen</b>	Tblr. 30190	19047	15411
<b>151. Ausgabe für Schwellen und Schienen</b>	" 53071	38118	40443
<b>152. Bestand am Schlusse des Jahres</b>	" Schuld 22881	Schuld 1479	17592

**E. Erneuerungsfond.**

<b>153. Einlage und sonstige Einnahmen</b>	Tblr. 50285	52128	54023
<b>154. Ausgabe für Betriebsmittel</b>	" 29661	23706	23131
<b>155. Bestand am Schlusse des Jahres</b>	" 187970	167346	138924

**E. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe.**

**I. Unfälle**

**A. bei fahrenden Zügen.**

156. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden	—	—	10
157. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen). Bei den Unfällen ad 156 sind beschädigt:	—	—	16
158. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld	—	—	4
b. unverschuldet	—	—	2
159. Zusammen	—	—	6
getödtet:			
160. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld	—	—	1
161. Sonstige Personen durch eigene Schuld	—	—	3
162. Zusammen	—	—	4

**B. auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.**

163. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden	—	1	6
164. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen). Bei den Unfällen ad 163 sind beschädigt:	—	—	2
165. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld	—	—	5
b. unverschuldet	—	—	1
166. Zusammen	—	—	6
getödtet:			
167. Sonstige Personen durch eigene Schuld	—	1	—
168. Zusammen	—	1	—
169. Zahl aller bis zum Schlusse des Jahres vorgekommenen Unfälle	35	35	34
170. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich	1,9	2,1	2,1
171. Die Zahl aller bei den Unfällen bis zum Schlusse des Jahres			
a. beschädigten	12	12	12
b. getödteten	5	5	4
Personen beträgt.			
172. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich:			
a. beschädigte Personen	0,7	0,7	0,8
b. getödtete Personen	0,3	0,3	0,3
173. Bei den Unfällen ad 156 und 163 sind zerstört oder stark beschädigt:			
a. Locomotiven	—	—	4
b. Lastwagen	—	—	19

**II. Achsbrüche.**

Dergleichen sind vorgekommen:

174. Bei Lastwagen	—	—	21
175. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres	21	21	21
176. Dieselben sind vorzugsweise vorgekommen			
177. Auf ein Jahr kommen durchschnittlich	Achsbrüche	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 3 1/2 Zoll engl. Durchmesser.	1,3

**III. Schienenbrüche.**

Dergleichen sind vorgekommen:

178. Bei Stahlschienen	3	1	28
179. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres	32	29	28
180. Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß Pfd.	18,87	18,87	16,75 u 18,87

im Jahre 1864.

im Jahre 1863.

Von Eröffnung des Betriebes bis Ende 1862.

## IV. Verkehrsstörungen.

Dieselben sind veranlaßt:

181. durch Schneefall . . . . .	Anzahl	—	—	1
182. Dauer der Unterbrechung . . . . .	Tage	—	—	1

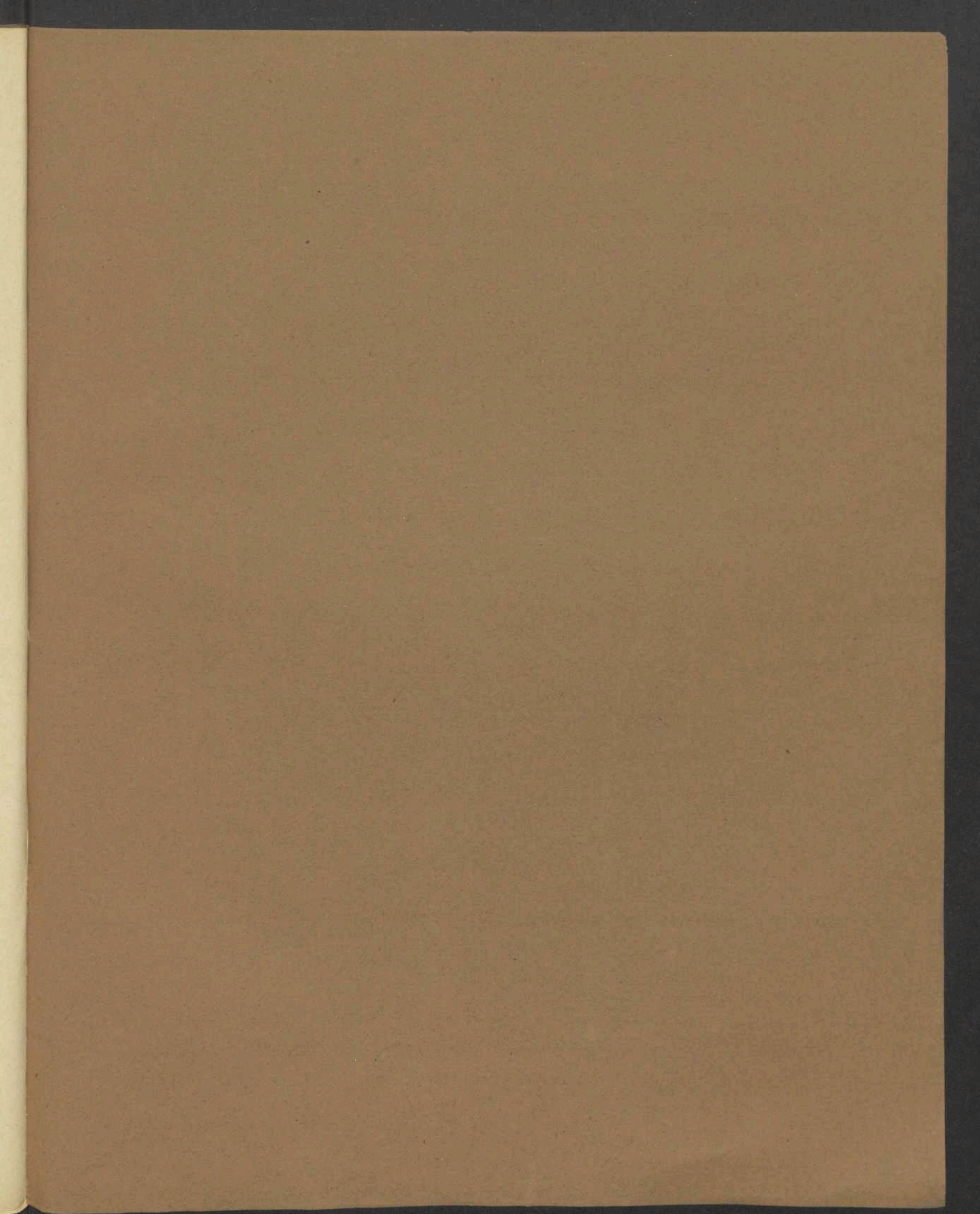
## F. Stand der Beamten-Pensions-Casse.

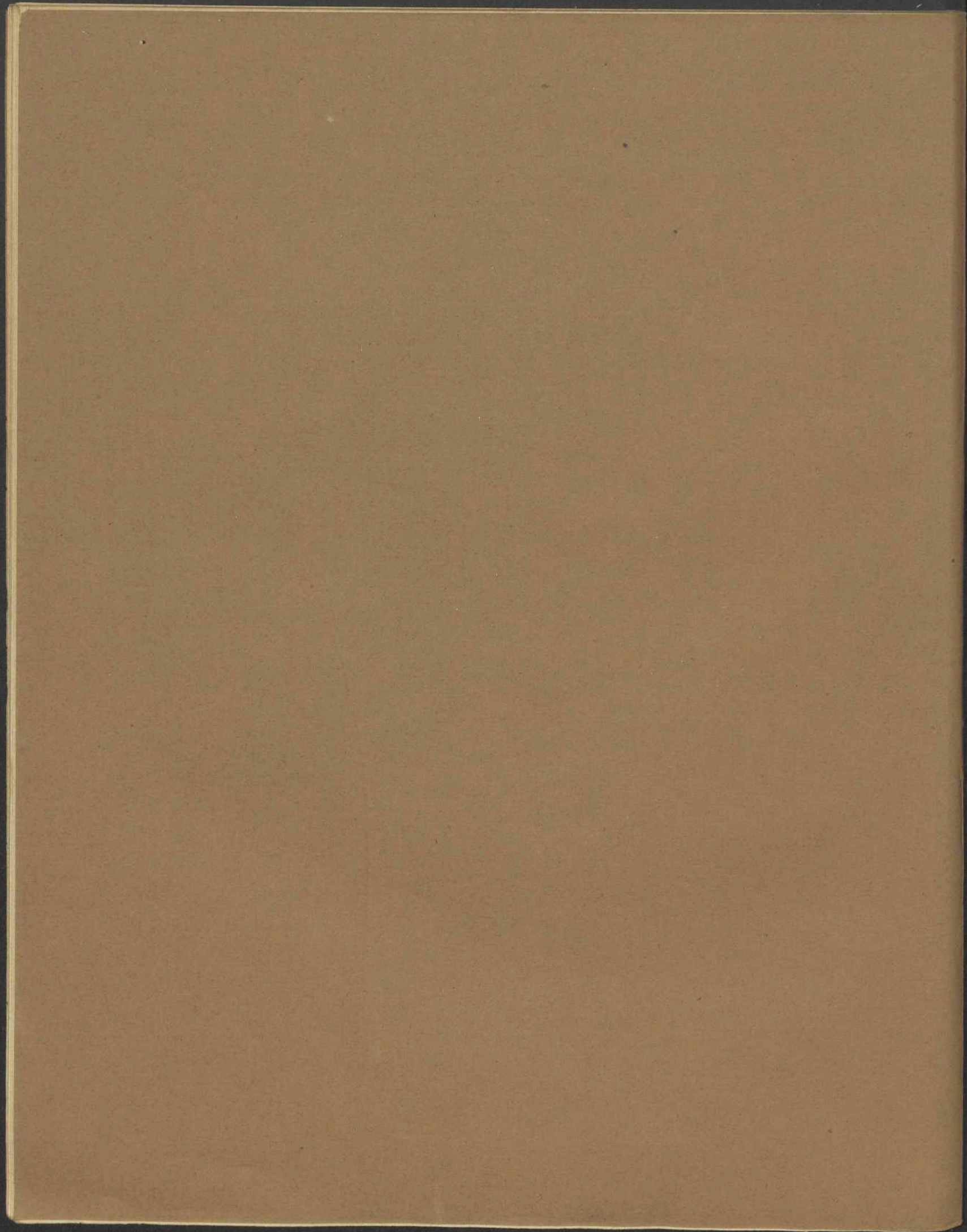
Die Einnahme hat betragen:				
183. Zinsen . . . . .	Thlr.	2530	2227	1943
184. Einlage der Beteiligten . . . . .	"	1690	1173	1396
185. Zuschuß aus Gesellschaftsfonds . . . . .	"	825	800	800
186. Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke u.) . . . . .	"	2231	1718	2066
187. Ueberhaupt . . . . .	"	7276	5918	6205
Die Ausgabe hat betragen:				
188. Pensionen a. an Beamte . . . . .	"	33	66	44
b. an Wittwen . . . . .	"	263	118	72
c. an Waisen . . . . .	"	31	28	4
189. Sonstige Ausgaben (Druck- und Schreibkosten u.) . . . . .	"	1	34	—
190. Ueberhaupt . . . . .	"	328	246	120
191. Bestand der Casse am Schlusse des Jahres . . . . .	"	61617	54669	48997
192. Zahl der Beteiligten . . . . .	"	101	102	104
193. Im laufenden Jahre erhielten eigentliche Pensionen Personen . . . . .	"	8	6	6



## Anmerkungen.

Ad 28 f.	Hierunter befinden sich 4 combinirte Post- und Gepädwagen, welche zu $\frac{2}{3}$ Eigenthum der Großherzoglichen Postverwaltung sind.			
Ad 58.	Die Notizen über die Leistungen der Achsen beginnen erst mit dem Jahre 1855.			
Ad 103.	Zinsen-Einnahmen .....	5381	⌘ 18	β — 2
	Miethen für Bahnhofslocale, Dienstwohnungen, Lagerplätze u. ....	4703	" 33	" — "
	Wagenmiete. Ueberschuß (Pos. 60 ÷ Pos. 59) .....	16288	" 14	" 1 "
		<u>26373</u>	⌘ 17	β 1 2
Ad 104 a.	Betriebs-Einnahmen vide Anlage B. ....	535203	" 7	" 1 "
	Hiezu Pos. 103. ....	26373	" 17	" 1 "
		<u>561576</u>	⌘ 24	β 2 2
Ad 126.	Anlage III. Betriebskosten B. Bahnverwaltung. ....	79684	" 3	" 3 "
	Hiezu (vide Anlage II.)			
	Einrichtung einer Abladestelle zu Schwerin .....	2335	" 21	" 6 "
	Verbesserung des Tenderschuppens daselbst .....	151	" 4	" 3 "
	Bauliche Veränderung der Eisengießerei daselbst. ....	431	" 24	" — "
	Anfertigung eines Reserve-Läutewerks. ....	41	" 21	" — "
	Bau-Ausführungen in der Dienst-Wohnung des Bahnhofs-Inspectors zu Kostock. ....	68	" 40	" 3 "
		<u>82712</u>	⌘ 18	β 3 2
Ad 138.	Anlage III. Betriebskosten C. Transport-Verwaltung. ....	122741	" 10	" 3 "
	Hiezu (vide Anlage II.)			
	Beschaffung von 25 neuen Coupée-Laternen .....	96	" —	" — "
	Kosten für die An- und Abfuhr der Güter nach und von den Bahnhöfen, einschließlich des Del-credere für die Eincaßirung der Frachten. ....	7018	" 32	" — "
		<u>129855</u>	⌘ 42	β 3 2
Ad 142.	Anlage III. Betriebskosten. Recapitulation .....	223364	⌘ 25	β 4 2
	Hiezu die in den Anmerkungen ad 126 und 137 aufgeführten Kosten .....	10142	" 47	" — "
		<u>233507</u>	⌘ 24	β 4 2





	im Jahre 1864.	im Jahre 1863.	im Jahre 1862.
b. pro Meile Bahnlänge	Tblr. 29142	25895	24474
c. pro Zugmeile	8,83	8,07	7,91
105. Die Einnahmen haben betragen nach Procenten:			
a. von den Personen	41,24	46,58	46,80
b. von dem Gepäd	1,48	1,63	1,59
c. von den Equipagen	0,19	0,15	0,17
d. von dem Vieh	4,94	3,56	3,22
e. von den Gütern	47,37	44,00	44,94
f. von den Nebenerträgen	0,08	0,09	0,10
g. aus sonstigen Quellen	4,70	3,99	3,18

### B. Ausgaben.

	allgemeine Verwaltung.		
106. Befoldung ic. der Verwaltungsvorsta	Tblr. 9639	9971	9854
107. Befoldung ic. der Bureau- und Kasse	8587	8907	9145
108. Gerichtskosten, Stempel, Porto und In	276	307	316
109. Drucksachen, Schreibmaterialien und bedürfnisse	1227	1122	1114
110. Heizung, Reinigung und Beleuchtung des Gebäudes	388	370	466
111. Sonstige Ausgaben	822	675	1332
112. Zusammen	20939	21352	22227
113. Durchschnittlich			
a. pro Meile Bahnlänge	1086	1108	1153
b. pro Zugmeile	0,33	0,34	0,37

### 2. Für Verwaltung.

114. Befoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung ic.	8407	37817	35304
115. Unterhaltung des Bahndammes und Gestänges	115	21824	23316
116. " der Brücken und Durchlässe	73	2363	2331
117. " der Gebäude	4	8580	7276
118. " der Telegraphen	"	1547	1590
119. " der übrigen Anlagen	"	6143	5760
120. " des Inventars und der Geräthe	"	1699	1505
121. Heizung der Wärterlokale	"	785	874
122. Grundsteuer, Feuerversicherung ic.	"	936	943
123. Reinigen der Bahn vom Schnee	"	18	172
124. Bureaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare	"	229	251
125. Sonstige Ausgaben	"	1443	1445
126. Zusammen	"	83384	80767
127. Durchschnittlich			
a. pro Meile Bahnlänge	"	4327	4191
b. pro Zugmeile	"	1,35	1,36

128. Die Kosten für Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn betragen:			
a. überhaupt	Tblr. 38632	38047	35555
b. pro Meile Bahnlänge	2005	1974	1845
129. Die Bahnunterhaltungskosten betragen:			
a. überhaupt	36791	10	37548
b. pro Meile Bahnlänge	1909	23	1948
130. Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossirungen, Brücken und Oberbau betragen:			
a. überhaupt	Tblr. 20788		25021
b. pro Meile Bahnlänge	1079		1298
c. pro Zugmeile	9,81		12,59

### 3. Für die Transport-Verwaltung.

131. Befoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung	Tblr. 48149		46932
132. Kosten der Transportkräfte			
a. Feuerung der Locomotiven	Tblr. 20656	20222	18990
b. Schmieren der Maschinen u. Tender	2059	2351	2258
c. Putzen derselben	512	670	675

