

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

24=23.1868

Schwerin: F. Hartig's Buchdruckerei, 1868

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn176589414X>

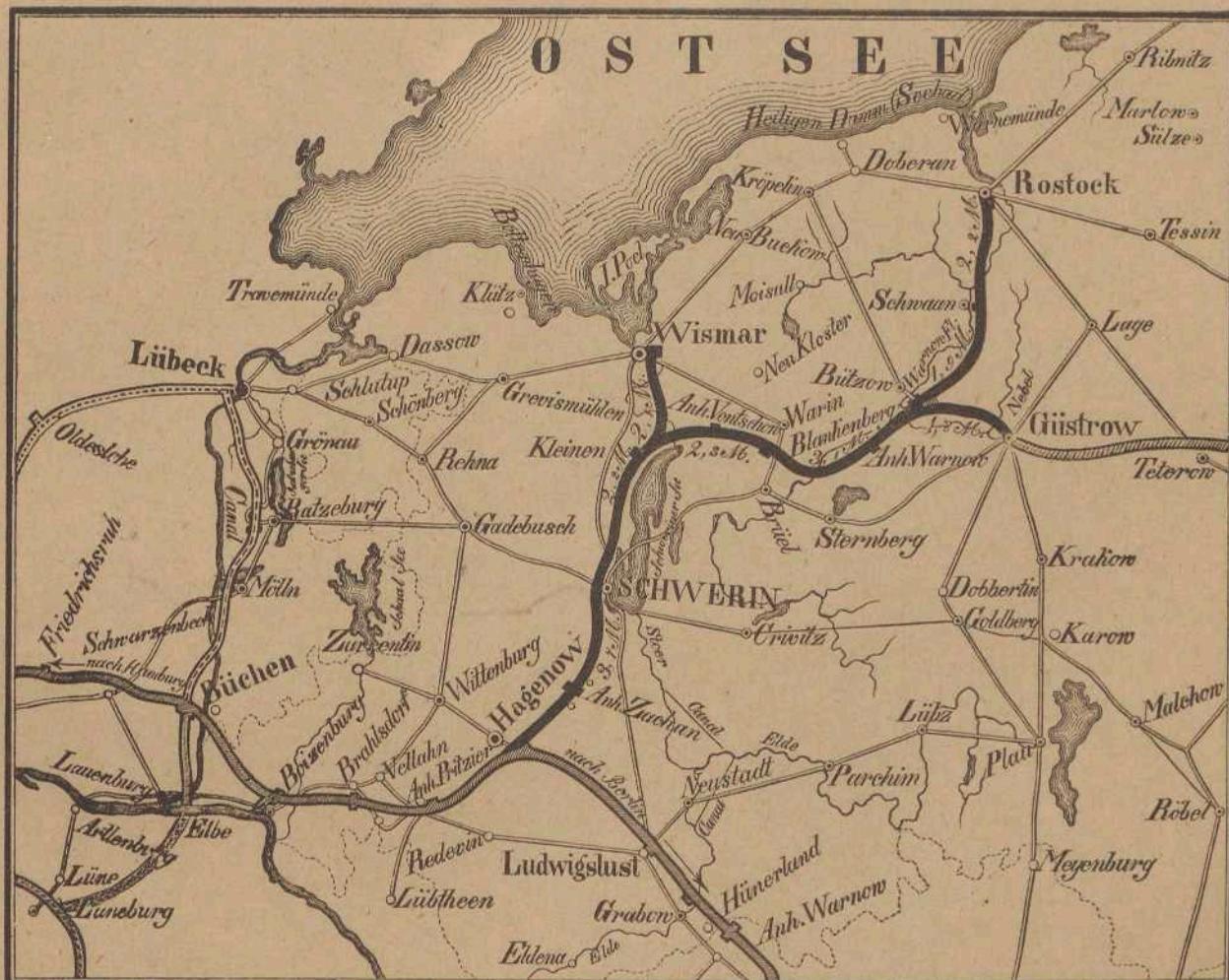
Band (Zeitschrift)

Freier  Zugang



OCR-Volltext

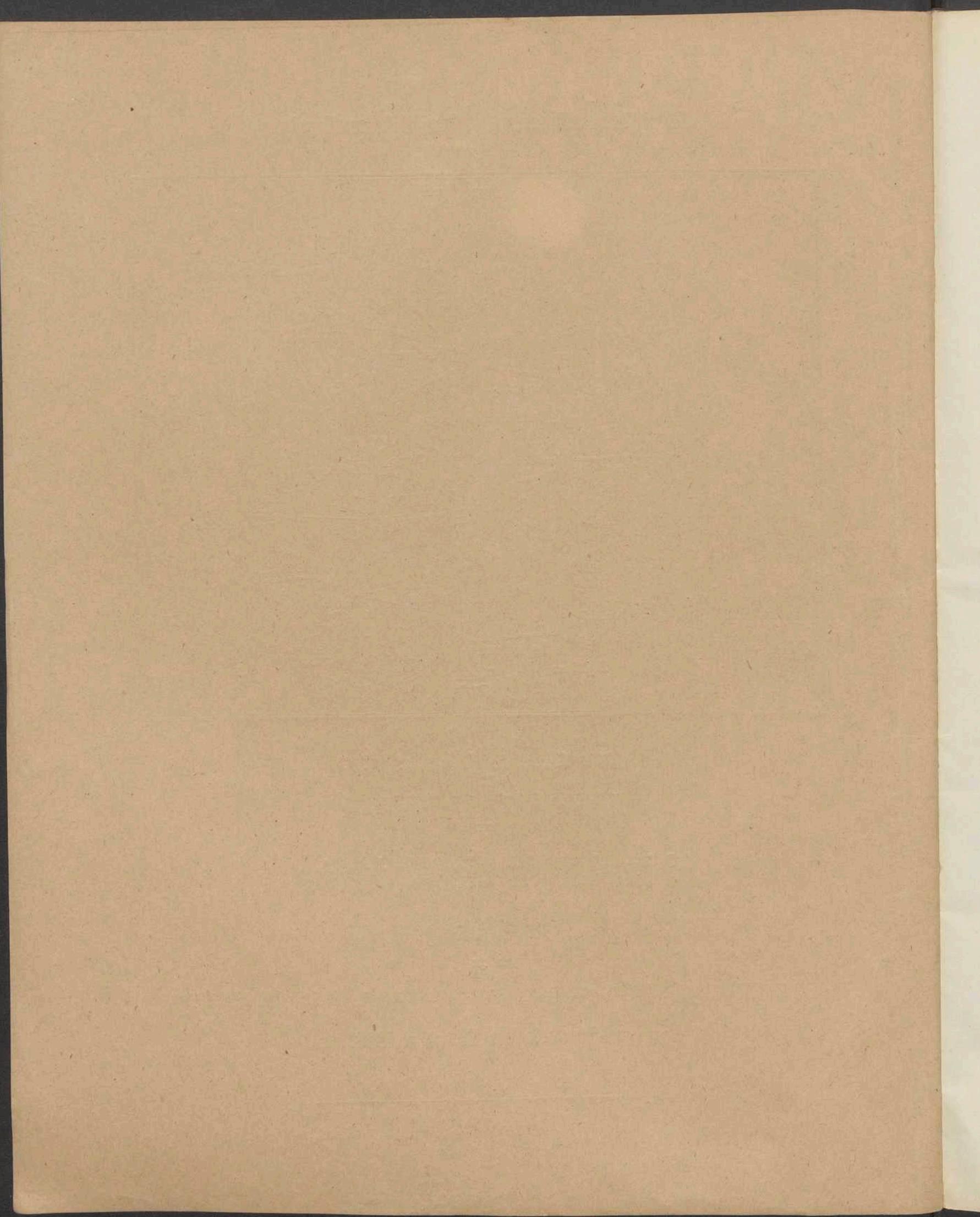
Mecklenburgische Eisenbahn.



Jahres-Bericht
der
Direction an die Actionaire,
zur Erstattung
in der
vierundzwanzigsten (dreundzwanzigsten ordentlichen) General-Versammlung
zu Schwerin am 23. Mai 1868.



Schwerin, 1868.
A. Hartig's Buchdruckerei.



Jahres-Bericht

Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

an die

General-Versammlung der Actionaire

am 23. Mai 1868.

Ist auch das Rechnungsjahr 1867 hinsichtlich der Höhe der Betriebs-Einnahme das günstigste seit Gründung Einleitung. Finanzen. der Bahn gewesen, wie es aus den Rechnungs-Vorlagen (Anl. Nr. I. bis VII.) und aus den Verkehrs-Nachweisungen (Anl. A. bis I.) ersichtlich ist, so haben dennoch nur $2\frac{1}{2}$ pCt. Dividende vertheilt werden können, was um $\frac{1}{2}$ pCt. hinter dem Vorjahr zurückbleibt und um 1 pCt. niedriger ist, als die höchste der Vergangenheit angehörende Dividende, welche für das Rechnungsjahr 1864 gezahlt werden konnte. Die Ursache hiervon liegt eines Theiles in der Steigerung der Betriebskosten, welche bei vermehrten Verkehrs-Beziehungen unvermeidlich ist und anderen Theiles in der Ausscheidung einer Summe von 24866 $\varphi 5\beta$ aus dem Reinertrage als Betrag einer Beihilfe für Verzinsung des Anlage-Capitals der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn, wofür die Gesellschaft möglicherweise noch einem Klage-Ansprüche zu begegnen haben wird. Der Gegenstand wird im Verlaufe dieses Berichtes noch nähere Besprechung finden.

Die nach dem Rechnungs-Abschluß (I.) zum Buchungswert von 151873 $\varphi 22\beta$ vorhandenen Effecten werden folgendermaßen nachgewiesen:

1) Dem Erneuerungsfond angehörend:

a. in Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

Litt. A. Serie I. №. 213—215, 236, 249,

305, 306..... 7 Stück à 1000 ₣ 7000 ₣

" " " II. " 727,777,811,931,936. 5 " 500 " 2500 ₣

" 991, 992. 2 Stück à 500 ₣ angekauft

zu 98 % mit 980 " 3480 "

" " " III. " 1200, 1278, 1697, 1742,

1977, 1978..... 6 Stück à 200 ₣ 1200 " 11680 ₣ —



I. " 31, 71, 117—123, 132 10 " 1000 " 10000 ₣

II. " 238, 240, 560—564, 599,
601—607, 652—657, 757—

761..... 26 " 500 " 13000 "

III. " 867—870, 1049, 1050, 1217,
1218, 1298, 1304—1306,
1313—1315..... 15 " 200 " 3000 "

26000 " —

b. in Schuldverschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

№. 9, 10, 57, 66—73, 118, 247, 274—276, 278, 280, 378, 19 Stück

à 80 ₣ = 1520 ₣, angekauft zu 90, 92 und 95 % mit..... 1403 " 16 "

c. in 4prozentigen Hypothekenscheinen, radicirend in den Gütern

Vichen 9333 ₣ 16 ₣

Alt Rehse 34500 " — "

Kemlin 4683 " 16 "

Adamsdorf c. p. 4000 " — "

zusammen 52516 " 32 " 91600 ₣

2) Dem Assuranz-Fond angehörend:

in Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

Litt. B. Serie II. №. 762, 763..... 2 Stück à 500 ₣ 1000 ₣

" " " III. " 1788—1795..... 8 " 200 " 1600 " 2600 "

3) Sonstige Effecten:

a. in Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

Litt. B. Serie I. №. 133, 134, 149—152, 187,

189—191, 193, 197, 199,

200..... 14 Stück à 1000 ₣ 14000 ₣

II. " 764, 766, 768, 769, 771—

773, 776, 777, 779—783,

785, 786, 788, 790, 793—

795, 797—800..... 25 " 500 " 12500 "

Latus 26500 ₣ 94200 ₣

| | | | | | |
|--|----------------|-----------|-------|-------|-----|
| | | Transport | 26500 | 94200 | ℳ—ℳ |
| Litt. B. Serie III. №. 1316, 1359, 1360, 1362, | | | | | |
| 1363, 1381—1384, 1401 | | | | | |
| —1404, 1453, 1454, 1457 | | | | | |
| —1460, 1462—1468, | | | | | |
| 1470, 1471, 1542—1556, | | | | | |
| 1558, 1560, 1561, 1629, | | | | | |
| 1722—1731, 1733—1738, | | | | | |
| 1747—1750, 1752, 1754, | | | | | |
| 1756—1764, 1767, 1769 | | | | | |
| —1780, 1782—1786.... | 96 Stück à 200 | ℳ 19200 | | | |
| | | | 45700 | ℳ—ℳ | |

b. in Schuldbeschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft:

№. 379, 391—394, 442, 2916, 2918, 2919, 4047—4054, 4075,
18 Stück à 80 ℳ = 1440 ℳ angekauft zu 90, 92 und 95 % mit 1273 „ 22 „

c. in Prioritäts-Obligationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft:

I. Emission Serie III. №. 929, 931, 932, 3 Stück à 100 ℳ.... 300 „ — „

d. in Obligationen der Friedrich Franz Eisenbahn:

Litt. A. №. 445, 1 Stück à 1000 ℳ..... 1000 ℳ

Litt. B. №. 1342 a, 1342 b, 1344 a, 1344 b, 1381 a, 1381 b,
1382 a, 1382 b, 1383 a, 1383 b, 10 Stück à 500 ℳ 5000 „

6000 „ — „

e. in Relutions-Gassen-Obligationen:

Litt. G. №. 295..... 1 Stück à 200 ℳ 200 ℳ

Litt. G. №. 283, 284..... 2 „ „ 500 „ 1000 „

Litt. H. №. 23, 24..... 2 „ „ 1000 „ 2000 „

3200 „ — „

f. in 4prozentigen Grund-Hypotheken zu Rostock..... 1200 „ — „

57673 „ 22 „

Zusammen 151873 ℳ 22ℳ

Nach Maßgabe der vertheilten Dividende von 2½ pCt. hatte das Betriebsjahr 1867 laut § 15 des Statuts zum Reservefond abzugeben..... 10875 ℳ Reserve- und Erneuerungsfond.

Dem Erneuerungsfond ist das rechnungsmäßige Erforderniß zugewiesen worden mit.... 50125 „

Zusammen 61000 ℳ

Am Schluße der Jahresrechnung weiset der Erneuerungsfond einen Bestand nach (I.) von 146578 ℳ 41 ℳ 5 ™, welcher nachstehendermaßen untergebracht ist:

Das Effecten-Conto begreift von den Mitteln des Fonds..... 91600 ℳ—ℳ—ℳ

Der Vorrath an neuen Schienen, Schwellen und sonstigen Oberbau-Materialien beträgt nach dem Bestande des Materialien-Contos (I.) 54903 „ 17 „ 9 „

Außerdem partizipirt der Fond an den Werthbeständen der Hauptrechnung mit 75 „ 23 „ 8 „

Gesamtbestand 146578 ℳ 41 ℳ 5 ™

Prioritäts-
Schuld. Die Amortisation unserer Prioritätsschuld nimmt ihren vorgeschriebenen Verlauf, wie aus den Rechnungsvorlagen Nr. IV. und V. ersieht.

Der Stand der Amortisation ist gegenwärtig folgender:

| | Unleih- Capital | Davon amortisiert | Im Umlauf | Tilgungs- Bestand *) |
|---|--------------------|----------------------|--------------|-------------------------|
| Prioritäts-Obligationen Litt. A. & B. . | 1600000 ₣ | 199100 ₣ | 1400900 ₣ | 64 ₣ |
| Schuldverschreibungen | 348000 " | 80560 " | 267440 " | 38 ₣ 19 ₢ 6 ₣ |

*) Laut Hauptrechnungsabschluß (I.)

Bei der diesjährigen Ausloosung der Schuldverschreibungen hat das Loos folgende Nummern getroffen:

6, 51, 89, 202, 209, 232, 472, 552, 604, 612, 626,
666, 709, 713, 716, 720, 797, 835, 935, 1016, 1061, 1084,
1110, 1120, 1138, 1296, 1310, 1377, 1392, 1426, 1433, 1462, 1499,
1501, 1513, 1532, 1558, 1567, 1615, 1731, 1733, 1761, 1796, 1812,
1976, 2002, 2026, 2048, 2059, 2060, 2182, 2206, 2222, 2264, 2269,
2329, 2357, 2362, 2365, 2407, 2409, 2458, 2487, 2500, 2513, 2548,
2553, 2666, 2795, 2825, 2987, 3022, 3029, 3098, 3116, 3135, 3155,
3171, 3189, 3199, 3216, 3240, 3259, 3298, 3343, 3426, 3445, 3472,
3474, 3500, 3501, 3507, 3616, 3625, 3631, 3634, 3638, 3659, 3664,
3673, 3724, 3732, 3735, 3787, 3829, 3887, 3902, 3906, 3911, 3917,
3925, 3934, 3974, 4021, 4079, 4100, 4160, 4259, 4269, 4279, 4292,
4297.

Zusammen 122 Stück à 80 ₣ = 9760 ₣, welche am 1. Juli d. J. zahlfällig werden.

Von den übrigen seither ausgelösten Schulddocumenten sind überhaupt folgende bis heute nicht zur Zahlung präsentiert worden:

1) Prioritäts-Obligationen, zahlfällig gewesen am 2. Januar 1868:

Litt. A. Serie I. Nr. 190, à 1000 ₣.

" " " II. " 1058, à 500 ₣.

" " " III. " 1112, 1194, 1241, 1246, 1297, 1530, à 200 ₣.

" B. " III. " 823, 1146, 1330, à 200 ₣.

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

No. 2921, 3328, 3843, à 80 ₣.

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

No. 1951, 2175, 3554, 4085, à 80 ₣.

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

No. 2263, 3099, à 80 ₣.

5) Desgleichen, zahlfällig gewesen am 1. Juli 1865:

No. 106, 328, 453, 456, 1087, 1545, 3284, 3393, 4086, à 80 ₣.

6) Desgleichen, zahlfällig gewesen am 1. Juli 1866:

No. 98, 99, 288, 353, 1945, 2386, 2902, 3397, 3454, 3710, 3929, à 80 ₣.

7) Desgleichen, zahlfällig gewesen am 1. Juli 1867:

No. 346, 470, 834, 838, 839, 2011, 2131, 2249, 2250, 2256, 2384, 2663,
2664, 2990, 3019, 3330, 3949, 4182, 4217, à 80 ₣.

Nach Anlage A. beträgt die Einnahme des Jahres 1867 558300 Pf , die höchste, welche bisher erreicht ist. Dieselbe überflügelt die Einnahme des Vorjahres um 14283 Pf und die Einnahme des Jahres 1865, welche bis dahern die höchste war, um 12360 Pf . Von der Mehr-Einnahme gegen das Vorjahr entfallen auf den Personenverkehr 7575 Pf und auf den Güterverkehr 6708 Pf .

Die Anzahl der gefahrenen Personen stellt sich ausschließlich der zum ermäßigten Tarife beförderten Militaires auf 353137 gegen 340029 Personen im Vorjahr, also auf 13108 Personen mehr. Diese Frequenz, verglichen mit derjenigen des Jahres 1851 — des ersten vollen Betriebsjahres — welche 239527 Personen betrug, ergiebt eine Vermehrung der Personenanzahl seit jener Zeit von 113610 Personen, oder von rund 47 %. Auch die Vergleichung mit dem Jahre 1860, in welchem 277902 Personen fuhren, ergiebt noch einen Fortschritt von 75235 Personen, oder von rund 27 %.

Im Jahre 1867 sind auf Tagesbillets — jede Tour gerechnet — 78200 Personen befördert, also gegen das Vorjahr 2874 Personen mehr. Ist die Belebung auch noch keine erhebliche, so scheint doch die Einführung der Tagesbillets, und zwar vornehmlich für die Bewegung auf den kürzeren Strecken, vortheilhaft auf den Verkehr einzuwirken. Die Anzahl der beförderten Militaires III. Classe ist gegen das Vorjahr, in welchem die Truppentransporte nach und von dem Kriegsschauplatze in Baiern stattfanden, um 7663 zurückgegangen, doch überholt die Bewegung der Militaires im Jahre 1867 diejenige des Jahres 1865 noch um 3949 Personen.

War für das Jahr 1866 schon ein Rückgang in der Viehhöfderung zu verzeichnen, so tritt ein solcher Rückgang für das Jahr 1867 im verstärkten Maße hervor. Im Jahre 1866 sind befördert: 7919 Stück großes Vieh und 88419 Stück kleines Vieh mit 34105 Pf ; im Jahre 1867 dagegen nur 5346 Stück großes Vieh und 83911 Stück kleines Vieh mit 24359 Pf , also 1867 weniger gegen das Vorjahr: 2573 Stück großes Vieh, 4508 Stück kleines Vieh mit 9746 Pf .

Der Ausfall trifft vorzugsweise auf die Pferdetransporte, welche im Vorjahr in Veranlassung der kriegerischen Ereignisse sehr lebhaft waren. Im Jahre 1866 sind befördert: 4221 Stück Pferde, im Jahre 1867 dagegen nur 2030, also weniger 2191 Pferde.

Die Güterbewegung des Jahres 1867 erhebt sich auf 2923030 Centner mit einer Einnahme von 259101 Pf , also gegen 1866 mehr 218333 Centner mit 16487 Pf . Hiernach ist auch noch die Frequenz des Jahres 1865, in welchem bis dahern nach Centnerzahl die stärkste Bewegung stattgefunden hat, um 108338 Centner überschritten. Eine Vergleichung mit der Güterbewegung der Jahre 1851 und 1860, in welchen Jahren beziehungsweise 848505 Centner und 2167244 Centner befördert wurden, ergiebt das befriedigende Resultat, daß sich die Güterbewegung in runder Zahl beziehungsweise um 244 und 35 % gegen jene beiden Jahre gehoben hat.

Die einzelnen Tarifklassen betrachtet, sind im Jahre 1867 gegen 1866 mehr befördert 8656 Centner Gilgüter, 105576 Centner Normalgüter und 112536 Centner Güter zu den Ausnahmetarifen; dagegen weniger 5675 Centner der Tarifklasse II A., 316 Centner der Tarifklasse II B. und 2444 Centner Wagenladungsgüter.

Der Ausschwung in der Beförderung von Normalgütern ist zum Theil zufälligen Umständen zuzuschreiben, deren Wiederkehr nicht zu erwarten ist. Der in Aussicht stehende Anschluß Mecklenburgs an den Zollverein scheint nämlich das Publicum insbesondere im December 1867 zu größeren Bezügen von Kaufmannsgütern veranlaßt zu haben.

Bei dem Fortschritte der Beförderungen von Gütern zu den Ausnahme-Tarifen sind vorzugsweise die Artikel Salz und Brennmaterial betheiligt; von ersteren sind gegen das Vorjahr 24957 Centner mehr befördert.

Es folgt hier wiederum die Tafel, enthaltend eine vergleichende Uebersicht in der Bewegung derjenigen Artikel, welche für den Verkehr auf unserer Bahn von vorzugsweiser Bedeutung sind.

| | Es sind befördert: | | | | | |
|---|--------------------|----|----------|----|----------|----|
| | im Jahre | | im Jahre | | im Jahre | |
| | 1867. | Cr | 1866. | Cr | 1865. | Cr |
| Buchweizen | 2262 | | 1569 | | 667 | |
| Gerste | 28071 | | 26434 | | 26142 | |
| Malz | 5971 | | 7465 | | 12710 | |
| Hafer | 54178 | | 51047 | | 42280 | |
| Moggen | 95263 | | 87079 | | 96850 | |
| Weizen | 522873 | | 463035 | | 411970 | |
| Bohnen | 1206 | | 1239 | | 3777 | |
| Erbse und Linsen | 16725 | | 11456 | | 24497 | |
| Lupinen und Wicken | 47259 | | 21561 | | 46050 | |
| Ölsaat | 115774 | | 251556 | | 280669 | |
| Kartoffeln | 48075 | | 25878 | | 12347 | |
| Mühlenfabricate | 56094 | | 50140 | | 61951 | |
| | 993751 | | 998456 | | 1019910 | |
| Butter und Käse | 47368 | | 43548 | | 44441 | |
| Wolle | 26667 | | 34396 | | 33405 | |
| | 74035 | | 77944 | | 77846 | |
| Guano | 13249 | | 23275 | | 18239 | |
| Gyps, roher | 11487 | | 10579 | | 15761 | |
| Sonstige Düngemittel, namentlich Düngesalz | 8895 | | 4833 | | 2648 | |
| | 33631 | | 38687 | | 36648 | |
| Bau- und Nutzholz | 181048 | | 182208 | | 175451 | |
| Mauer- und Chamottsteine | 141070 | | 121396 | | 130707 | |
| Kalk | 30557 | | 26229 | | 31720 | |
| Cement | 9025 | | 19068 | | 22335 | |
| | 361700 | | 348901 | | 360213 | |
| Steinkohlen | 350022 | | 293068 | | 384734 | |
| Kohle | 11184 | | 7871 | | 15424 | |
| Braunkohlen | 10797 | | 6101 | | 6552 | |
| Brennholz | 21124 | | 23314 | | 29326 | |
| | 393127 | | 330354 | | 436036 | |
| | 1856244 | | 1794342 | | 1930653 | |

Bemerkenswerth ist die vorherrschende Stetigkeit der Durchschnittszahlen, welche aus Nr. 4 der statistischen Uebersichten (Pos. 83 bis 89) für die letzten 3 Jahre wahrzunehmen ist.

Ueblichermaßen verfehlen wir nicht, den Verlauf der finanziellen Entwicklung unseres Unternehmens seit Gröfzung der ganzen Bahn übersichtlich vorzuführen. (III)

| Jahr | Einnahme pro Bahngleise | | | Dividende in Prozenten vom Stamm-Actien-Capital. | Rücklage zum Reserve- und Erneuerungsfond. |
|------|--|---|-----------|--|--|
| | für Beförderung von Personen und Gepäck. | für Beförderung von Gütern und dahin gehörigen Gegenständen. | Zusammen. | | |
| 1851 | 8403 | 4403 | 12806 | 0,25 | 0,25 |
| 1852 | 8992 | 5137 | 14129 | 0,75 | 0,25 |
| 1853 | 9633 | 6172 | 15805 | 0,75 | 0,25 |
| 1854 | 9872 | 8558 | 18430 | 1,25 | 0,434 |
| 1855 | 10452 | 11148 | 21600 | 1,5 | 0,825 |
| 1856 | 11066 | 10211 | 21277 | 1,5 | 0,802 |
| 1857 | 11902 | 10701 | 22603 | 2,0 | 1,009 |
| 1858 | 10739 | 11686 | 22425 | 2,0 | 1,009 |
| 1859 | 9771 | 11125 | 20896 | 1,5 | 1,009 |
| 1860 | 10734 | 12147 | 22881 | 2,125 | 1,307 |
| 1861 | 11769 | 12697 | 24466 | 2,575 | 1,494 |
| 1862 | 11843 | 11851 | 23694 | 2,333 | 1,448 |
| 1863 | 12483 | 12380 | 24863 | 2,5 | 1,448 |
| 1864 | 12450 | 15323 | 27773 | 3,5 | 1,655 |
| 1865 | 13590 | 14741 | 28331 | 3,0 | 1,655 |
| 1866 | 13743 | 14488 | 28231 | 3,0 | 1,655 |
| 1867 | 14136 | 14836 | 28972 | 2,5 | 1,402 |

Die ersten drei Monate des angetretenen Jahres 1868 zeigen folgendes Ergebniß unserer Betriebs-Einnahmen im Personen- und Güter-Verkehre:

| | 1868. | | | 1867. | | | 1866. | | |
|---------|----------------------------|-----------------------|--------|----------------------------|-----------------------|--------|----------------------------|-----------------------|--------|
| | Personen und Gepäck. | Güter und Bieh. | Total. | Personen und Gepäck. | Güter und Bieh. | Total. | Personen und Gepäck. | Güter und Bieh. | Total. |
| | *P | *P | *P | *P | *P | *P | *P | *P | *P |
| Januar | 17179 | 24719 | 41898 | 17263 | 22571 | 39834 | 17225 | 16811 | 34036 |
| Februar | 14935 | 27016 | 41951 | 13867 | 25218 | 39085 | 13920 | 17629 | 31549 |
| März | 17984 | 25613 | 43597 | 17366 | 26591 | 43957 | 19866 | 23353 | 43219 |
| | 50098 | 77348 | 127446 | 48496 | 74380 | 122876 | 51011 | 57793 | 108804 |

Borbehaltlich der genaueren Feststellung.

| | | |
|------------------------------------|---|-------------------|
| Unterhaltungs- und Betriebskosten. | Die Betriebs-Ausgaben für das Jahr 1867 betragen nach der in Gegen- und des Etats abgelegten speciellen Rechnung (III.) | 270226 ₣ 1 β 8 Δ |
| | Der Ausgabe-Etat beträgt..... | 272737 „ 31 „ 2 „ |

| | |
|--|-----------------|
| also Minder-Ausgabe gegen den Etat | 2511 ₣ 29 β 6 Δ |
|--|-----------------|

Diese Minder-Ausgabe stellt sich übersichtlich folgendermaßen dar:

| | | |
|---|--------|------------------------------------|
| A. In der allgemeinen Verwaltung: | | Es sind verausgabt gegen den Etat: |
| beim Verwaltungs-Personal | | mehr weniger |
| im Uebrigen überhaupt | | 419 ₣ |
| B. In der Bahn-Verwaltung: | | 276 „ |
| bei der Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn | | 648 „ |
| bei den Unterhaltungskosten | 4763 ₣ | |
| bei den allgemeinen Kosten | | 758 „ |
| C. In der Transport-Verwaltung: | | |
| bei dem Fahrdienste | | 287 „ |
| bei der Expedition | | 2656 „ |
| bei der Feuerung der Locomotiven | | 1455 „ |
| bei der Unterhaltung der Locomotiven | 1255 „ | |
| bei der Zugkraft überhaupt | | 210 „ |
| bei der Unterhaltung der Wagen | | 2083 „ |
| bei der Ausgabe für die Wagen im Allgemeinen noch | | 664 „ |
| bei der Transport-Verwaltung überhaupt noch | 926 „ | |
| | | 6944 ₣ 9456 ₣ |

Die Minder-Ausgabe gegen den Etat beträgt hiernach:

| | |
|--|--------|
| A. In der allgemeinen Verwaltung | 695 ₣ |
| C. In der Transport-Verwaltung | 5174 „ |
| | 5869 ₣ |

Dagegen die Ueberschreitung:

| | |
|---------------------------------|--------|
| B. In der Bahn-Verwaltung | 3357 „ |
| | 2512 ₣ |

bleibt Ersparung

Die Erläuterungen der erheblicheren Ueberschreitungen des Etats finden sich in der Betriebskosten-Rechnung (III.)

Eine Vergleichung der Betriebs-Ausgaben gegen das Vorjahr ergiebt das folgende Resultat:

| | | |
|--|---------|----------------------------|
| A. In der allgemeinen Verwaltung: | | Gegen 1866 ist ausgegeben: |
| beim Verwaltungs-Personal | | mehr weniger |
| im Uebrigen überhaupt | 934 ₣ | |
| B. In der Bahn-Verwaltung: | | 505 „ |
| bei der Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn | 2113 „ | |
| bei den Unterhaltungskosten | 11995 „ | |
| bei den allgemeinen Kosten | 1397 „ | |
| | | Latus 16944 ₣ — ₣ |

| | Gegen 1866 ist ausgegeben: mehr weniger |
|-------------------|--|
| Transport 16944 ₣ | — ₣ |

C. In der Transport-Verwaltung:

| | |
|---|---------------------|
| beim Fahrdienste | 1170 " |
| bei der Expedition | 2878 " |
| bei der Feuerung der Locomotiven | 333 " |
| bei der Unterhaltung der Locomotiven | 406 " |
| bei der Zugkraft überhaupt | 1586 " |
| bei der Unterhaltung der Wagen | 1170 " |
| bei der Ausgabe für die Wagen im Allgemeinen noch | 39 " |
| bei der Transport-Verwaltung überhaupt noch | 1037 " |
| | <hr/> |
| | 23948 ₣ 1615 ₣ |

Die Mehr-Ausgabe gegen das Jahr 1866 beträgt hienach 22333 ₣ und zwar:

| | |
|--|---------|
| A. In der allgemeinen Verwaltung | 1439 ₣ |
| B. In der Bahn-Verwaltung | 15505 " |
| C. In der Transport-Verwaltung | 5389 " |
| | <hr/> |

also mehr wie oben 22333 ₣

Es ist aus der Steigerung unserer jährlichen Betriebsausgaben erkennbar, daß wenn der Anschluß neuer Verkehrswege auch allemal neue Zuflüsse zu den Einnahmen zu bringen pflegt, doch die mannigfachen Anforderungen, welche daraus entspringen, auch neue Lasten herbeiführen.

Der Bau der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn ist noch im Jahre 1866 vollendet worden, Anschlußbahnen. so daß dieselbe am 1. Januar 1867 in ihrer ganzen Ausdehnung von Güstrow bis zur preußischen Grenze bei Strasburg dem Verkehr übergeben werden konnte.

Der Verkehr, welcher dadurch im abgelaufenen Jahre der Mecklenburgischen Eisenbahn zugeführt worden ist, kann aus der Anlage I. der Verkehrs-Nachweisungen (vergl. B. 1., 2. und C. 1., 2., 3., 4.) entnommen werden. Derselbe müßte in der Folge noch einen ganz beträchtlichen Aufschwung nehmen, um für die Mecklenburgische Eisenbahn von Bedeutung zu werden.

Die finanzielle Stockung in den Angelegenheiten des Lübeck-Kleinen Eisenbahn-Unternehmens, deren wir schon in unserm vorigjährigen Berichte erwähnten, haben uns damals Veranlassung gegeben, Verhandlungen mit der Direction der gedachten Bahn anzuknüpfen, um, wenn möglich, eine Verschmelzung jenes Unternehmens mit dem unsrigen, welche in mannigfacher Beziehung Vorteile für beide Bahnen in Aussicht stellte und auch im Interesse des Verkehrs zu liegen schien, zu veranstalten. Wir fanden bei der Direction der Lübeck-Kleinen Eisenbahn-Gesellschaft ein bereitwilliges Entgegenkommen, worauf in mündlicher Verhandlung Punctionationen zu Stande kamen, welche durch die vorgedachte Direction dem hohen Ministerium des Innern vorgelegt und als solche unterstützt wurden, welche vor andern Bewerbern den Vorzug verdienten.

Die hierauf erfolgte uns mitgetheilte Resolution des hohen Ministeriums des Innern lautete dahin, daß die von uns gestellten Bedingungen, soweit sie Zugeständnisse des Mecklenburgischen Gouvernements für das Unternehmen beträfen, mit den finanziellen und administrativen Interessen der Regierung sowenig vereinbarlich befunden seien, daß das hohe Ministerium für die Gewährung nicht einzutreten vermöge.

Da die Verhandlungen wegen Einverleibung der Lübeck-Kleinen Eisenbahn in unser Unternehmen überhaupt zu einem Resultate nicht geführt haben, so wird es kein Interesse haben, hier auf den Inhalt unserer Propositionen näher einzugehen, nur soviel sei gesagt, daß eine bedingungslose Uebernahme der Lübeck-Kleinen Eisenbahn für Rechnung der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft die Kräfte der letzteren

überstiegen haben würde, daß wir also die Ueberweisung des Vermögens der abseitigen Gesellschaft, welche übrigens von allen Bewerbern verlangt wurde, in Anspruch nahmen und außerdem beantragten, daß das hohe Ministerium unserm Credite auf eine Weise zu Hülfe komme, wodurch das hohe Gouvernement unserer Ueberzeugung nach eben so wenig einen Nachtheil gehabt haben würde, wie Hochdemselben jemals eine Gefahr aus der vor Jahren übernommenen Garantie unserer jetzt noch im Umlauf befindlichen und zu einem nicht unerheblichen Theile schon amortisierten Prioritätsanleihen gedroht hat.

Nachdem wir also durch die Direction der Lübeck-Kleinen Eisenbahn den abschläglichen Bescheid des hohen Ministeriums entgegengenommen hatten, hielten wir die Sache nicht allein in unserem sondern auch im allgemeinen Interesse so sehr dazu angethan, uns die Vereinigung der Lübeck-Kleinen Eisenbahn mit der Mecklenburgischen Eisenbahn als die vortheilhafteste Lösung der vorliegenden Frage erscheinen zu lassen, daß wir uns veranlaßt fanden, nochmals direct mit einem Antrage an das hohe Ministerium vorzugehen, theils um unsere Vorschläge in ihrer Bedeutung noch näher zu erläutern, theils um dieselben durch einige Modificationen zur Annahme noch geeigneter zu machen.

Das hohe Ministerium hat jedoch, wie die erfolgte Resolution lautete, in diesen Darlegungen genügende neue Gründe nicht gefunden, welche dazu hätten bestimmen können, der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft Zugeständnisse für Uebernahme der Lübeck-Kleinen Eisenbahn zu gewähren, wie sie von derselben noch festgehalten seien. Nachdem uns im October v. J. dieser Bescheid zu Theil geworden war, stand uns kein Mittel mehr zu Gebote, die im allseitigen Interesse so sehr wünschenswerthe Verschmelzung beider Eisenbahn-Unternehmungen zu erzielen, daher wir in der Lage waren, von weiteren darauf gerichteten Versuchen Abstand nehmen zu müssen.

Seitdem ist es bekannt geworden, daß das Großherzogliche Mecklenburgische hohe Gouvernement sich entschlossen hat, die Lübeck-Kleinen Eisenbahn auf Staatskosten zu erbauen und daß Hochdasselbe bereits Verträge mit der Lübeck-Kleinen Eisenbahn-Gesellschaft wegen deren Auflösung und mit der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft wegen der in Lübeck in einander greifenden Betriebsverhältnisse, so wie Betreffs verschiedener finanzieller Verständigungen abgeschlossen hat. Beide Generalversammlungen haben diese Verträge gut geheißen und somit steht uns nun die Erbauung und Betriebseröffnung der Lübeck-Kleinen Eisenbahn in naher Zukunft bevor.

Ueber die hier von zu erwartenden Einflüsse auf die Verhältnisse unseres Unternehmens enthalten wir uns zur Zeit eines Urtheiles.

Vertrags-Ver-
hältnis zum hohen
Ministerio,
betreffend die
Friedrich Franz
Eisenbahn. Wir erlauben uns, daran zu erinnern, daß, wie wir in unserm vorigjährigen Berichte angeführt haben, die Direction sich für berechtigt und verpflichtet gehalten hat, den Betreffs einer Beihülfe für die Mecklenburgische Ostbahn — jetzt Friedrich Franz Eisenbahn — mit dem hohen Ministerium abgeschlossenen Vertrag wegen versäumter Baufrist für erloschen zu erklären, wie solches der Gesellschaft im Vertrage selbst vorbehalten war.

Nachdem das hohe Ministerium die Berechtigung der Eisenbahn-Gesellschaft zu dieser aufrufenden Erklärung bestritten und die Absicht ausgesprochen hatte, die Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft zur Erfüllung der behaupteten vertragsmäßigen Verpflichtungen anzuhalten, hat die Direction in Erwartung dessen es sich angelegen sein lassen, so viel wie thunlich Sicherheit über die rechtliche Lage dieses Differenzpunktes zu erlangen.

Nachdem also die aufrufende Erklärung schon in Uebereinstimmung mit dem rechtlichen Grachten des Syndicus der Gesellschaft und unter dessen Mitwirkung abgegeben worden war, hat die Direction noch ein Rechtsgutachten von einem unparteiischen und bewährten Juristen eingeholt, welches in seinem Resultate mit der Ansicht unseres Syndicus völlig übereinstimmte, nämlich: daß die fragliche aufrufende Erklärung für rechtlich wohl begründet zu halten sei.

Das Großherzogliche Staats-Ministerium hat nun durch Vermittelung des Großherzoglichen Eisenbahn-Commissarius der Direction bekannt gemacht, daß die gesammten Bau- und Einrichtungskosten der Großherzoglichen

Friedrich Franz Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung die Summe von 4973220 ₣ 30 ₣ 7 ₣ Courant betragen habe und daß der im § 5 des Vertrages bezüglich eigener Verzinsung des Bau-Capitales aus der Auskunft der Friedrich Franz Eisenbahn vorgesehene Fall für das Verwaltungsjahr 1867 nicht eingetreten, daß folglich die Eisenbahn-Gesellschaft jetzt $\frac{1}{2} \%$ des vorangegebenen Capitales für das erste Betriebsjahr zu zahlen verpflichtet sei. Gleichzeitig wurde die Direction aufgefordert, sich definitiv darüber zu erklären, ob sie den Vertrag erfüllen wolle oder nicht.

Nach allem Voraufgegangenen hatte die Direction keine Veranlassung, von dem in dieser Sache bisher eingenommenen Standpunkte zurückzutreten und beschloß daher, die verlangte Zahlung nach wie vor zu verweigern, sie hatte jedoch die Gelegenheit, sich auch der Zustimmung des Gesellschafts-Ausschusses hiezu in einer wenige Tage darauf stattfindenden Versammlung zu versichern. In dieser Versammlung waren sämmtliche Mitglieder des Ausschusses anwesend und auch die darunter befindlichen rechtskundigen Personen traten ihrerseits der von der Direction vertretenen rechtlichen Aussaffung bei, worauf der einstimmige Beschluß erfolgte, daß die Zahlung des verlangten Beitrages zu verweigern sei.

Ferner gab der Ausschuß dem Antrage der Direction: daß die das Jahr 1867 betreffende Summe von 24866 ₣ 5 ₣ 5 vom Reinertrage des Jahres abzuziehen und zurückzubehalten sei, weil der Ausgang irgend eines Rechtsstreites niemals mit voller Sicherheit vorausgesehen werden könne — seine Zustimmung.

Demgemäß ist die Seitens des hohen Staats-Ministeriums von der Direction verlangte Erklärung an den Herrn Commissarius abgegeben worden, wonach das Weitere nunmehr abzuwarten sein wird.

Schwerin, den 1. Mai 1868.

Die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.



THE HISTORY OF BRITAIN IN THE MIDDLE AGES

Rechnungs-Vorlagen

am 31. März 1868.

- I. Haupt-Rechnungs-Abschluß.
- II. Betriebs-Rechnung für das Jahr 1867.
- III. Betriebskosten für das Jahr 1867 und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.
- IV. Amortisation der Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B.
- V. Amortisation der Schuldverschreibungen.
- VI. Rechnung des Reserve-Fond.
- VII. Rechnung des Erneuerungs-Fond.
- VIII. Rechnungs-Ablage der Pensions-Casse.

I.

Haupt-Rechnungs-Abschluß am

| Activa. | Courant. | | | Courant. | | | Courant. | | |
|---|----------|----|---|----------|----|----|----------|----|----|
| | Φ | β | Δ | Φ | β | Δ | Φ | β | Δ |
| Aus dem Jahresabschluß pro 1867: | | | | | | | | | |
| Bekleidungs-Conto, Im Voraus bestrittene Ausgaben für Uniformirungs-Gegenstände | | | | 3957 | 8 | 11 | | | |
| Werkstätten-Conto, Bestand der Haupt-Werkstatt an Materialien und unvollendeten Arbeiten | | | | 7672 | 3 | 10 | | | |
| Materialien-Conto, Bestand an Schwellen, Schienen und sonstigen Oberbau-Materialien (dem Reservefond angehörend) | 54903 | 17 | 9 | | | | | | |
| Desgleichen an verschiedenen Materialien | 34271 | 29 | — | 89174 | 46 | 9 | | | |
| Kohlen- und Coke-Conto, Bestand an Kohlen und Coke in der Niederlage und Cokebrennerei-Anstalt zu Wismar | | | | 10698 | 4 | — | | | |
| Warnow-Brücke bei Benitz, Ausgaben zur Erneuerung des Überbaues derselben, welche nach Vollendung des Baues zur Berechnung kommen | | | | 15555 | 34 | — | | | |
| Betriebs-Cassen-Conto, Rechnungsbestand in den Cassen der Expeditionen | | | | 7303 | 7 | 9 | 134361 | 9 | 3 |
| Am 31. März 1868: | | | | | | | | | |
| Assuranz-Prämien-Conto, Für die Versicherung des Gesellschafts-Eigenthumes gegen Feuergefahr ist die Prämie bis Ende 1871 vorweg bezahlt und beträgt die später zu verrechnende Ausgabe hierfür noch | | | | 3098 | 14 | — | | | |
| Debitoren, Schuldner in laufender Rechnung | | | | 5936 | 37 | — | | | |
| Großherzogliche Friedrich Franz Eisenbahn, Guthaben bei derselben in laufender Rechnung | | | | 3345 | 40 | 7 | | | |
| Haupt-Cassa-Conto, Baarer Bestand | | | | 18871 | 36 | — | | | |
| Nostocker Bank, Bestand bei derselben | | | | 46407 | 44 | — | | | |
| Banquiers in Berlin und Hamburg, Guthaben bei denselben | | | | 53208 | 32 | — | | | |
| Effecten-Conto, Bestand an Prioritäts-Obligationen und Wertpapieren für den Erneuerungsfond | 91600 | — | — | | | | | | |
| Desgleichen für den Assuranzfond | 2600 | — | — | | | | | | |
| Desgleichen an außerdem vorrathigen Effecten | 57673 | 22 | — | 151873 | 22 | — | | | |
| Darlehn-Conto, Gegen hinterlegte Sicherheit ausgeliehene Gelder | | | | 1250 | — | — | 283992 | 33 | 7 |
| | | | | | | | 418353 | 42 | 10 |

Ins am 31. März 1868.

I.

II.

Betriebs-Rechnung für

| Ausgabe. | Courant. | | | Courant. | | |
|--|----------|----|---|----------|----|---|
| | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ |
| Betriebskosten, laut specieller Rechnungslegung nach dem Etat (III) | 270226 | 1 | 8 | | | |
| ab: Beisteuer der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn zu den Kosten des Bahnhofes Güstrow pro 1867 | 2073 | 11 | 6 | 268152 | 38 | 2 |
| Fernere Ausgaben auf besondere Beschlüsse: | | | | | | |
| Ausbau der zweiten Etage des Empfangshauses zu Schwerin zu Empfangsräumen | 1452 | 16 | 9 | | | |
| Beschaffung einer Gepäck-Schnell-Waage für die Expedition dafelbst | 181 | 17 | 3 | | | |
| Beschaffung von Kellerräumen durch Erweiterung der Perronanlage des Empfangshauses dafelbst | 1303 | 42 | — | | | |
| Beschaffung einer Drehbank für die Haupt-Werkstatt | 875 | — | — | | | |
| Vorarbeiten zur baulichen Veränderung des Empfangshauses zu kleinen . . . | 32 | 24 | — | | | |
| Anlegung eines Brunnens auf dem Bahnhofe Blankenberg | 118 | 19 | — | | | |
| Bauausführungen auf dem Bahnhofe Bülow | 3869 | 20 | 3 | | | |
| Herstellung eines Gepäcklocals auf dem Bahnhofe Schwaan | 174 | 10 | — | | | |
| Herstellung zweier Doppelfenster in der Dienstwohnung des Expedienten zu Rostock | 23 | 16 | — | | | |
| Beschaffung von Billet- und Gepäck-Stempel-Apparaten für die Expeditionen | 140 | 37 | — | | | |
| Anschaffung von 25 Stück Wärmeflaschen für Personenwagen | 253 | — | — | 8424 | 10 | 3 |
| An- und Abfuhr der Güter | | | | 276577 | — | 5 |
| nach und von den Bahnhöfen, einschließlich des Del-credere für Eincassirung der Frachten | | | | 8583 | 27 | — |
| Zinsen auf Prioritäts-Obligationen, | | | | | | |
| Litt. A. Capital ℳ 900000; einjährige Zinsen à 4 pGt. | 36000 | — | — | | | |
| Litt. B. " " 700000; " " " " " | 28000 | — | — | 64000 | — | — |
| Zinsen auf Schuldverschreibungen gegen eingelöste Zins-Coupons der Stamm-Actien, | | | | | | |
| Capital ℳ 348000; einjährige Zinsen à 4 pGt. | | | | 13920 | — | — |
| Amortisation, | | | | | | |
| der Prioritäts-Obligationen Litt. A. ℳ 900000, 1/2 pGt. des Capitales | 4500 | — | — | | | |
| Litt. B. " 700000, 1/2 " " " " " | 3500 | — | — | | | |
| der Schuldverschreibungen ℳ 348000, 2 pGt. des Capitales | 6960 | — | — | 14960 | — | — |
| Reserve- und Erneuerungs-Fonds, | | | | | | |
| statutenmäßige Quote von 1/4 pGt. des Actien-Capitals für den Reservefond | 10875 | — | — | | | |
| Beisteuer des Betriebsjahres 1867 zum Erneuerungsfond | 50125 | — | — | 61000 | — | — |
| Anspruch des hohen Staats-Ministerii aus dem Vertrage vom 27/30. Juni 1860 als streitig vorläufig abgesetzt | | | | 24866 | 5 | — |
| Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Gasse der Beamten, Beihilfe zu derselben laut Beschluss der General-Verfammlung vom 20. Mai 1854 | | | | 800 | — | — |
| Dividende, | | | | | | |
| 5 ℳ pro Actie auf 21750 Actien | 108750 | — | — | | | |
| Vertrag auf 1868, in Einnahme in der Haupt-Rechnung (I) | 1318 | 19 | 9 | | | |
| | 574775 | 4 | 2 | | | |

Bilanz für das Jahr 1867.

| | Einnahme. | Courant. | | | Courant. | | |
|---|--|----------|------|-------|----------|----|----|
| | | ¶ | β | Δ | ¶ | β | Δ |
| 1 | Überschuss, aus der Betriebs-Rechnung für das Jahr 1866 | | | | 4222 | 16 | 9 |
| 2 | Zinsen, auf die für den Reserve- und Erneuerungsfond belegten und sonst verzinslich untergebrachten Capitalien, und zwar auf 70800 ¶ in Priorit.-Obligationen und sonstigen Effecten à 4 pCt. p. a. 53716 ² /s „ in intabulirten Grund-Hypothesen à 4 pCt. p. a. | 2832 | — | — | | | |
| | | 2148 | 32 | — | | | |
| | Anderweitige Zinsen-Einnahmen | 1579 | ¶ 19 | β — Δ | | | |
| | wovon die stattgehabten Zinsen-Ausgaben in Abzug kommen mit | 23 | „ | 14 | 9 | „ | |
| | | 1556 | 4 | 3 | 6536 | 36 | 3 |
| 3 | Personen- und Frachtgelder, laut anliegenden speciellen Verkehrs-Nachweisungen | | | | 558300 | 19 | 3 |
| 4 | Mieten und Meilengelder, Mieten für Bahnhofslocalen, Dienstwohnungen, Lagerplätze | 5240 | 11 | 6 | | | |
| 5 | Meilengelder, als Vergütung für Leistungen diesseitiger Wagen auf anderen Bahnen | 12678 | ¶ 15 | β 9 | Δ | | |
| | Hievon geht ab die Vergütung für Benutzung fremder Transportmittel auf diesseitiger Bahn | 12202 | „ | 47 | 4 | „ | |
| | | 475 | 16 | 5 | 5715 | 27 | 11 |
| 9 | | | | | | | |
| 2 | | | | | 574775 | 4 | 2 |

Betriebskosten für
das Jahr 1867.
und vergleichende Uebersicht
derselben mit dem Etat.

| Etat | | Titel. | 0021 nach und zu Grundrechnung und zum | | | | | |
|----------------------------------|------------|---------|---|------------|---------------|------------|---------------|------------|
| im Einzelnen. | im Ganzen. | | im Einzelnen. | im Ganzen. | im Einzelnen. | im Ganzen. | im Einzelnen. | im Ganzen. |
| ℳ | β | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ | |
| A. Allgemeine Verwaltung. | | | | | | | | |
| 17116 | — | I. a. | Verwaltungs-Personal: Gehalte und Löhne | 16887 | 35 | 6 | 228 | |
| 1500 | — | b. | Reisekosten und Diäten | 1309 | 32 | — | 190 | |
| 1000 | — | c. | Miethe-Entschädigungen | 1000 | — | — | — | |
| 33 10 | — | d. | Bekleidung | 33 18 | — | — | — | |
| 4200 | — | e. | Contractliche Pensionen | 4200 | — | — | — | |
| 550 | — | II. a. | Bureau-Kosten: Bureau-Bedürfnisse | 638 | 13 | 9 | 88 | |
| 500 | — | b. | Heizung, Erleuchtung und Reinigung | 734 | 23 | 3 | 1372 | |
| 750 | — | III. a. | Allgemeine Kosten: Porto, Provision und auswärtige Kosten | 743 | 38 | 11 | 6 | |
| 580 | — | b. | Insertions- und Druckkosten | 517 | 37 | — | 62 | |
| 150 | — | c. | Bücher, Karten &c. | 98 | 18 | — | 51 | |
| 60 | — | d. | Öffentliche Blätter | 69 | 45 | — | 45 | |
| 250 | — | e. | Prozeß-, Notariats-, Gerichts- und Stempelkosten | 116 | 10 | 6 | 133 | |
| 3 | — | f. | Feuerversicherung des Mobiliars | 3 | — | — | 90 | |
| 150 | — | g. | Unterhaltung der Mobilien | 59 | 23 | 3 | 24 | |
| 400 | — | h. | Gratificationen und Unterstützungen | 315 | 18 | 6 | 84 | |
| 200 | — | i. | Schadens-Vergütungen | — | — | — | 200 | |
| 200 | — | k. | Unvorhergesehene Ausgaben | 219 | 38 | 9 | 19 | |
| | | | Summa A. Allgemeine Verwaltung | 24642 | 10 | — | 23947 | |
| | | | | | | | 16 | |
| | | | | | | | 5 | |
| | | | | | | | 352 | |
| | | | | | | | 32 | |
| | | | | | | | 9 | |
| | | | | | | | 1047 | |
| | | | | | | | 26 | |
| | | | | | | | 4 | |
| | | | | | | | — | |
| | | | | | | | 14 | |
| | | | | | | | 212 | |
| | | | | | | | — | |
| | | | | | | | 8 | |
| | | | | | | | 88 | |
| | | | | | | | 58270 | |
| | | | | | | | — | |

| Ausgabe | | | | Gegen den Etat | | | | Bemerkungen. | | | |
|---------------|----|------------|-------|----------------|----|----------|----|---------------|------|------------|-------|
| im Einzelnen. | | im Ganzen. | | mehr. | | weniger. | | im Einzelnen. | | im Ganzen. | |
| ℳ | β | ℳ | ℳ | ℳ | β | ℳ | ℳ | ℳ | β | ℳ | ℳ |
| 16887 | 35 | 6 | 228 | 12 | 6 | — | — | — | — | — | — |
| 1309 | 32 | — | 190 | 16 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1000 | — | — | — | — | 8 | — | — | — | — | — | — |
| 33 18 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 4200 | — | — | 20430 | 37 | 6 | — | — | — | — | — | — |
| 638 | 13 | 9 | 88 | 13 | 9 | — | — | — | — | — | — |
| 734 | 23 | 3 | 1372 | 37 | — | — | — | — | — | — | — |
| 743 | 38 | 11 | 6 | 9 | 4 | — | — | — | — | — | — |
| 517 | 37 | — | 62 | 11 | — | — | — | — | — | — | — |
| 98 | 18 | — | 51 | 30 | — | — | — | — | — | — | — |
| 69 | 45 | — | 69 | 45 | — | — | — | — | — | — | — |
| 116 | 10 | 6 | 133 | 37 | 6 | — | — | — | — | — | — |
| 3 | — | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 59 | 23 | 3 | 90 | 24 | 9 | — | — | — | — | — | — |
| 315 | 18 | 6 | 84 | 29 | 6 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | 200 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 219 | 38 | 9 | 2143 | 37 | 11 | 38 | 9 | — | — | — | — |
| | | | 23947 | 16 | 5 | 352 | 32 | 9 | 1047 | 26 | 4 |
| | | | | | | | | | — | — | — |
| | | | | | | | | | 14 | 212 | — |
| | | | | | | | | | 8 | 88 | 58270 |
| | | | | | | | | | — | — | — |

Ad II. b. Die eigene Gasbereitungseinrichtung der Eisenbahn reicht nicht mehr aus, um die Versorgung des Verwaltungsgebäudes mit zu bewirken; es mußte also für letzteres das Leuchtgas aus der städtischen Anstalt zu einem höheren Preise bezogen werden. Hierdurch ist ein Theil der Ueberschreitung verursacht worden; außerdem aber hat auch die im Frühjahr des Jahres 1867 ungewöhnlich lange fortgesetzte Heizung darauf eingewirkt.

Betriebskosten für das Jahr 1867. (Fortsetzung.)

| Etat | | | Titel. | | | Inhalt des Etats | | | Summe | | |
|----------------------------|----|---|------------|----|---|------------------|---|------|-------|------|------|
| im Einzelnen. | | | im Ganzen. | | | Inhalt | | | Summe | | |
| α | β | δ | α | β | δ | α | β | δ | α | β | δ |
| B. Bahn-Verwaltung. | | | | | | | | | | | |
| 41584 | 10 | — | | | | I. a. | Beaufsichtigung und Bedienung: Gehalte und Löhne | | | 6 | 62 |
| 2828 | 43 | — | | | | b. | 001 | “ | “ | 52 | 9021 |
| 1125 | 19 | — | | | | c. | “ | “ | “ | 0001 | |
| 512 | — | — | | | | d. | “ | — | “ | 81 | 82 |
| 250 | — | — | | | | e. | “ | “ | “ | 0021 | |
| 120 | — | — | 46420 | 24 | — | f. | “ | “ | “ | 0 | 820 |
| | | | | | | | 0 | 21 | 88 | | |
| 1726 | — | — | | | | II. a. | Unterhaltungs-Kosten: Planum, Gräben, Böschungen | | | 2 | 82 |
| 1653 | 16 | — | | | | b. | “ | “ | “ | — | — |
| 24234 | 13 | 6 | | | | c. | “ | “ | “ | 11 | 82 |
| 5826 | 8 | — | | | | d. | “ | “ | “ | 78 | 716 |
| 8409 | 12 | 2 | | | | e. | “ | “ | “ | — | 81 |
| 1833 | 12 | — | | | | f. | “ | “ | “ | — | 81 |
| 920 | — | — | 44602 | 13 | 8 | g. | “ | “ | “ | — | 811 |
| | | | | | | | Arbeitszüge für die Bahn-Unterhaltung | | | | |
| 600 | — | — | | | | III. a. | Allgemeine Kosten: Grund- und öffentliche Abgaben | | | 2 | 82 |
| 2578 | 44 | — | | | | b. | 25 | 12 | “ | 81 | 818 |
| 400 | — | — | | | | c. | 009 | “ | “ | — | — |
| 634 | — | — | | | | d. | “ | 8 | “ | 82 | 819 |
| 2000 | — | — | 6212 | 44 | — | e. | 105 | 7101 | “ | 88 | 818 |
| | | | | | | | Unvorhergesehene Ausgaben | | | | |
| | | | 97235 | 33 | 8 | | Summa B. Bahn-Verwaltung | | | | |

| Ausgabe | | | Gegen den Etat | | | Bemerkungen. | | | | | |
|---------------|----|---|----------------|----|---|--------------|----|---|----------|----|---|
| im Einzelnen. | | | im Ganzen. | | | mehr. | | | weniger. | | |
| Α | Β | Δ | Α | Β | Δ | Α | Β | Δ | Α | Β | Δ |
| 41048 | 14 | 3 | | | | | | | 535 | 43 | 9 |
| 2799 | 19 | 3 | | | | | | | 29 | 23 | 9 |
| 1137 | 43 | — | | | | 12 | 24 | — | | | |
| 512 | — | — | | | | | | | | | |
| 261 | 5 | 9 | | | | 11 | 5 | 9 | | | |
| 13 | 23 | 6 | 45772 | 9 | 9 | | | | 106 | 24 | 6 |
| 1215 | 9 | 6 | | | | | | | 510 | 38 | 6 |
| 1132 | 9 | 3 | | | | | | | 521 | 6 | 9 |
| 26129 | 36 | — | | | | 1895 | 22 | 6 | | | |
| 5083 | 27 | — | | | | | | | 742 | 29 | — |
| 14786 | 36 | 3 | | | | 3377 | 24 | 1 | | | |
| 3168 | 32 | 3 | | | | 1335 | 20 | 3 | | | |
| 848 | 46 | 9 | 49365 | 5 | — | | | | 71 | 4 | 3 |
| 578 | 25 | — | | | | | | | 21 | 23 | — |
| 2217 | 18 | 6 | | | | | | | 361 | 25 | 6 |
| 466 | 45 | — | | | | 66 | 45 | — | | | |
| 634 | — | — | | | | | | | 441 | 22 | 6 |
| 1558 | 25 | 6 | 5455 | 18 | — | | | | | | |
| | | | 100592 | 32 | 9 | 6698 | 45 | 7 | 3341 | 46 | 6 |

Betriebskosten für das Jahr 1867. (Fortsetzung.)

| Etat | | | Titel. | Ausgabe | | | Gegen den Etat | | | Bemerkungen | | |
|---------------------------------|----|------------|---------|---|---|------------|----------------|----|----------|-------------|----|----|
| im Einzelnen. | | im Ganzen. | | im Einzelnen. | | im Ganzen. | mehr. | | weniger. | | | |
| Φ | β | Δ | | Φ | β | Δ | Φ | β | Δ | Φ | β | Δ |
| C. Transport-Verwaltung. | | | | | | | | | | | | |
| 8750 | | | I. a. | Fahrdienst: Gehalte und Löhne | | | 8505 | 16 | | 244 | 32 | |
| 1075 | 45 | | b. | " Befleidung | | | 942 | 30 | | 132 | 33 | |
| 3128 | 43 | | c. | " Meilengelder | | | 3100 | 30 | | 28 | 13 | |
| 871 | 12 | | d. | " Nachtgelder | | | 776 | 12 | | 95 | | |
| 100 | | | e. | " Verschiedene Bedürfnisse | | | 60 | 2 | 3 | 39 | 45 | 9 |
| 50 | | | f. | " Formulare | | | 103 | 25 | 6 | | | |
| 1136 | 24 | | g. | " Entschädigung an fremde Beamte | | | 1336 | 41 | 3 | 14825 | 13 | |
| | | | | | | | | | | | | |
| 15111 | 46 | | | | | | | | | | | |
| 30090 | 42 | | II. a. | Expedition: Gehalte und Löhne | | | 27123 | 42 | 3 | 2966 | 47 | 9 |
| 713 | 22 | | b. | " Befleidung | | | 745 | 39 | 9 | | | |
| 1732 | | | c. | " Miethe-Entschädigung | | | 1724 | 24 | | 7 | 24 | |
| 2150 | | | d. | " Druck- und Inkunabelkosten | | | 2358 | | 6 | | | |
| 360 | | | e. | " Bureau-Bedürfnisse | | | 437 | 43 | 6 | 32390 | 6 | |
| | | | | | | | | | | | | |
| 35046 | 16 | | | | | | | | | | | |
| 13001 | 10 | | III. a. | Zugkraft: Gehalte und Löhne | | | 12738 | 22 | | 262 | 36 | |
| 764 | 4 | | b. | " Befleidung | | | 756 | 6 | 3 | | | |
| 1801 | 21 | 7 | c. | " Meilengelder | | | 1859 | 30 | 9 | 58 | 7 | 9 |
| 354 | 8 | | d. | " Nachtgelder | | | 312 | 28 | | | | |
| 25633 | 39 | | e. | " Feuerung | | | 24178 | 28 | 6 | | | |
| 1079 | 37 | | f. | " Heizung der Vorwärmer und Speisung der Wasserreservoirs | | | 1326 | 11 | 9 | 246 | 22 | 9 |
| 3043 | 30 | | g. | " Material zum Schmieren und Putzen der Locomotiven | | | 2880 | 31 | 3 | 20419 | 25 | 9 |
| 19164 | 28 | 11 | h. | " Unterhaltung der Locomotiven | | | 94 | 18 | 9 | 1254 | 44 | 10 |
| 125 | | | i. | " Unterhaltung und Ergänzung der Locomotiv-Utensilien | | | 161 | 27 | | | | |
| 170 | | | j. | " Feuerversicherung der Locomotiven | | | 251 | 19 | | 65051 | 9 | |
| 251 | 19 | | k. | " Miethe-Entschädigung | | | 72 | | | | | |
| 72 | | | l. | " Reisekosten | | | | | | | | |
| | | | m. | | | | | | | | | |
| 65461 | 5 | 6 | | | | | | | | | | |
| 1729 | 42 | | IV. a. | Transportmittel: Gehalte und Löhne | | | 1796 | 14 | 9 | | | |
| 1071 | 34 | | b. | " Material zum Schmieren und Putzen der Wagen | | | 659 | 3 | 9 | 412 | 30 | 3 |
| 26257 | 16 | | c. | " Unterhaltung der Wagen | | | 24174 | 24 | 6 | 2082 | 39 | 6 |
| 333 | 16 | | d. | " Unterhaltung und Ergänzung der Wagen-Utensilien | | | 44 | 47 | 9 | 288 | 16 | 3 |
| 190 | | | e. | " Feuerversicherung der Wagen | | | 160 | 6 | 3 | 29 | 41 | 9 |
| 70 | 10 | | f. | " Miethe-Entschädigung | | | 70 | 10 | | | | |
| 36 | | | g. | " Reisekosten | | | 36 | | | 26941 | 11 | |
| | | | | | | | | | | | | |
| 29688 | 22 | | | | | | | | | | | |
| 4698 | 42 | | V. a. | Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung | | | 6120 | 39 | 9 | 1421 | 45 | 9 |
| 3 | | | b. | " Befleidung | | | 3 | | 6 | | | |
| 200 | | | c. | " Meilengelder und Schadensvergütungen | | | 76 | 19 | 9 | 123 | 28 | 3 |
| 350 | | | d. | " Feuerversicherung der Transportgegenstände | | | 238 | 41 | 6 | 111 | 6 | 6 |
| 300 | | | e. | " Unvorhergesehene Fälle | | | 39 | 4 | | 260 | 44 | |
| | | | | | | | | | | 6478 | 9 | 6 |
| 5551 | 42 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | 145686 | — | 6 |
| 150859 | 35 | 6 | | | | | | | | 3620 | 8 | 3 |
| | | | | | | | | | | 8793 | 43 | 3 |

Recapitulation.

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

Stand am 31. December 1867.

| | | Litt. A. | Litt. B. | Zusammen. |
|--|--------|----------|----------|-----------|
| | | 900000 ₣ | 700000 ₣ | 1600000 ₣ |
| Capital-Tilgung bis 31. December 1867: | | | | |
| Litt. A. 18 Jahre, Litt. B. 17 Jahre à $\frac{1}{2}$ pEt. | 81000 | — — | 59500 | — — |
| Zinsen-Ersparung bis 31. December 1867 | 34974 | — — | 23710 | — — |
| | 115974 | — — | 83210 | — — |
| Ausgelöset sind: | | | | |
| bis Ende 1867 (Litt. A. in 17 Jahren, Litt. B. in 16 Jahren) | 115900 | — — | 83200 | — — |
| | 74 | — — | 10 | — — |
| Bestand-Bertrag auf 1868 | | | | |
| | 74 | — — | 10 | — — |
| Nachweis der Obligationen: | | | | |
| Es waren im Umlauf am 1. Januar 1867 | 792900 | — — | 623400 | — — |
| Ausgelöset im Juli 1867 | 8800 | — — | 6600 | — — |
| | 784100 | — — | 616800 | — — |
| Bleibt im Umlauf am 1. Januar 1868 | 115900 | — — | 83200 | — — |
| Im Ganzen ausgelöst bis 1. Januar 1868 | 115900 | — — | 83200 | — — |
| | 900000 | — — | 700000 | — — |
| Gesammt-Anleihe | | | | |
| | 900000 | — — | 700000 | — — |
| | | | | |

VI.

Amortisation der Schuldverschreibungen Capital 348000 Thaler.

Stand am 31. März 1868.

| Courant. | α | β | γ |
|--|----------|---------|----------|
| Capital-Tilgung für die Betriebsjahre 1857, 1858, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867 | | | |
| 4 Jahre (1857, 1858, 1860 und 1862) à 1 pCt. des obigen Capitales | 13920 | — | — |
| 3 Jahre (1861, 1863 und 1867) à 2 pCt. des obigen Capitales | 20880 | — | — |
| 2 Jahre (1865 und 1866) à 3 pCt. des obigen Capitales | 20880 | — | — |
| 1 Jahr (1864) 4 pCt. des obigen Capitales | 13920 | — | — |
| — (für das Jahr 1859 fand keine Tilgung statt, weil die Dividende weniger als 2 pCt. betrug) | | | |
| Zinsen-Ersparung bis 30. Juni 1868 | 10998 | 19 | 6 |
| Ausgelöst sind: | 80598 | 19 | 6 |
| in den Jahren 1858, 1859, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867 und 1868 | 80560 | — | — |
| Bestand-Bertrag für die nächste Amortisation | 38 | 19 | 6 |
| Nachweis der Schuldverschreibungen: | | | |
| Es bleiben im Umlauf am 30. Juni 1868 | 267440 | — | — |
| Ausgelöst sind, wie oben | 80560 | — | — |
| Gesammt-Anleihe | 348000 | — | — |

Rechnung des Reservenfonds bis Ende December 1867.

VIII.

Rechnungs-Ablage der Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse der Beamten
am 31. December 1867.

| Inventur | | Bis ultimo Decbr. 1866. | | | Im Jahre 1867. | | | Total ultimo Decbr. 1867. | | |
|---|--|----------------------------|----|----|----------------|----|---|------------------------------|----|---|
| | | ℳ | β | ℳ | ℳ | β | ℳ | ℳ | β | ℳ |
| I. Einnahme. | | | | | | | | | | |
| 1) Personal-Conto: | | | | | | | | | | |
| a. Gehaltsbeiträge | | 18273 | 36 | 9 | 3146 | 28 | — | 21420 | 16 | 9 |
| b. Eintrittsgelder | | 685 | 10 | — | 194 | 8 | — | 879 | 18 | — |
| c. Zulagegelder | | 402 | 28 | — | 153 | 40 | — | 556 | 20 | — |
| d. Extraeinfüsse | | 548 | 24 | 9 | 328 | 45 | 6 | 877 | 22 | 3 |
| 2) Erlös für gefundene Gegenstände | | 1030 | 4 | 3 | 106 | 33 | 3 | 1136 | 37 | 6 |
| 3) Aufzunft für Heu, Weiden, Ackerstünde ic. | | 16865 | 40 | 9 | 1454 | 3 | — | 18319 | 43 | 9 |
| 4) Dotationen der Eisenbahn-Gesellschaft | | 13878 | 20 | — | 835 | 32 | — | 14714 | 4 | — |
| 5) Verschiedene Überweisungen und zufällige Einnahmen | | 3892 | 40 | 10 | 252 | 33 | 8 | 4145 | 26 | 6 |
| 6) Strafgelder der Eisenbahn-Beamten | | 300 | 16 | — | 1 | — | — | 301 | 16 | — |
| 7) Zinsen auf belegte Capitalien | | 19135 | 43 | 3 | 3157 | 11 | 6 | 22293 | 6 | 9 |
| 8) Erlös für verkaufte Reglements, Fahrpläne ic. | | 798 | 41 | 3 | 69 | 27 | 3 | 868 | 20 | 6 |
| 9) Vergütung für Beaufsichtigung des Staats-Telegraphen | | 1784 | 39 | — | 142 | 24 | — | 1927 | 15 | — |
| Summa der Einnahme | | | | | | | | | | |
| | | 77597 | 8 | 10 | 9842 | 46 | 2 | 87440 | 7 | — |
| II. Ausgabe. | | | | | | | | | | |
| 1) Unkosten-Conto | | 93 | 40 | — | 24 | 34 | 6 | 118 | 26 | 6 |
| 2) Personal-Conto: | | | | | | | | | | |
| a. Invaliden-Pensionen | | 143 | — | — | — | — | — | 143 | — | — |
| b. Wittwen-Pensionen | | 1389 | 38 | — | 419 | 13 | 3 | 1809 | 3 | 3 |
| c. Waisen-Pensionen | | 213 | 35 | — | 120 | 43 | — | 334 | 30 | — |
| Summa der Ausgabe | | | | | | | | | | |
| | | 1840 | 17 | — | 564 | 42 | 9 | 2405 | 11 | 9 |
| III. Abschluß. | | | | | | | | | | |
| Ginnahme wie oben ad I. | | 77597 | 8 | 10 | 9842 | 46 | 2 | 87440 | 7 | — |
| Ausgabe wie oben ad II. | | 1840 | 17 | — | 564 | 42 | 9 | 2405 | 11 | 9 |
| Bestand | | | | | | | | | | |
| | | 75756 | 39 | 10 | 9278 | 3 | 5 | 85034 | 43 | 3 |

Die Nachweisung des obigen Bestandes von 85034 ℳ 43 β 3 ℳ befindet sich umstehend.

Nachweisung des Bestandes der Beamten-Pensions-Casse

am 31. December 1867.

| Bestand | | Courant | |
|---|-------|---------|---|
| | | ℳ | ℳ |
| Der nach dem umstehenden Abschluße (III) sich ergebende Bestand von 85034 ℳ 43 ™ 3 ™ Cour. wird folgendermaßen nachgewiesen: | | | |
| 1) Baarer Saldo bei der Haupt-Casse der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft | 144 | — | 3 |
| 2) in 4prozentigen Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft: | | | |
| Litt. A. Nominalwerth | 3900 | ℳ | |
| Litt. B. " " " " | 9600 | " | |
| | 13500 | ℳ | |
| Litt. A. " 500 ℳ angekauft zu 98 pGt. mit | 490 | " | |
| Litt. B. " 2000 " " 96 " " | 1920 | " | |
| | 15910 | — | |
| 3) in 4prozentigen Schuldverschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft | | | |
| 177 Stück im Nominalwerthe à 80 ℳ = 14160 ℳ, angekauft resp. zu 87, 87½, 90, 92 und 94 pGt. mit | 12336 | 33 | — |
| 4) in einer 4prozentigen Prioritäts-Obligation der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Nominalwerthe von | 100 | — | — |
| 5) in 4prozentigen Prioritäts-Obligationen der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft | | | |
| 25 Stück à 100 ℳ } im Nominalwerthe von 4000 ℳ, 3 Stück à 500 " } angekauft resp. zu 82 und 87 pGt. mit | 3411 | 42 | — |
| 6) in 4prozentigen Prioritäts-Obligationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (Preußisches Staatspapier) | | | |
| 74 Stück à 100 ℳ } im Nominalwerthe von 7600 ℳ, 4 Stück à 50 " } angekauft resp. zu 88¾, 90, 90¾ und 97½ pGt. mit | 7040 | 32 | — |
| 7) in 4prozentigen städtischen Grund-Hypotheken, eingetragen zu Stadtbuch primo loco der betreffenden Grundstücke | 39591 | 32 | — |
| 8) in 4prozentigen ritterschaftlichen Grund-Hypotheken | 6500 | — | — |
| | | | |
| V. Summa wie oben | 85034 | 43 | 3 |
| | | | |
| Außer den obigen Beständen sind an Gehaltsbeiträgen noch ausstehend | 179 | 7 | — |

Nachweisungen

über den

gesammten Verkehr

im Jahre 1867.

-
- A. Betriebs-Einnahmen. Summarische Zusammenstellung der Einnahmen.
 - B. Betriebs-Resultate. Monatsweise Zusammenstellung derselben, mit Angabe der beförderten Gegenstände und der dafür erhobenen Gelbbeträge.
 - C. Uebersicht der gesammten Personenbeförderung. Bewegung der Personen von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
 - D. Uebersicht der Personenbeförderung auf Tagesbillets. Bewegung der Personen von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
 - E. Uebersicht der Vieh- und Equipagen-Beförderungen. Bewegung von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
 - F. Uebersicht der Güter-Beförderung. Bewegung der geförderten Massen von jeder nach jeder der übrigen Stationen.
 - G. Vergleichende Uebersicht der Personen-Beförderung von und nach den einzelnen Stationen für die letzten 3 Jahre, mit Angabe der von den Personen zurückgelegten Meilen.
 - H. Vergleichende Uebersicht der Güter-Beförderung (excl. des Reisegepäcks) von und nach den einzelnen Stationen für die letzten 3 Jahre, mit Angabe der von den Gütern zurückgelegten Meilen.
 - I. Uebersicht der Personen- und Güter-Absertigungen.
-

Betriebs-Einnahme im Jahre 1867.

Summarische Zusammenstellung.

| | | | | Im Einzelnen. | Im Ganzen. |
|--|--------|--------------|--------|---------------|--------------|
| | | | | Φ β δ | Φ β δ |
| Für 353137 Personen I., II. und III. Classe | 255426 | Φ 10 β 5 δ | | 262480 | 7 8 |
| " 18342 Militärs III. Classe | 7053 | Φ 45 β 3 δ | | | |
| Extraordinair Fahrten in Salon- u. separaten Personenwagen | 624 | Φ — β 3 δ | | 1252 | — 3 |
| (12 Extrazüge) | 628 | Φ — β 3 δ | | | |
| Für 79552,6 Centner Gepäck | | (Überfracht) | 8667 | 28 11 | |
| Zusammen im Personen-Berkehr | | | | | 272399 36 10 |
| Für 147 Stück Equipagen | | | 706 | 23 4 | |
| Für 5346 Stück großes und 83911 Stück kleines Vieh | | | 24359 | 37 5 | |
| Für 2923030 Centner Güter | | | 259101 | 31 1 | |
| Für Provision auf Nachnahme | | | 640 | 20 1 | |
| Zusammen im Güter-Berkehr | | | | | 284808 15 11 |
| Summa (siehe Anlage B.) | | | | | 557208 4 9 |
| Hiezu: Vergütung für die im Jahre 1866 beförderten Postgüter mit | 914 | — — | | | |
| Transportgebühr für extra eingestellte Post- und Güterwagen | 178 | 14 6 | | | 1092 14 6 |
| Summa | | | | | 558300 19 3 |

B.

1861 mit und ohne

Zusammenstellung

Betriebs-Resultate

Monatsweise

| | Personen. | | | | | | Gepäck. | | Equipagen. | | Vieh. | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|--------|--------|-----------------|----------------|-----------|---------------|------------------|------------|---------|-------|--------|-----------|--------|----------|----------------|--------|--------------|-------|-------|-------|-------|------|------|----|
| | Classe. | | | Mili- tares. | Zusam- men. | Ginnahme. | Ge- wicht. | Über- fracht. | Betrag. | Classe. | | Hufde. | Rindvieh. | Schaf. | Schwein. | Gänse, Hühner. | Hunde. | Andere Vieh. | | | | | | | |
| | I. | II. | III. | | | | | | | I. | II. | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Januar | 430 | 8122 | 13841 | 1444 | 23837 | 16755,34 | 3 | 4768,5 | 44840 | 2 | — | 11 | 3431 | 9 | 106 | 192 | 18 | 1102 | 1306 | 63 | 77 | — | | | |
| Februar | 349 | 6437 | 12138 | 299 | 19223 | 13452 | 3 | 7 | 4079,7 | 40535 | 7 | 2 | 8 | 2935 | 8 | 91 | 230 | 24 | 2629 | 1302 | 166 | 58 | — | | |
| März | 319 | 7236 | 15843 | 280 | 23678 | 16690 | 37 | 4 | 4809,8 | 53842 | 1 | — | 13 | 5432 | 2 | 256 | 586 | 23 | 7566 | 1825 | 35 | 112 | — | | |
| April | 397 | 9163 | 21689 | 2465 | 33714 | 23882 | 12 | 3 | 7330,7 | 83141 | 3 | 5 | 9 | 56 | 7 | 1 | 124 | 286 | 47 | 8101 | 2373 | 185 | 167 | 6 | |
| Mai | 473 | 8239 | 15909 | 430 | 25051 | 18238 | 24 | 7 | 5836,2 | 69219 | 4 | 1 | 8 | 4017 | 10 | 168 | 497 | 47 | 13823 | 2238 | 47 | 78 | 11 | | |
| Juni | 646 | 13720 | 30540 | 1947 | 46853 | 31740 | 32 | 10 | 7994,9 | 700 | 6 | 7 | 4 | 11 | 9836 | 4 | 279 | 470 | 34 | 10609 | 3885 | 86 | 150 | 1 | |
| Juli | 711 | 11309 | 25265 | 1301 | 38586 | 27010 | 41 | 3 | 8531,2 | 923 | 6 | 11 | 4 | 131141 | 7 | 225 | 319 | 32 | 5179 | 4086 | 312 | 175 | 10 | | |
| August | 759 | 11825 | 24487 | 1044 | 38115 | 28434 | 40 | 4 | 9261,3 | 97544 | 5 | — | 7 | 3441 | 7 | 368 | 131 | 27 | 3136 | 2036 | 290 | 206 | 2 | | |
| September | 740 | 10781 | 23115 | 1639 | 36275 | 26429 | 31 | 2 | 8351,7 | 101221 | 7 | 3 | 17 | 92 | 9 | 7 | 209 | 276 | 13 | 1565 | 2169 | 166 | 215 | 2 | |
| October | 500 | 9758 | 22731 | 2346 | 35335 | 25096 | 36 | 4 | 8436,6 | 1100 | 5 | 5 | 3 | 12 | 7632 | — | 117 | 138 | 18 | 319 | 2240 | 691 | 184 | 1 | |
| November | 343 | 7244 | 14192 | 1993 | 23772 | 16007 | 6 | 4 | 4879,2 | 53934 | 6 | — | 6 | 3241 | 8 | 31 | 105 | 30 | 120 | 1078 | 204 | 85 | 1 | | |
| December | 479 | 8068 | 15339 | 3154 | 27040 | 18740 | 43 | 5 | 5272,8 | 49819 | 1 | — | 10 | 4332 | 1 | 56 | 86 | 11 | 104 | 703 | 202 | 103 | 2 | | |
| | 6146 | 111902 | 235089 | 18342 | 371479 | 262480 | 7 | 8 | 79552,6 | 8667 | 28 | 11 | 22 | 125 | 706 | 23 | 4 | 2030 | 3316 | 324 | 54253 | 25241 | 2447 | 1610 | 36 |

im Jahre 1867.

Zusammenstellung.

| Vieh. | Güter. | | | | | | | | Provision. | Extra- ordinaria. | Total. | | | |
|-------|----------|-----------------|-------------------|--------------------------------------|-------------|-------------|--------------------------------|----------------------------|------------|----------------------|----------|----------|--|--|
| | Betrag. | Güll- güter. | Normal- güter. | Güter der ermäßigen- ten Classem. | | | In Wagen- ladun- gen. | Zusammen- gebr. Betrag. | | | | | | |
| | | | | Tarif I. | Tarif II A. | Tarif II B. | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1181,17 | 1 | 3534,8 | 50503,3 | 155698,5 | 12351,4 | 22676,5 | 2800,4 | 247564,9 | 21310,33 | 44,111 | 59,99 | | |
| | 1558,39 | 7 | 3800,0 | 62805,2 | 142507,8 | 23112,1 | 25048,8 | 659,0 | 257932,9 | 23576,32 | 40,6 | 9,3 | | |
| | 3276,27 | 7 | 4128,2 | 70763,0 | 123936,2 | 31397,7 | 33567,2 | 1907,9 | 265700,2 | 23212,26 | 5 | 4645,5 | | |
| | 2563,2 | 5 | 4876,9 | 65212,2 | 131286,8 | 29575,6 | 29190,4 | 3617,0 | 263758,9 | 21321,19 | 4,5340,4 | 6130,3 | | |
| | 3765,29 | 4 | 4337,4 | 75790,9 | 73793,8 | 37468,8 | 28630,0 | 3067,5 | 223088,4 | 19694,6 | 4539,4 | 2929 | | |
| | 3621,31 | 2 | 5072,1 | 86561,1 | 73107,8 | 36318,8 | 31729,3 | 2522,5 | 235314,6 | 21793,18 | 7 | 5030,6 | | |
| | 2885,4 | 10 | 4362,8 | 62648,9 | 47806,2 | 31168,4 | 40391,3 | 2546,2 | 188923,8 | 16516,32 | 11 | 5139,7 | | |
| | 1868,27 | 2 | 3974,7 | 56444,8 | 50279,3 | 31787,6 | 49790,0 | 1910,6 | 194187,0 | 15725,15 | 6 | 5525,10 | | |
| | 1573,41 | 4 | 4385,3 | 68482,4 | 60095,4 | 21493,7 | 39082,3 | 1901,0 | 195440,1 | 17993,43 | 1 | 6019,2 | | |
| | 1052,42 | 6 | 5779,4 | 76118,8 | 117867,9 | 18587,1 | 42272,3 | 10836,3 | 271461,8 | 25681,43 | 6 | 6138,5 | | |
| | 498,25 | 10 | 4661,9 | 65612,8 | 101388,9 | 21391,0 | 50117,7 | 1812,0 | 244984,3 | 20791,32 | 9 | 5820,10 | | |
| | 513,36 | 7 | 8907,5 | 100125,6 | 129476,4 | 22774,5 | 71212,8 | 2179,3 | 334676,1 | 31483,15 | 1 | 5814,6 | | |
| | 24359,37 | 5 | 57821,0 | 841069,0 | 1207245,0 | 317426,7 | 463708,6 | 35759,7 | 2923030,0 | 259104,31 | 1 | 640,20 | | |
| | | | | | | | | | | | | 1252 | | |
| | | | | | | | | | | | | 3 | | |
| | | | | | | | | | | | | 557208,4 | | |
| | | | | | | | | | | | | 9 | | |

C.

Übersicht der Personen-Beförderung im Jahre 1867.

| Bon | Classe. | Nach Kostock | Nach Schwaan | Nach Güstrow loco | Nach Güstrow trans. | Nach Bützow | Nach Warnow | Nach Blanken- berg | Nach Vent- schow | Nach Wismar | Nach Kleinen | Nach Schwe- rin | Nach Bachun | Nach Hage- now loco | Nach Hage- now trans. | Total | |
|-------------------|----------|-----------------|-----------------|-------------------------|---------------------------|----------------|----------------|--------------------------|------------------------|----------------|-----------------|-----------------------|----------------|------------------------------|--------------------------------|--------|------|
| Rostod | Erste | | 63 | 84 | 220 | 52 | 9 | 34 | 6 | 33 | 10 | 167 | — | 43 | 161 | 882 | |
| | Zweite | | 2247 | 3654 | 3218 | 2460 | 219 | 846 | 95 | 1128 | 136 | 3092 | 7 | 690 | 2443 | 20235 | |
| | Dritte | " | 10461 | 5958 | 3988 | 4776 | 305 | 1237 | 96 | 1939 | 200 | 3377 | 32 | 1306 | 4736 | 38411 | |
| | Militair | | 105 | 123 | 185 | 93 | 22 | 54 | 13 | 223 | 17 | 842 | 14 | 80 | 173 | 1944 | |
| | Summe | " | 12876 | 9819 | 7611 | 7381 | 555 | 2171 | 210 | 3323 | 363 | 7478 | 53 | 2119 | 7513 | 61472 | |
| Schwaan | Erste | | 62 | 1 | 4 | 4 | — | 1 | — | 13 | 3 | 6 | — | 3 | 1 | 98 | |
| | Zweite | | 2132 | 343 | 97 | 369 | 20 | 58 | 47 | 125 | 43 | 210 | 6 | 73 | 104 | 3627 | |
| | Dritte | 10079 | " | 1314 | 440 | 2000 | 120 | 328 | 32 | 186 | 46 | 377 | 11 | 250 | 301 | 15484 | |
| | Militair | 109 | | 27 | 3 | 5 | — | 2 | — | 36 | — | 116 | — | 5 | 22 | 325 | |
| | Summe | 12382 | " | 1685 | 544 | 2378 | 140 | 389 | 79 | 360 | 92 | 709 | 17 | 331 | 428 | 19534 | |
| Güstrow loco | Erste | | 117 | 7 | — | 26 | — | 14 | 5 | 28 | 5 | 67 | — | 6 | 25 | 300 | |
| | Zweite | 3876 | 327 | — | — | 1852 | 42 | 325 | 55 | 738 | 114 | 1365 | 2 | 300 | 653 | 9649 | |
| | Dritte | 6128 | 1246 | " | " | 5937 | 172 | 1110 | 72 | 1066 | 246 | 1990 | 29 | 873 | 1624 | 20493 | |
| | Militair | 190 | 51 | — | — | 42 | — | 7 | — | 141 | — | 634 | — | 11 | 72 | 1148 | |
| | Summe | 10311 | 1631 | " | " | 7857 | 214 | 1456 | 132 | 1973 | 365 | 4056 | 31 | 1190 | 2374 | 31590 | |
| Güstrow trans. | Erste | | 218 | 2 | — | 43 | — | 15 | — | 40 | 10 | 203 | — | 52 | 96 | 679 | |
| | Zweite | 2959 | 84 | — | — | 1162 | — | 233 | — | 662 | 74 | 1814 | — | 618 | 1411 | 9017 | |
| | Dritte | 3907 | 366 | " | " | 2549 | — | 600 | — | 776 | 178 | 1971 | — | 1388 | 4005 | 15740 | |
| | Militair | 194 | 7 | — | — | 15 | — | 9 | — | 204 | 11 | 1004 | — | 9 | 209 | 1662 | |
| | Summe | 7278 | 459 | " | " | 3769 | — | 857 | — | 1682 | 273 | 4992 | — | 2067 | 5721 | 27098 | |
| Bützow | Erste | | 48 | 2 | 27 | 45 | — | 13 | 5 | 4 | 10 | 39 | — | 14 | 13 | 220 | |
| | Zweite | 2454 | 339 | 1946 | 1230 | — | 254 | 372 | 89 | 345 | 76 | 805 | 16 | 235 | 290 | 8451 | |
| | Dritte | 4637 | 1871 | 6009 | 2173 | " | 1053 | 1132 | 129 | 635 | 165 | 1268 | 32 | 763 | 669 | 20536 | |
| | Militair | 76 | 7 | 25 | 36 | — | 1 | 12 | — | 57 | — | 228 | — | 7 | 32 | 481 | |
| | Summe | 7215 | 2219 | 8007 | 3484 | — | 1308 | 1529 | 223 | 1041 | 251 | 2340 | 48 | 1019 | 1004 | 29688 | |
| Warnow | Erste | | 9 | — | — | — | 1 | — | — | 2 | — | 6 | — | — | — | 18 | |
| | Zweite | 226 | 21 | 38 | — | 272 | — | 22 | 3 | 67 | 69 | 176 | — | 91 | — | 985 | |
| | Dritte | 308 | 139 | 132 | — | 937 | " | 291 | 50 | 133 | 110 | 157 | 8 | 171 | — | 2436 | |
| | Militair | 13 | — | — | — | — | — | — | — | 15 | — | 53 | — | 7 | — | 88 | |
| | Summe | 556 | 160 | 170 | — | 1210 | " | 313 | 53 | 217 | 179 | 392 | 8 | 269 | — | 3527 | |
| Blanken- berg | Erste | | 44 | — | 7 | 21 | 6 | — | — | 14 | — | 38 | — | 7 | 13 | 150 | |
| | Zweite | 852 | 64 | 259 | 254 | 372 | 13 | — | 59 | 426 | 54 | 909 | 9 | 151 | 238 | 3660 | |
| | Dritte | 1277 | 271 | 993 | 539 | 1118 | 254 | " | 412 | 1341 | 601 | 2135 | 27 | 522 | 617 | 10107 | |
| | Militair | 56 | 1 | 8 | 3 | 4 | — | — | 184 | 1 | 236 | — | 3 | 34 | 530 | | |
| | Summe | 2229 | 336 | 1267 | 817 | 1500 | 267 | " | 471 | 1965 | 656 | 3318 | 36 | 683 | 902 | 14447 | |
| Bentschow | Erste | | 9 | — | 8 | — | 6 | — | — | 2 | — | 41 | — | 17 | — | 83 | |
| | Zweite | 99 | 49 | 58 | — | 100 | 6 | 77 | — | 76 | 478 | 218 | 2 | 93 | — | 1256 | |
| | Dritte | 91 | 37 | 75 | — | 146 | 47 | 483 | " | 229 | 932 | 422 | 23 | 218 | — | 2703 | |
| | Militair | 11 | — | — | — | — | — | — | 12 | — | 51 | — | 4 | — | 78 | | |
| | Summe | 210 | 86 | 141 | — | 252 | 53 | 560 | " | 319 | 1410 | 732 | 25 | 332 | — | 4120 | |
| Wismar | Erste | | 42 | 12 | 20 | 44 | 4 | 2 | 19 | 3 | — | 6 | 246 | — | 27 | 55 | 480 |
| | Zweite | 1273 | 118 | 733 | 611 | 344 | 76 | 416 | 71 | — | 879 | 3716 | 25 | 511 | 1215 | 9988 | |
| | Dritte | 2228 | 184 | 972 | 830 | 663 | 128 | 1357 | 258 | — | 4914 | 5843 | 78 | 1042 | 1930 | 20427 | |
| | Militair | 220 | 36 | 143 | 198 | 61 | 15 | 139 | 19 | — | 67 | 1363 | 9 | 91 | 322 | 2683 | |
| | Summe | 3763 | 350 | 1868 | 1683 | 1072 | 221 | 1931 | 351 | " | 5866 | 11168 | 112 | 1671 | 3522 | 33578 | |
| Kleinen | Erste | | 9 | — | 2 | 7 | 9 | — | 1 | — | 5 | 18 | — | 5 | 6 | 62 | |
| | Zweite | 147 | 49 | 123 | 100 | 103 | 64 | 62 | 468 | 914 | 1046 | 3 | 51 | 83 | 3213 | | |
| | Dritte | 230 | 39 | 256 | 153 | 157 | 124 | 737 | 758 | 5008 | " | 3388 | 51 | 168 | 153 | 11222 | |
| | Militair | 17 | — | 4 | 3 | — | — | 2 | — | 64 | 90 | — | — | 15 | 195 | | |
| | Summe | 403 | 88 | 385 | 263 | 269 | 188 | 802 | 1226 | 5991 | " | 4542 | 54 | 224 | 257 | 14692 | |
| Schwerin | Erste | | 166 | 5 | 75 | 218 | 30 | 3 | 27 | 43 | 255 | 17 | — | 129 | 787 | 1755 | |
| | Zweite | 3012 | 175 | 1358 | 1755 | 801 | 174 | 910 | 214 | 3859 | 1083 | — | 526 | 3112 | 6401 | 23380 | |
| | Dritte | 3432 | 357 | 1983 | 1959 | 1257 | 176 | 2215 | 397 | 6304 | 3466 | " | 2907 | 7978 | 8540 | 40971 | |
| | Militair | 822 | 110 | 555 | 1018 | 222 | 45 | 232 | 59 | 1303 | 70 | — | 88 | 759 | 1064 | 6347 | |
| | Summe | 7432 | 647 | 3971 | 4950 | 2310 | 398 | 3384 | 713 | 11721 | 4636 | " | 3521 | 11978 | 16792 | 72453 | |
| Bachun | Zweite | | 8 | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 592 | — | 80 | — | 687 | |
| | Dritte | 34 | — | — | — | — | — | — | — | 88 | 2974 | " | 970 | — | 4066 | | |
| | Militair | 8 | — | — | — | — | — | — | 8 | — | 105 | — | 25 | — | 146 | | |
| | Summe | 50 | — | — | — | — | — | — | 8 | 95 | 3671 | " | 1075 | — | 4899 | | |
| | Erste | | 42 | 1 | 12 | 56 | 10 | 1 | 5 | 11 | 31 | 1 | 111 | — | — | 281 | |
| Hagenow loco | Zweite | 845 | 60 | 330 | 602 | 238 | 72 | 123 | 49 | 479 | 40 | 3150 | 88 | 8052 | 876 | 6176 | |
| | Dritte | 1313 | 199 | 965 | 1187 | 427 | 77 | 559 | 119 | 1064 | 154 | 40334 | 4074 | " | " | 14992 | |
| | Militair | 63 | — | 5 | — | — | 3 | — | 1 | 76 | — | 646 | 15 | — | 809 | | |
| | Summe | 2263 | 260 | 1312 | 1845 | 675 | 153 | 687 | 180 | 1750 | 195 | 11959 | 979 | " | " | 22258 | |
| | Erste | | 178 | 1 | 20 | 88 | 16 | — | 12 | — | 44 | 3 | 776 | — | — | 1138 | |
| Hagenow trans. | Zweite | 2211 | 67 | 541 | 952 | 248 | — | 203 | — | 1116 | 49 | 6191 | — | — | — | 11578 | |
| | Dritte | 3345 | 133 | 1215 | 1668 | 445 | — | 498 | — | 1725 | 92 | 8380 | — | — | — | 17501 | |
| | Militair | 173 | 21 | 56 | 138 | 29 | — | 20 | — | 275 | 12 | 1182 | — | — | — | 1906 | |
| | Summe | 5907 | 222 | 1832 | 2846 | 738 | — | 733 | — | 3160 | 156 | 16529 | — | — | — | 32123 | |
| | Erste | | 944 | 93 | 256 | 703 | 207 | 15 | 141 | 73 | 471 | 65 | 1718 | — | 303 | 1157 | 6146 |
| Total | Zweite | 20094 | 3600 | 9383 | 8819 | 8321 | 940 | 3647 | 1150 | 10035 | 3102 | 23284 | 684 | 6005 | 12838 | 111902 | |
| | Dritte | 37009 | 15303 | 19872 | 12937 | 20412 | 2456 | | | | | | | | | | |

Uebersicht der Personen-Beförderung auf Tagesbillets im Jahre 1867. D.

Die größeren Zahlen (390) stellen die auf der Hintour, dagegen die kleineren Zahlen (603) die auf der Rücktour beförderten Personen dar.

| Bon | Classe. | Nach Rostock | Nach Schwan | Nach Güstrow loco | Nach Güstrow trans. | Nach Bützow | Nach War- now | Nach Blanken- berg | Nach Vent- schow | Nach Wismar | Nach Kleinen | Nach Schwe- rin | Nach Bachun | Nach Hage- now loco | Nach Hage- now trans. | Total | |
|-------------------|---------|-----------------|----------------|-------------------------|---------------------------|----------------|---------------------|--------------------------|------------------------|----------------|-----------------|-----------------------|----------------|------------------------------|--------------------------------|-------|-------|
| Rostock | Zweite | | 390 | 388 | 119 | 296 | — | 51 | — | 80 | 7 | 227 | — | 13 | — | 1571 | |
| | Zweite | | 603 | 481 | 188 | 801 | — | 79 | — | 117 | 10 | 182 | — | 6 | — | 2458 | |
| | Dritte | " | 1822 | 647 | 138 | 601 | — | 65 | — | 108 | 7 | 252 | — | 8 | — | 3648 | |
| | Dritte | | 3345 | 1076 | 401 | 1248 | — | 140 | — | 187 | 26 | 233 | — | 11 | — | 6667 | |
| | Summe | " | 6160 | 2592 | 846 | 2946 | — | 326 | — | 492 | 50 | 894 | — | 38 | — | 14344 | |
| Schwan | Zweite | | 603 | — | 91 | — | 54 | — | 3 | — | 8 | — | 16 | — | — | 775 | |
| | Zweite | | 390 | — | 51 | — | 91 | — | 10 | — | 14 | 9 | 11 | — | — | 576 | |
| | Dritte | 3345 | " | 344 | — | 464 | — | 34 | — | 12 | 3 | 45 | — | 2 | — | 4249 | |
| | Dritte | 1822 | — | 186 | — | 399 | — | 32 | — | 27 | 5 | 12 | — | 2 | — | 2485 | |
| | Summe | 6160 | " | 672 | — | 1008 | — | 79 | — | 61 | 17 | 84 | — | 4 | — | 8085 | |
| Güstrow loco | Zweite | | 481 | 51 | — | — | 397 | — | 27 | — | 47 | 3 | 136 | — | 3 | — | 1145 |
| | Zweite | | 388 | 91 | — | — | 496 | — | 31 | — | 39 | 23 | 79 | — | 6 | — | 1153 |
| | Dritte | 1076 | 186 | " | " | 1319 | — | 76 | — | 61 | 23 | 191 | — | 8 | — | 2940 | |
| | Dritte | 647 | 344 | — | — | 1600 | — | 163 | — | 88 | 50 | 155 | — | 196 | — | 3243 | |
| | Summe | 2592 | 672 | " | " | 3812 | — | 297 | — | 235 | 99 | 561 | — | 213 | — | 8481 | |
| Güstrow trans. | Zweite | | 188 | — | — | — | 162 | — | — | — | 10 | — | 60 | — | — | — | 420 |
| | Zweite | | 119 | — | — | — | 124 | — | — | — | 27 | — | 21 | — | — | — | 291 |
| | Dritte | 401 | — | " | " | 275 | — | — | — | 25 | — | 59 | — | — | — | 760 | |
| | Dritte | 138 | — | — | — | 222 | — | — | — | 20 | — | 34 | — | — | — | 414 | |
| | Summe | 846 | — | " | " | 783 | — | — | — | 82 | — | 174 | — | — | — | 1885 | |
| Bützow | Zweite | | 801 | 91 | 496 | 124 | — | — | 90 | — | 29 | 8 | 127 | — | 9 | — | 1775 |
| | Zweite | | 296 | 54 | 397 | 162 | — | 127 | 35 | 40 | 38 | 8 | 57 | — | — | — | 1214 |
| | Dritte | 1248 | 399 | 1600 | 222 | " | — | 176 | — | 69 | 9 | 176 | — | 8 | — | 3907 | |
| | Dritte | 601 | 464 | 1319 | 275 | — | 362 | 196 | 33 | 79 | 36 | 76 | — | 14 | — | 3455 | |
| | Summe | 2946 | 1008 | 3812 | 783 | " | 489 | 497 | 73 | 215 | 61 | 436 | — | 31 | — | 10351 | |
| Warnow | Zweite | | — | — | — | — | 127 | — | — | — | — | 55 | — | — | — | 182 | |
| | Zweite | | — | — | — | — | 362 | " | — | — | — | 80 | — | — | — | 442 | |
| | Dritte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | Dritte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 624 | |
| | Summe | — | — | — | — | 489 | " | — | — | — | 135 | — | — | — | — | — | |
| Blanken- berg | Zweite | | 70 | 10 | 31 | — | 35 | — | — | — | 73 | 5 | 169 | — | 7 | — | 400 |
| | Zweite | | 51 | 3 | 27 | — | 90 | — | — | — | 45 | 17 | 93 | — | 2 | — | 328 |
| | Dritte | 140 | 32 | 163 | — | 196 | — | " | — | 317 | 167 | 602 | — | 14 | — | 1631 | |
| | Dritte | 65 | 34 | 76 | — | 176 | — | — | — | 145 | 75 | 182 | — | 8 | — | 761 | |
| | Summe | 326 | 79 | 297 | — | 497 | — | " | — | 580 | 264 | 1046 | — | 31 | — | 3120 | |
| Bentschow | Zweite | — | — | — | — | 40 | — | — | — | — | 382 | — | — | — | — | — | 422 |
| | Zweite | — | — | — | — | 33 | — | — | — | — | 432 | — | — | — | — | — | 465 |
| | Dritte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | Dritte | — | — | — | — | 73 | — | — | — | — | 814 | — | — | — | — | — | 887 |
| | Summe | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Wismar | Zweite | | 117 | 14 | 39 | 27 | 38 | — | 45 | — | 17 | 873 | — | 35 | — | 1205 | |
| | Zweite | | 80 | 8 | 47 | 10 | 29 | — | 73 | — | 303 | 493 | — | 10 | — | — | 1053 |
| | Dritte | 187 | 27 | 88 | 20 | 79 | — | 145 | — | " | 50 | 1060 | — | 25 | — | — | 1681 |
| | Dritte | 108 | 12 | 61 | 25 | 69 | — | 317 | — | — | 1530 | 926 | — | 20 | — | — | 3068 |
| | Summe | 492 | 61 | 235 | 82 | 215 | — | 580 | — | " | 1900 | 3353 | — | 90 | — | — | 7007 |
| Kleinen | Zweite | | 10 | 9 | 23 | — | 8 | — | 17 | — | 303 | — | 518 | — | 10 | — | 898 |
| | Zweite | | 7 | — | 3 | — | 8 | 55 | 5 | 382 | 17 | — | 7 | — | 1 | — | 485 |
| | Dritte | 26 | 5 | 50 | — | 36 | — | 75 | — | 1530 | " | 1455 | — | 13 | — | — | 3190 |
| | Dritte | 7 | 3 | 23 | — | 9 | 80 | 167 | 432 | 50 | — | 31 | — | 1 | — | 803 | |
| | Summe | 50 | 17 | 99 | — | 61 | 135 | 264 | 814 | 1900 | " | 2011 | — | 25 | — | — | 5376 |
| Schwerin | Zweite | | 182 | 11 | 79 | 21 | 57 | — | 93 | — | 493 | 7 | — | 277 | — | — | 1220 |
| | Zweite | | 227 | 16 | 136 | 60 | 127 | — | 169 | — | 873 | 518 | — | 179 | 607 | — | 2912 |
| | Dritte | 233 | 12 | 155 | 34 | 76 | — | 182 | — | 926 | 31 | " | — | 343 | — | — | 1992 |
| | Dritte | 252 | 45 | 191 | 59 | 176 | — | 602 | — | 1060 | 1455 | — | 1626 | 1493 | — | 6959 | |
| | Summe | 894 | 84 | 561 | 174 | 436 | — | 1046 | — | 3352 | 2011 | " | 1805 | 2720 | — | — | 13083 |
| Bachun | Zweite | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 179 | — | — | — | — | 179 |
| | Zweite | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1626 | " | — | — | — | 1626 |
| | Dritte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1805 | " | — | — | — | 1805 |
| | Dritte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | Summe | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Hagenow loco | Zweite | | 6 | — | 6 | — | — | — | 2 | — | 10 | 1 | 607 | — | — | — | 632 |
| | Zweite | | 13 | — | 3 | — | 9 | — | 7 | — | 25 | 10 | 277 | — | — | — | 354 |
| | Dritte | 11 | 2 | 196 | — | 14 | — | 8 | — | 20 | 1 | 1493 | — | — | — | — | 1745 |
| | Dritte | 8 | 2 | 8 | — | 8 | — | 14 | — | 25 | 13 | 343 | — | — | — | 421 | |
| | Summe | 38 | 4 | 213 | — | 31 | — | 31 | — | 90 | 25 | 2720 | — | — | — | — | 3152 |
| Hagenow trans. | Zweite | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Zweite | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Dritte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Dritte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Summe | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total | Zweite | 2458 | 576 | 1153 | 291 | 1214 | — | 328 | — | 1053 | 485 | 2912 | — | 354 | — | — | 10824 |
| | Zweite | 1571 | 775 | 1145 | 420 | 1775 | 182 | 400 | 422 | 1205 | 898 | 1220 | 179 | 632 | — | — | 10824 |
| | Dritte | 6667 | 2485 | 3243 | 414 | 3455 | — | 761 | — | 3068 | 803 | 6959 | — | 421 | — | — | 28276 |
| | Dritte | 3648 | 4249 | 2940 | 760 | 3907 | 442 | 1631 | 465 | 1681 | 3190 | 1992 | 1626 | 1745 | — | — | 28276 |
| | Summe | 14344 | 8085 | 8481 | 1885 | 10351 | 624 | 3120 | | | | | | | | | |

Übersicht der Reichs- und Comitagen-Beförderungen im Jahre 1867.

Übersicht der Güter-Beförderung im Jahre 1867.

Übersicht der Personen- und Güter-Überfertigungen.

| | Personen. | | | | | | Güter. | | | | | | |
|--|-----------------------------|------------------------|-------------|--|----------|---------------------------------|------------------------------------|---|--|---|---|--------------------|---------------------------------------|
| | I. Gt. | II. Gt. | III. Gt. | Mit- tige Zusam- men- men. | Gt. | Sum- mum Güter- Tarif. | Sum- mum Normal- tarif I. | Sum- mum ermäßigte tarif II A. | Sum- mum nachge- nahm- tarif II B. | Sum- mum aus- fahrt- tarif. | Sum- mum Bla- cken- lade- tarif. | Passagier- gut. | Sum- mum Zusam- men- men. |
| A. 3 m Sinnerverkehr sind abgesetzt | 2653 | 7201317200911594258269 | 20031,6 | 212616,3 | 408560,4 | 289313,5 | 348797,4 | 22454,0 | 40165,7 | 1341938,9 | | | |
| B. Zum direkten Verkehr sind abgesetzt: | | | | | | | | | | | | | |
| 1) von der Berlin-Stettiner Eisenbahn nach der Meddeburgischen Eisenbahn | 30 | 847 | 1566 | — | 2443 | 50,9 | 3386,9 | 28679,7 | 174,8 | — | — | 916,8 | 33209,1 |
| 2) von der Meddeburgischen Eisenbahn nach der Berlin-Stettiner Eisenbahn | 69 | 1054 | 1083 | — | 2206 | 88,8 | 23989,7 | 178010,5 | 2263,8 | 27027,4 | 2043,4 | 4915,8 | 239570,1 |
| 3) von der Greifswalder Eisenbahn nach der Berlin-Stettiner Eisenbahn | 553 | 6888 | 10515 | 1453 | 19409 | 1339,5 | 3891,8 | 62285,8 | 24756,7 | 7520,5 | 3208,5 | 5081,5 | 129698,8 |
| 4) von der Meddeburgischen Eisenbahn nach der Greifswalder Friedrich Franz Eisenbahn | 546 | 6684 | 9840 | 1446 | 18516 | 15791,0 | 296159,8 | 81198,9 | 1106,9 | 16899,8 | 2332,2 | 8014,7 | 399243,3 |
| 5) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn nach der Meddeburgischen Eisenbahn | 929 | 9083 | 14322 | 1768 | 26102 | 1731 | 28898 | 104761,6 | 347765,6 | 8821,6 | 5780,0 | 11438,9 | 488474,2 |
| 6) von der Meddeburgischen Eisenbahn nach der Berlin-Hamburger Eisenbahn | 940 | 9577 | 16647 | 1731 | 28898 | 1074,0 | 18430,6 | 341,0 | 5050,4 | — | 388,6 | 692,3 | 25628,3 |
| 7) von Süden nach der Meddeburgischen Eisenbahn | 40 | 639 | 928 | — | 621,6 | 654,4 | 1043 | 1729 | 529,0 | — | — | 637,0 | 6169,4 |
| 8) von der Meddeburgischen Eisenbahn nach Süden | 32 | 49 | 455 | 257 | 761 | — | — | — | — | — | — | 394,3 | 394,3 |
| 9) von Hannover nach der Meddeburgischen Eisenbahn | 48 | 547 | 262 | — | 857 | — | — | — | — | — | — | 482,6 | 482,6 |
| 10) von der Meddeburgischen Eisenbahn nach Hannover | 20 | 270 | — | — | 530 | 642,2 | 42372,2 | 8803,5 | 465,7 | 40310,0 | — | 216,4 | 92840,0 |
| 11) von Magdeburg nach der Meddeburgischen Eisenbahn | 23 | 238 | 189 | — | — | 684,1 | 1447,5 | 5992,0 | — | — | — | 218,5 | 8342,1 |
| 12) von der Meddeburgischen Eisenbahn nach Magdeburg | 17 | 242 | 237 | — | 496 | 1662,8 | 6437,1 | — | — | — | — | 247,1 | 8347,0 |
| 13) von Halle und Leipzig nach der Meddeburgischen Eisenbahn | 13 | 348 | 278 | — | 639 | 593,8 | 8042,3 | 5172,6 | — | — | — | 344,0 | 8980,1 |
| 14) von der Meddeburgischen Eisenbahn nach Halle und Leipzig | — | — | — | — | 286,6 | 5172,6 | — | — | — | — | — | 5459,2 | 5459,2 |
| 15) von den Mitteldeutschen Eisenbahnen nach der Meddeburgischen Eisenbahn | — | — | — | — | 426,1 | 1782,0 | — | — | — | — | — | 2389,1 | 2389,1 |
| 16) von der Mitteldeutschen Eisenbahn nach den Mitteldeutschen Verbands-Stationen | 309 | 37526 | 57407 | 6401 | 104643 | 33990,0 | 549158,8 | 682076,9 | 25443,7 | 114911,2 | 109234,4 | 34601,7 | 1451105,7 |
| C. 3 m Durchgangs-Verkehr sind abgesetzt: | | | | | | | | | | | | | |
| 1) von der Berlin-Stettiner Eisenbahn nach Hamburg | 2 | 158 | 498 | — | 658 | 211,2 | 3432,9 | 1775,2 | — | — | — | 322,6 | 5741,9 |
| 2) von Hamburg nach der Berlin-Stettiner Eisenbahn | 4 | 181 | 375 | — | 560 | 321,4 | 6462,6 | 288,2 | — | — | — | 251,3 | 7323,5 |
| 3) von Berlin-Stettiner Eisenbahn nach Süden | — | — | — | — | — | 27,6 | 133,8 | — | — | — | — | 161,4 | — |
| 4) von Süden nach der Berlin-Stettiner Eisenbahn | — | — | — | — | — | 29,1 | 504,9 | — | — | — | — | 534,0 | — |
| 5) von der Großenhain-Riesaer Eisenbahn nach der Berlin-Hamburger Eisenbahn | 94 | 1253 | 3507 | 209 | 5063 | 779,6 | 19912,5 | 109839,7 | 2669,5 | — | 2024,1 | 3337,4 | 138562,8 |
| 6) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn nach der Großenhain-Riesaer Eisenbahn | 84 | 771 | 1293 | 138 | 2286 | 2350,9 | 46463,8 | 4704,6 | — | 358,2 | 873,9 | 54750,9 | 54750,9 |
| 7) von der Großenhain-Riesaer Eisenbahn nach Süden | — | — | — | — | — | 2,8 | 253,8 | 2130,1 | — | — | — | 256,6 | — |
| 8) von Süden nach der Großenhain-Riesaer Eisenbahn | 184 | 2363 | 5673 | 317 | 8567 | 76,8 | 79293,9 | 116607,7 | 2669,5 | — | 2382,3 | 4785,2 | 209538,0 |
| Total | 614611190223508918342371479 | 57821,0 | 841069,0 | 1207245,0 | 317426,7 | 433708,6 | 35759,7 | 79552,6 | 3002582,6 | | | | |

Zusammen

der von den einzelnen Locomotiven im Jahre 1867 durchlaufenen

| Nr. | Locomotiven Namen | Personen-Büge. | | | | | | Gemischte | | | | | | Locomotiven Namen | Nr. | | | | | | | | |
|-----|---------------------------------|------------------------------|--|------------------|------------------------------|--|------------------|------------------------------|--|------------------|------------------------------|--|------------------|------------------------------|--|------------------|------------------------------|--|------------------|-----------------------|---------------------|---------------------------------|--|
| | | Strecke Rostock-Hagenow. | | | Strecke Güstrow-Bützow. | | | Strecke Rostock-Hagenow. | | | Strecke Wismar-Kleinen. | | | Strecke Rostock-Hagenow. | | | Strecke Güstrow-Bützow. | | | | | | |
| | | Burüd- gelegte Meilen. | Achsen reduziert auf 1 Meile. | Dabei verbraucht | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Rostock | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Rostock | 1 | | |
| 2 | Wismar | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Wismar | 2 | | |
| 3 | Güstrow | 2,3 | 50,6 | 200 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Güstrow | 3 | | |
| 4 | Marschall Vorwärts . | 703,9 | 14227,7 | 71200 | 161 | 120 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Marschall Vorwärts . | 4 | | |
| 5 | Hamburg | 52,6 | 1067,6 | 4200 | 10 | 10 | 450 | 6757,2 | 63300 | 233 | 141 | — | — | — | — | — | — | — | — | Hamburg | 5 | | |
| 6 | Schwerin | 30,3 | 707,6 | 2700 | 5 | 11 | — | — | — | 17,2 | 342,3 | 1000 | — | 6 | — | — | — | — | — | Schwerin | 6 | | |
| 7 | Berlin | 4,1 | 98,4 | 400 | — | 2 | 3,6 | 57,6 | 400 | — | 1 | 4,1 | 213,8 | 600 | — | 4 | — | — | — | Berlin | 7 | | |
| 8 | Bützow | 236,9 | 5906,4 | 29400 | 49 | 39 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Bützow | 8 | | |
| 9 | Schwaan | 2756,6 | 55398,4 | 228900 | 641 | 390 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Schwaan | 9 | | |
| 10 | Nebel | 3276,5 | 70313,2 | 291600 | 810 | 448 | 748,8 | 10668,6 | 96000 | 410 | 241 | — | — | — | — | — | — | — | — | Nebel | 10 | | |
| 11 | Warnow | 291,1 | 5456,6 | 27200 | 63 | 61 | 147,6 | 1717,2 | 4500 | 131 | 66 | 3220,4 | 82365,2 | 270600 | 730 | 488 | — | — | — | — | Warnow | 11 | |
| 12 | Magdeburg | 1028,1 | 25470,4 | 97300 | 234 | 183 | 705,6 | 7931 | 53600 | 687 | 212 | 1063 | 25854 | 93500 | 250 | 190 | — | — | — | — | Magdeburg | 12 | |
| 13 | Mecklenburg | 1159,2 | 28280,4 | 107900 | 264 | 270 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Mecklenburg | 13 | | |
| 14 | Ludwigslust | 1611 | 37957,6 | 127300 | 376 | 242 | 3,6 | 46,8 | 300 | — | 1 | 5,4 | 75,6 | 300 | — | 2 | — | — | — | Ludwigslust | 14 | | |
| 15 | Strelitz | — | — | — | — | — | 46,8 | 871,2 | 3900 | 20 | 15 | — | — | — | — | — | — | — | — | Strelitz | 15 | | |
| 16 | Hercules | — | — | — | — | — | 262,8 | 3301,6 | 22100 | 150 | 97 | 1016,4 | 25733 | 85300 | 233 | 152 | — | — | — | — | Hercules | 16 | |
| 17 | No. 300 | — | — | — | — | — | — | — | 339,3 | 7984,5 | 30100 | 60 | 53 | — | — | — | — | — | — | No. 300 | 17 | | |
| 18 | Obotrit | 11,7 | 355,2 | 1000 | — | 3 | — | — | 2494,8 | 61927,5 | 182600 | 572 | 372 | — | — | — | — | — | — | Obotrit | 18 | | |
| 19 | Swantewit | — | — | — | — | — | 475,2 | 6375,6 | 30800 | 240 | 144 | 2618 | 63961,9 | 228200 | 596 | 399 | — | — | — | — | Swantewit | 19 | |
| 20 | Ostsee | 3060,9 | 64883,6 | 266300 | 772 | 417 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Ostsee | 20 | | |
| 21 | Radegast | 7,4 | 88,8 | 500 | 5 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Radegast | 21 | | |
| 22 | Niclot | 7,4 | 81,4 | 500 | 5 | 2 | — | — | — | 317,5 | 6197,4 | 20200 | 65 | 42 | — | — | — | — | — | Niclot | 22 | | |
| 23 | Hertha | 3057,2 | 66814,7 | 252400 | 710 | 606 | 223,2 | 3121,2 | 28300 | 73 | 75 | — | — | — | — | — | — | — | — | Hertha | 23 | | |
| 24 | Freya | 1790,9 | 36298,8 | 147600 | 420 | 290 | 860,4 | 12889,4 | 102100 | 240 | 282 | 115,6 | 2420 | 9300 | 20 | 37 | — | — | — | — | Freya | 24 | |
| 25 | Hulda | 3342,3 | 75374,2 | 291600 | 762 | 797 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Hulda | 25 | | |
| 26 | Wodan | 7,4 | 96,2 | 500 | 5 | 3 | — | — | — | 7,4 | 75,5 | 500 | 5 | 3 | — | — | — | — | — | Wodan | 26 | | |
| | Summe | 22437,8 | 488927,8 | 1948700 | 5292 | 3898 | 3927,6 | 53737,4 | 405300 | 2184 | 1275 | 11219,1 | 277150,7 | 922200 | 2531 | 1745 | | | | Summe | | | |
| | Auf 1 Nutzmeile sind verbraucht | mit | 21,79 | 86,85 | 0,24 | 0,17 | mit | 13,68 | 103,19 | 0,56 | 0,32 | mit | 24,70 | 82,20 | 0,23 | 0,16 | mit | 15,15 | 76,34 | 0,11 | 0,11 | Auf 1 Nutzmeile sind verbraucht | |

Im Durchschnitt mit 28,05 Achsen 104,64 ♂ Cofe und Kohlen, 0,27 ♂b. Holz, 0,20 ♂ Del und Talg.

Anmerkung. Von Maschinen der Berlin-Hamburger Bahn sind in Extrazügen 22,2 Meilen mit 543,9 Achsmeilen auf Mecklenburgischer Bahn zurückgelegt.

Stellung

Meilen und des dabei verbrauchten Materials.

| Nr. | Locomotiven Namen | Büge. | | | | | | Güter-Büge. | | | | | | Locomotiven Namen | Nr. |
|-----|----------------------|-------------------------|--|--|--------------------------|--|--|-------------|--|--|--|--|--|----------------------|-----|
| | | Strecke Wismar-Kleinen. | | | Strecke Rostock-Hagenow. | | | | | | | | | | |

1.

Zusammenstellung

der von den einzelnen Locomotiven im Jahre 1867 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.
(Fortsetzung.)

| Nr. | Locomotiven Name | Der Hülfs- und Extra-Düge. | | | | | | Material-Düge. | | | | | | Reservdienst. | | | | | | Leer. | | |
|-----|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|---------------------|----------------------|------|-----------------------------|---------------------------------------|---------------------|----------------------|--------|-----------------------------|---------------------------------------|---------------------|----------------------|-------|-----------------------------|---------------------|----------------------|-------|-----|--|
| | | Bürd- gelegte Meilen. | Achsen reducirt auf 1 Meile. | Dabei verbraucht | | | Bürd- gelegte Meilen. | Achsen reducirt auf 1 Meile. | Dabei verbraucht | | | Bürd- gelegte Meilen. | Achsen reducirt auf 1 Meile. | Dabei verbraucht | | | Bürd- gelegte Meilen. | Dabei verbraucht | | | | |
| | | | | Gofe und Kohlen. | Holz. u. Talg. | Ü | | | Gofe und Kohlen. | Holz. u. Talg. | Ü | | | Gofe und Kohlen. | Holz. u. Talg. | Ü | | Gofe und Kohlen. | Holz. u. Talg. | Ü | | |
| 1 | Rostock | 6,3 | 46,2 | 300 | — | 2 | 2,2 | 28,6 | 200 | 1 | 2,1 | 100 | — | 1 | 15,1 | 500 | 10 | 3 | 500 | 10 | 3 | |
| 2 | Wismar | 4,2 | 37,8 | 300 | — | 2 | 1,5 | 9 | 100 | 1 | — | — | — | 15 | 600 | 10 | 3 | 600 | 10 | 3 | | |
| 3 | Güstrow | 6,5 | 30,3 | 400 | 5 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | 15,2 | 500 | 5 | 4 | 500 | 5 | 4 | | |
| 4 | Marschall Vorwärts | 30,7 | 319,6 | 1800 | 10 | 9 | — | — | — | — | — | 1400 | 10 | 11 | 33,8 | 1000 | 15 | 10 | 1000 | 15 | 10 | |
| 5 | Hamburg | 22,4 | 184,8 | 3400 | 25 | 21 | 201,8 | 1424,8 | 10500 | 34 | 230 | 37600 | 266 | 48 | 98,1 | 2900 | 20 | 17 | 2900 | 20 | 17 | |
| 6 | Schwerin | 61,6 | 897,5 | 4200 | 9 | 17 | 712 | 11606,5 | 52000 | 161 | 436,3 | 83400 | 56 | 148 | 43,3 | 6300 | 26 | 18 | 6300 | 26 | 18 | |
| 7 | Berlin | 4,1 | 94,3 | 400 | — | 1 | 1240,8 | 22616,9 | 69000 | 204 | 422,5 | 72800 | 739 | 166 | 42,1 | 1700 | 10 | 20 | 1700 | 10 | 20 | |
| 8 | Bützow | 2,2 | 12 | 100 | 5 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | 10,9 | 300 | 10 | 3 | 300 | 10 | 3 | |
| 9 | Schwaan | 7,4 | 37 | 200 | 5 | 2 | 0,5 | 3,8 | 400 | 1 | 4,1 | 100 | — | 1 | 36,6 | 1500 | 10 | 18 | 1500 | 10 | 18 | |
| 10 | Nebel | 12,6 | 180 | 1100 | 5 | 4 | 94,6 | 1494,7 | 8200 | 21 | 8,8 | 400 | — | 3 | 114,6 | 3600 | 15 | 31 | 3600 | 15 | 31 | |
| 11 | Warnow | 19,9 | 543,2 | 1900 | 15 | 6 | 48,6 | 933,1 | 3600 | 16 | 12,7 | 600 | — | 5 | 101,1 | 3900 | 20 | 29 | 3900 | 20 | 29 | |
| 12 | Magdeburg | 59,3 | 1285 | 5700 | 15 | 18 | 32,4 | 451,8 | 2100 | 7 | 32,8 | 1000 | — | 11 | 52,7 | 2100 | 15 | 14 | 2100 | 15 | 14 | |
| 13 | Mecklenburg | 18,4 | 147,3 | 1100 | 10 | 7 | 188,4 | 2378,6 | 11500 | 56 | 124,4 | 46400 | 171 | 107 | 46,2 | 1600 | 30 | 12 | 1600 | 30 | 12 | |
| 14 | Ludwigslust | 17,4 | 57,6 | 600 | 5 | 7 | 267,1 | 2253,1 | 12800 | 59 | 389,2 | 78700 | 215 | 110 | 95,1 | 3200 | 20 | 30 | 3200 | 20 | 30 | |
| 15 | Strelitz | 11,4 | 58,4 | 900 | 5 | 3 | 335,1 | 7296,6 | 28000 | 56 | 90,4 | 14600 | 136 | 23 | 57,4 | 4900 | 75 | 22 | 4900 | 75 | 22 | |
| 16 | Hercules | 5,4 | 124,2 | 600 | 5 | 2 | 1,6 | 6,4 | 100 | 1 | — | — | — | — | 41,2 | 1600 | 15 | 11 | 1600 | 15 | 11 | |
| 17 | No. 300 | — | — | — | — | — | 21,8 | 402,1 | 1600 | 7 | — | — | — | — | 27,9 | 1100 | 20 | 6 | 1100 | 20 | 6 | |
| 18 | Obotrit | 39,8 | 1149,1 | 5100 | 25 | 25 | 6,9 | 137,1 | 600 | 2 | 34,8 | 2100 | 20 | 12 | 60,6 | 2300 | 22 | 19 | 2300 | 22 | 19 | |
| 19 | Swantewit | 1,8 | 9 | 100 | — | 1 | 167,2 | 2955,3 | 10800 | 32 | 0,6 | 100 | 5 | 1 | 78 | 3000 | 19 | 15 | 3000 | 19 | 15 | |
| 20 | Ostsee | 4,4 | 30,8 | 200 | 5 | 2 | 7,4 | 11,1 | 300 | 3 | 15,8 | 7200 | 15 | 13 | 48 | 1500 | 12 | 12 | 1500 | 12 | 12 | |
| 21 | Radegast | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 100 | 5 | 1 | 22,2 | 1300 | 15 | 14 | 1300 | 15 | 14 | |
| 22 | Nielot | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 37,6 | 1200 | 12 | 7 | 1200 | 12 | 7 | |
| 23 | Bertha | 48,7 | 719,2 | 6800 | 30 | 24 | 18,2 | 184 | 2200 | 7 | — | 4600 | — | 11 | 64,9 | 2700 | 20 | 30 | 2700 | 20 | 30 | |
| 24 | Freya | 15,4 | 75,6 | 700 | 10 | 6 | 48 | 508,5 | 2300 | 16 | 8,6 | 3700 | 20 | 8 | 119,4 | 3500 | 20 | 29 | 3500 | 20 | 29 | |
| 25 | Hulda | 14,7 | 239,2 | 1000 | — | 3 | 30,1 | 215,9 | 3100 | 30 | — | — | — | 44 | 1400 | 35 | 10 | 1400 | 35 | 10 | | |
| 26 | Wodan | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7,4 | 400 | 5 | 2 | 400 | 5 | 2 | | |
| | Summe | 411,4 | 6278,1 | 36900 | 189 | 166 | 3426,2 | 54917,9 | 219100 | 715 | 1814,1 | 354900 | 1658 | 680 | 1328,4 | 54600 | 486 | 392 | 54600 | 486 | 392 | |
| | Auf 1 Nutzmeile sind verbraucht | mit | 15,26 | 89,69 | 0,46 | 0,40 | mit | 16,03 | 63,95 | 0,21 | — | — | — | — | 7,4 | 400 | 5 | 2 | 400 | 5 | 2 | |

Verzeichniß

der am Schluß des Jahres 1867 vorhandenen Lokomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.

Verzeichniß

der am Schluß des Jahres 1867 vorhandenen Wagen und Nachweisung von deren Leistungsmöglichkeiten.

4

Allgemeine statistische Notizen am Schluße des Rechnungs-Jahres 1867.

A. Richtung, Länge und Betriebs-Größnung.

1. Die Bahn führt von Hagenow nach Rostock, Güstrow und Wismar.
 2. Länge der Bahn 19,27 Meilen.
 3. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf 19,3
 4. 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.

- | | |
|--|---------|
| 5. Im Ganzen sind concessionirt und verwendet | 6298000 |
| Von dem Anlage-Capital kommen auf: | |
| 6. Vorarbeiten und Administrationskosten | 37722 |
| 7. Grunderwerb | 415224 |
| 8. Bahntörper (Erdarbeiten, Brücken, Durchlässe &c.) | 1906944 |
| 9. Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehzscheiben &c.) | 1425466 |
| 10. Signal-Vorrichtungen | 96732 |
| 11. Bahnhöfe und Wärterhäuser | 574803 |
| 12. Betriebsmittel (Maschinen und Wagen) | 725193 |
| 13. Insgemein (Zinsen, Beschaffung und Unterhaltung der Baugeräthe, Einrichtung des Betriebes &c.) | 1115916 |
| 14. Das Anlage-Capital beträgt pro Meile Bahnlänge | 326829 |
| 15. Von dem Gesamt-Anlage-Capital bestehen: | |
| a. in Stamm-Aktien | 4350000 |
| b. in Prioritäts-Obligationen | 1600000 |
| c. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität gegen die den Aktionären seit vollendeter Aktien-Einzahlung vergüteten zweijährigen Zinsen (pro 1848 und 1849) | 348000 |
| 16. Es sind ausgelöst: | |
| a. Prioritäts-Obligationen bis Ende 1867 | 199100 |
| b. Schuldverschreibungen bis zum 31. März 1868 | 80560 |
| 17. Zur weiteren Verstärkung und vollständigen Ausrüstung des Unternehmens (Vermehrung der Betriebsmittel &c.) | |
| findt aus dem Erneuerungsfond verwendet: | |
| a. in den früheren Jahren bis 1866 | 320210 |
| b. im Betriebsjahre 1867 | 22201 |
| c. zusammen bis Ende 1867 | 342411 |

im Jahre 1867. im Jahre 1866. im Jahre 1865.

C. Transportmittel.

| | | | | |
|--|-------------|--------|--------|-------|
| Transportmittel sind vorhanden: | | | | |
| 18. Locomotiven Grädige (vide Anlage 2) | Anzahl | 26 | 26 | 25 |
| 19. Locomotiven pro Meile Bahnlänge | " | 1,35 | 1,35 | 1,3 |
| 20. Von den Locomotiven sind | | | | |
| a. gekuppelt | " | 10 | 9 | 7 |
| b. mit Expansion versehen | " | 26 | 26 | 25 |
| 21. Tender | " | 23 | 23 | 25 |
| 22. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben | Anzahl | | | |
| A. Borsig in Berlin | " | 23 | 23 | 23 |
| F. Wöhler in Berlin | " | 1 | 1 | 1 |
| G. Eggestorff in Linden | " | 2 | 2 | 1 |
| 23. Personenwagen (vide Anlage 3) | | | | |
| a. 4rädrige | " | 6 | 5 | 3 |
| b. Grädige | " | 31 | 31 | 31 |
| c. 8rädrige | " | 9 | 9 | 9 |
| zusammen | " | 46 | 45 | 43 |
| 24. a. Achsen unter denselben | " | 141 | 139 | 135 |
| b. Achsen pro Meile Bahnlänge | " | 7,32 | 7,21 | 7,01 |
| 25. Die Personenwagen enthalten Plätze | | | | |
| a. Erster Classe | " | 114 | 96 | 96 |
| b. Zweiter " | " | 488 | 496 | 496 |
| c. Dritter " | " | 14620 | 1600 | 1520 |
| d. Zusammen | " | 22222 | 2192 | 2112 |
| 26. Durchschnittlich | | | | |
| a. pro Meile Bahnlänge | Plätze | 115,31 | 113,75 | 109,6 |
| b. pro Achse | " | 15,76 | 15,77 | 15,64 |
| 27. Lastwagen, — Gepäck-, Equipage-, Vieh- und Güterwagen | | | | |
| — (vide Anlage 3) | | | | |
| a. 4rädrige offene | Anzahl | 128 | 126 | 116 |
| b. bedeckte | " | 90 | 87 | 63 |
| c. Grädige offene | " | 6 | 7 | 9 |
| d. bedeckte | " | 34 | 34 | 35 |
| e. 8rädrige offene | " | 18 | 17 | 15 |
| f. bedeckte | " | 59 | 62 | 66 |
| g. Zusammen | " | 335 | 333 | 304 |
| 28. a. Achsen unter denselben | " | 864 | 865 | 814 |
| b. Achsen pro Meile Bahnlänge | " | 44,84 | 44,89 | 42,94 |
| 29. Draisinen | " | 3 | 3 | 3 |
| 30. Anzahl der in Reserve vorhandenen Achsen | " | 131 | 113 | 120 |
| 31. Gesammladungsfähigkeit | | | | |
| a. der Güterwagen | Zollcentner | 41220 | 40920 | 36670 |
| b. der übrigen Lastwagen (Gepäck-, Vieh- u. Wagen) | Zollcentner | 4800 | 4800 | 4740 |
| c. zusammen | " | 46020 | 45720 | 41410 |
| 32. Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge | " | 2388 | 2372 | 2149 |
| 33. Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse | Zollcentner | 100 | 100 | 100 |
| 34. Durchmesser derselben (in der Nabe) | Zoll engl. | 5 | 5 | 5 |

D. Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel.

A. Locomotiven.

| | | | | |
|---|--------|--------|-------|-------|
| 35. Die Locomotiven haben überhaupt zurückgelegt | Meilen | 66235* | 66261 | 64779 |
| 36. Davon Nutzmeilen | " | 64906* | 65299 | 63695 |
| 37. Durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen in den | | | | |
| a. Personenzügen | Achsen | 21 | 19 | 21 |

| | |
|---|---------|
| b. gemischten Zügen | Achsen |
| c. Güterzügen | " |
| d. Material- und Arbeitszügen | " |
| Zur Feuerung der Locomotiven sind an Brennmaterial verbraucht: | |
| 38. Holz zum Anheizen | |
| a. überhaupt | Klafter |
| b. pro Nutzmeile | Cubifuß |
| 39. Steinkohlen und Coke (gemischt) | |
| a. überhaupt | Gtr. |
| b. pro Nutzmeile | Pfd. |
| c. pro Achsmeile | " |
| 40. Durchschnittspreis | |
| a. pro Cubifuß Holz | Sgr. |
| b. pro 100 Pfund Coke | " |
| c. pro 100 Pfund Steinkohlen | " |
| 41. Kosten des verbrauchten Brennmaterials, incl. Prämie | " |
| a. überhaupt | Ihr |
| b. pro Nutzmeile | Sgr. |
| c. pro Achsmeile | Pfge. |
| 42. Zum Schmieren und Putzen der Locomotiven ist an Öl und Talg verbraucht: | |
| a. zusammen | Pfund |
| b. pro Nutzmeile | " |
| 43. Die Kosten des Schmier- und Putz-Materials der Locomotiven betragen pro Nutzmeile | Sgr. |
| 44. Die Kosten der Bedienung der Maschinen betragen pro Nutzmeile | Sgr. |
| 45. Die Gesamtkosten der Zugkraft betragen pro Nutzmeile | " |
| 46. Die Reparaturkosten betragen | |
| a. pro Nutzmeile | Sgr. |
| b. pro Locomotivmeile | " |

| im Jahre 1867. | | im Jahre 1866. | | im Jahre 1865. | |
|----------------|-------|----------------|-------|----------------|-------|
| 20 | 21 | 24 | 25 | 24 | 25 |
| 60 | 63 | 59 | 60 | 59 | 60 |
| 16 | 14 | 13 | 14 | 13 | 14 |
| 157 | 169 | 167 | 170 | 167 | 170 |
| 0,25 | 0,28 | 0,28 | 0,29 | 0,28 | 0,29 |
| 65997 | 58858 | 61756 | 61756 | 61756 | 61756 |
| 101,72 | 90,14 | 96,95 | 96,95 | 96,95 | 96,95 |
| 3,73 | 3,38 | 3,49 | 3,49 | 3,49 | 3,49 |
| 0,94 | 0,79 | 0,76 | 0,76 | 0,76 | 0,76 |
| 16,63 | 15,92 | 14,74 | 14,74 | 14,74 | 14,74 |
| 9,81 | 9,81 | 9,82 | 9,82 | 9,82 | 9,82 |
| 24179 | 23845 | 22517 | 22517 | 22517 | 22517 |
| 11,18 | 10,95 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,6 |
| 4,86 | 4,93 | 4,58 | 4,58 | 4,58 | 4,58 |
| 12511 | 11312 | 13003 | 13003 | 13003 | 13003 |
| 0,19 | 0,17 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| 1,33 | 1,34 | 1,29 | 1,29 | 1,29 | 1,29 |
| 6,53 | 6,08 | 6,15 | 6,15 | 6,15 | 6,15 |
| 30,08 | 29,19 | 28,08 | 28,08 | 28,08 | 28,08 |
| 9,48 | 9,6 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 |
| 9,29 | 9,46 | 8,85 | 8,85 | 8,85 | 8,85 |

B. Wagen.

47. Die Personenwagen haben durchlaufen
 a. auf der eigenen Bahn Achsmeilen
 b. auf fremden Bahnen "
 48. Die Postwagen haben durchlaufen "
 49. Die Lastwagen (Güter-, Vieh- ic. Wagen) haben durchlaufen
 a. auf der eigenen Bahn Achsmeilen
 b. auf fremden Bahnen "
 50. Fremde Wagen haben auf der Bahn durchlaufen "
 a. Personenwagen "
 b. Lastwagen (Güter-, Vieh- ic. Wagen) "
 51. Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt
 a. überhaupt Achsmeilen
 b. pro Meile Bahnlänge "
 52. Eigene und fremde Lastwagen (Güter-, Vieh- ic. Wagen) haben auf der Bahn zurückgelegt
 a. überhaupt Achsmeilen
 b. pro Meile Bahnlänge "
 53. Mit Hinzurechnung der von den Postwagen durchlaufenen Meilen sind auf der Bahn zurückgelegt
 a. überhaupt Achsmeilen
 b. pro Meile Bahnlänge "
 54. Größte von einer eisernen Achse zurückgelegte Meilenzahl
 55. An Miete für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.
 56. An Miete für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.

im Jahre 1861. im Jahre 1862. im Jahre 1863.

im Jahre 1867. im Jahre 1866. im Jahre 1865.

| | | | | |
|---|------|------|------|------|
| 57. Die Kosten des Schmier- und Putzmaterials sämtlicher Wagen betragen pro Pferde-meile. | Sgr. | 0,31 | 0,38 | 0,45 |
| 58. Die Kosten für das Schmieren der bewegten Wagen betragen pro 100 Achsmeilen | Sgr. | 1,25 | 1,71 | 1,6 |
| 59. Desgl. incl. Löhne an die Schmierer | " | 3,49 | 3,59 | 3,98 |
| 60. Die Reparaturkosten betragen: | | | | |
| a. der Personenwagen pro Achsmeile | Sgr. | 0,47 | 0,55 | 0,49 |
| b. der Güter- u. Wagen pro Achsmeile | " | 0,39 | 0,35 | 0,26 |
| c. der sämtlichen Wagen pro Achsmeile | " | 0,42 | 0,4 | 0,32 |

II. Personen- und Güter-Verkehr.

A. Es wurden befördert:

| | | | | |
|---|---------|--------|--------|--------|
| 61. Personen in der ersten Classe | | 6146 | 5508 | 4936 |
| 62. Personen in der zweiten Classe | | 111902 | 106498 | 106756 |
| 63. Personen in der dritten Classe | | 235089 | 228023 | 219748 |
| 64. Militärs in der dritten Classe | | 18342 | 26005 | 14393 |
| 65. Überhaupt Personen | | 371479 | 366034 | 345833 |
| 66. Davon a. im Binnenverkehr abgegangen (und angekommen) | Perf. | 258269 | 256604 | 240526 |
| b. im directen Verkehr abgegangen | " | 53295 | 52887 | 50309 |
| c. im directen Verkehr angekommen | " | 51348 | 49757 | 47646 |
| d. im Durchgangsverkehr befördert | " | 8567 | 6786 | 7352 |
| 67. Von den beförderten Personen kommen nach Procenten berechnet: | Procent | 1,66 | 1,5 | 1,43 |
| a. auf die erste Classe | " | 30,12 | 29,1 | 30,87 |
| b. auf die zweite Classe | " | 63,29 | 62,3 | 63,54 |
| c. auf die dritte Classe | " | 4,93 | 7,1 | 4,16 |
| 68. Reisegepäck | Centner | 79553 | 76521 | 78916 |
| 69. Hunde | Anzahl | 1610 | 1701 | 1891 |
| 70. Giltüter | | | | |
| a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) | Etr. | 20032 | 17059 | 18000 |
| b. im directen Verkehr aufgegeben | " | 13143 | 12486 | 11702 |
| c. im directen Verkehr angekommen | " | 20847 | 17398 | 15691 |
| d. im Durchgangsverkehr befördert | " | 3799 | 2222 | 2100 |
| 71. Frachtgüter der Normalclasse | | | | |
| a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) | " | 212616 | 186834 | 189554 |
| b. im directen Verkehr aufgegeben | " | 183230 | 180238 | 187402 |
| c. im directen Verkehr angekommen | " | 365929 | 304000 | 294853 |
| d. im Durchgangsverkehr befördert | " | 79294 | 64421 | 56093 |
| 72. Frachtgüter der ermäßigten Classe II. A. | | | | |
| a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) | " | 408560 | 405403 | 407945 |
| b. im directen Verkehr aufgegeben | " | 379043 | 434214 | 555979 |
| c. im directen Verkehr angekommen | " | 303034 | 261040 | 197070 |
| d. im Durchgangsverkehr befördert | " | 416608 | 112263 | 79691 |
| 73. Frachtgüter der ermäßigten Classe II. B. | | | | |
| a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) | " | 289314 | 263641 | 267044 |
| b. im directen Verkehr aufgegeben | " | 16342 | 27102 | 25380 |
| c. im directen Verkehr angekommen | " | 9102 | 24678 | 40508 |
| d. im Durchgangsverkehr befördert | " | 2669 | 2322 | |
| 74. Frachtgüter zu den Ausnahmetarifen | | | | |
| a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) | " | 348797 | 283257 | 343759 |
| b. im directen Verkehr aufgegeben | " | 28934 | 30558 | 49503 |
| c. im directen Verkehr angekommen | " | 85977 | 37358 | 45311 |
| 75. Frachtgüter zum Wagenladungstarif | | | | |
| a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) | " | 22454 | 23773 | 15247 |
| b. im directen Verkehr aufgegeben | " | 6548 | 7952 | 5405 |
| c. im directen Verkehr angekommen | " | 4376 | 4988 | 5804 |
| d. im Durchgangsverkehr befördert | " | 2382 | 1491 | 651 |

| | | | im Jahre 1867. | im Jahre 1866. | im Jahre 1865. |
|--|--------|---------|----------------|----------------|----------------|
| 76. Nebenhaupt Güter | | | | | |
| a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) | Etr. | 1301773 | 1179967 | 1241549 | |
| b. im directen Verkehr aufgegeben | " | 627240 | 692550 | 835371 | |
| c. im directen Verkehr angekommen | " | 789265 | 649462 | 599237 | |
| d. im Durchgangsverkehr befördert | " | 204752 | 182719 | 138535 | |
| 77. Zusammen | | 2923030 | 2704698 | 2814692 | |
| 78. Dienstgüter | | 217255 | 211328 | 170822 | |
| 79. Equipagen | Anzahl | 147 | 153 | 153 | |
| 80. Vieh | | | | | |
| a. Pferde | | 2030 | 4221 | 1473 | |
| b. Kindvieh | | 3316 | 3698 | 4172 | |
| c. Schweine | | 25241 | 34099 | 51943 | |
| d. Schafe | | 54253 | 49997 | 64542 | |
| e. Verschiedenes Vieh | | 2807 | 2622 | 2598 | |
| 81. Gewicht des beförderten Viehes | Etr. | 137871 | 173307 | 202528 | |

B. Durchschnitts-Verhältnisse.

| | | | | | |
|---|--|----------|----------|----------|--|
| 82. Gesamitzahl der zurückgelegten Meilen: | | | | | |
| a. von den Personen erster Classe | | 42169 | 40678 | 35833 | |
| b. von den Personen zweiter Classe | | 720290 | 687310 | 695246 | |
| c. von den Personen dritter Classe | | 1315573 | 1269013 | 1244611 | |
| d. von den Militairs dritter Classe | | 129567 | 164641 | 105433 | |
| e. von den Personen überhaupt | | 2207599 | 2161642 | 2081123 | |
| f. von dem Gepäck | | 608144 | 577855 | 599669 | |
| g. von dem Vieh (Stückzahl) | | 939842 | 1046348 | 1362887 | |
| h. von dem Vieh (Centnerzahl) | | 1418074 | 1827653 | 2183044 | |
| i. von den Eilgütern | | 484588 | 417711 | 401396 | |
| k. von den Frachtgütern der Normalclasse | | 8049908 | 7131198 | 6939084 | |
| l. von den Frachtgütern der ermäßigten Classe II. A. | | 9026397 | 9229980 | 9203497 | |
| m. von den Frachtgütern der ermäßigten Classe II. B. | | 1753649 | 1728035 | 1724517 | |
| n. von den Frachtgütern zu den Ausnahmetarifen | | 2295010 | 1776722 | 2299587 | |
| o. von den Frachtgütern zum Wagenladungstarif | | 314396 | 345932 | 210877 | |
| p. von den Frachtgütern überhaupt | | 21923948 | 20629578 | 20778958 | |
| q. von den Dienstgütern | | 1132768 | 1122863 | 797714 | |
| 83. Von den durch die Personen zurückgelegten Meilen kommen nach Procenten: | | | | | |
| a. auf die erste Classe | | 1,91 | 1,88 | 1,72 | |
| b. auf die zweite Classe | | 32,63 | 31,8 | 33,41 | |
| c. auf die dritte Classe | | 59,59 | 58,7 | 59,80 | |
| d. auf die Militairs dritter Classe | | 5,87 | 7,62 | 5,07 | |
| 84. An Meilen haben durchschnittlich durchfahren: | | | | | |
| a. jede Person erster Classe | | 6,86 | 7,39 | 7,26 | |
| b. jede Person zweiter Classe | | 6,44 | 6,45 | 6,51 | |
| c. jede Person dritter Classe | | 5,59 | 5,57 | 5,66 | |
| d. jeder Militair dritter Classe | | 7,06 | 6,33 | 7,33 | |
| e. jede Person (ohne Unterschied der Classe) | | 5,94 | 5,91 | 6,02 | |
| f. jeder Centner Gepäck | | 7,64 | 7,55 | 7,6 | |
| g. jedes Stück Vieh | | 10,53 | 10,86 | 10,76 | |
| h. jeder Centner Vieh | | 10,29 | 10,55 | 10,78 | |
| i. jeder Centner Eilgut | | 8,38 | 8,5 | 8,45 | |
| k. jeder Centner Frachtgut der Normalclasse | | 9,57 | 9,70 | 9,53 | |
| l. jeder Centner Frachtgut der ermäßigten Classe II. A. | | 7,48 | 7,61 | 7,42 | |
| m. jeder Centner Frachtgut der ermäßigten Classe II. B. | | 5,52 | 5,44 | 5,18 | |
| n. jeder Centner Frachtgut zu den Ausnahmetarifen | | 4,95 | 5,06 | 5,24 | |
| o. jeder Centner Frachtgut zum Wagenladungstarif | | 8,79 | 9,05 | 7,78 | |
| p. jeder Centner Gut überhaupt | | 7,50 | 7,63 | 7,38 | |
| q. jeder Centner Dienstgut | | 5,21 | 5,31 | 4,87 | |
| 85. Auf eine, d. h. jede Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich: | | | | | |
| a. Personen erster Classe | | 2188 | 2111 | 1859 | |
| b. Personen zweiter Classe | | 37379 | 35667 | 36079 | |
| c. Personen dritter Classe | | 68271 | 65854 | 64588 | |

6081 100, mi 6081 100, mi 6081 100, mi

im Jahre 1867. im Jahre 1866. im Jahre 1865.

| | | | | |
|---|----------|---------|---------|---------|
| 86. Durchschnittlich war jede bewegte Personenwagen-Achse besetzt mit | Anzahl | 6724 | 8544 | 5471 |
| e. Personen überhaupt | | 114562 | 112177 | 107998 |
| f. Vieh | | 48772 | 54299 | 70726 |
| g. Vieh | Gentner | 73590 | 94844 | 113287 |
| h. Güter überhaupt | Gentner | 1137724 | 1070554 | 1078306 |
| 87. Durchschnittlich war jede bewegte Lastwagen-Achse beladen mit | | 4,28 | 4,51 | 4,05 |
| 88. Eingebracht hat durchschnittlich: | | 21,36 | 20,18 | 20,42 |
| a. jede Person | Sgr. | 21,2 | 20,94 | 21,97 |
| b. jeder Gentner Gepäck | " | 3,27 | 3,31 | 3,46 |
| c. jedes Stück Vieh | " | 8,19 | 10,62 | 8,82 |
| d. jeder Gentner Vieh | " | 5,3 | 5,9 | 5,52 |
| e. jeder Gentner Gut | " | 2,66 | 2,69 | 2,6 |
| 89. Eingenommen sind durchschnittlich: | | | | |
| a. pro Person und Meile | Sgr. | 3,57 | 3,55 | 3,64 |
| b. pro Gentner Gepäck und Meile | Pfennige | 5,13 | 5,25 | 5,46 |
| c. pro Stück Vieh und Meile | " | 9,33 | 11,73 | 9,84 |
| d. pro Gentner Vieh und Meile | " | 6,18 | 6,72 | 6,14 |
| e. pro Gentner Gut und Meile | " | 4,25 | 4,23 | 4,23 |
| f. für jede eine Meile weit bewegte Personenwagen-Achse | Sgr. | 15,84 | 15,98 | 14,75 |
| g. für jede eine Meile weit bewegte Lastwagen-Achse | Sgr. | 7,65 | 7,59 | 7,58 |

III. Finanz-Ergebnisse.

A. Einnahmen.

| | | | | |
|---|-------|---------|--------|--------|
| 90. Für Personen-Beförderung (incl. Militairs und Extraordinaria) | | | | |
| a. im Binnenverfahre | Thlr. | 152576 | 150852 | 146681 |
| b. im directen und Durchgangsverfahre | " | 111156 | 105541 | 106113 |
| 91. Für Reisegepäck | " | 8668 | 8431 | 9097 |
| 92. Im Personen-Verfahre | | | | |
| a. zusammen | | 272400 | 264824 | 261891 |
| b. pro Meile Bahnlänge | " | 14136 | 13743 | 13591 |
| c. pro Nutzmeile | " | 4,2 | 4,05 | 4,11 |
| 93. Für Equipagen | | 706 | 803 | 724 |
| 94. Für Vieh | | 24360 | 34105 | 37238 |
| 95. Für Eil- und Frachtgüter | | | | |
| a. im Binnenverfahre | " | 81765 | 74971 | 75521 |
| b. im directen und Durchgangsverfahre | " | 177337 | 167643 | 168831 |
| 96. Für Postgüter ic. | | 1092 | 1093 | 1240 |
| 97. Neben-Erträge (Provision) | | 640 | 578 | 496 |
| 98. im Güter-Verfahre | | | | |
| a. zusammen | | 285900 | 279193 | 284050 |
| b. pro Meile Bahnlänge | " | 14836 | 14488 | 14741 |
| c. pro Nutzmeile | " | 4,4 | 4,27 | 4,46 |
| 99. Aus sonstigen Quellen | | 12252* | 17863 | 17582 |
| 100. Summe aller Einnahmen: | | | | |
| a. überhaupt | | 570552* | 561880 | 563523 |
| b. pro Meile Bahnlänge | | 29608 | 29158 | 29243 |
| c. pro Nutzmeile | " | 8,79 | 8,6 | 8,85 |
| 101. Die Einnahmen haben betragen nach Procenten: | | | | |
| a. von den Personen | | 46,23 | 45,63 | 44,86 |
| b. von dem Gepäck | | 1,52 | 1,50 | 1,62 |
| c. von den Equipagen | | 0,12 | 0,14 | 0,13 |
| d. von dem Vieh | | 4,27 | 6,07 | 6,6 |
| e. von den Gütern | | 45,60 | 43,38 | 43,58 |
| f. von den Nebenerträgen | | 0,11 | 0,10 | 0,09 |
| g. aus sonstigen Quellen | | 2,15 | 3,18 | 3,12 |

1001 1001 1001 1001 1001 1001

im Jahre 1867. im Jahre 1866. im Jahre 1865.

B. Ausgaben.

| | 1867 | 1866 | 1865 |
|---|---------|-------|-------|
| 102. Besoldung <i>et c.</i> der Verwaltungsvorstände | 10190 | 10327 | 9823 |
| 103. Besoldung <i>et c.</i> der Bureau- und Kassenbeamten | 10241 | 9195 | 9443 |
| 104. Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inferate | 291 | 345 | 341 |
| 105. Drucksachen, Schreibmaterialien und sonstige Bureaubedürfnisse | 1276 | 1254 | 1445 |
| 106. Heizung, Reinigung und Beleuchtung des Verwaltungsgebäudes | 734 | 538 | 514 |
| 107. Sonstige Ausgaben | 1215 | 879 | 5855 |
| 108. Zusammen | 23947 | 22508 | 27421 |
| 109. Durchschnittlich | | | |
| a. pro Meile Bahnlänge | 1243 | 1168 | 1423 |
| b. pro Nutzmeile | 0,37 | 0,34 | 0,43 |
| 2. Für die Bahn-Verwaltung. | | | |
| 110. Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstfleidung <i>et c.</i> Thlr. | 45498 | 43331 | 42036 |
| 111. Unterhaltung des Bahndamms und Gestänges | 27982 | 25188 | 23060 |
| 112. " der Brücken und Durchlässe | 1132 | 1496 | 1073 |
| 113. " der Gebäude | 15192 | 8266 | 15253 |
| 114. " der Telegraphen | 1705 | 1383 | 1870 |
| 115. " der übrigen Anlagen | 5737 | 5067 | 4847 |
| 116. " des Inventars und der Geräthe | 4236 | 4752 | 2616 |
| 117. Heizung der Wärterlocale | 1197 | 1089 | 1197 |
| 118. Grundsteuer, Feuerversicherung <i>et c.</i> | 1045 | 922 | 910 |
| 119. Reinigen der Bahn vom Schnee | 1559 | 393 | 4034 |
| 120. Bureaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare | 275 | 327 | 249 |
| 121. Sonstige Ausgaben | 1654 | 1655 | 1626 |
| 122. Zusammen | 107212* | 93869 | 98771 |
| 123. Durchschnittlich | | | |
| a. pro Meile Bahnlänge | 5564 | 4871 | 5126 |
| b. pro Nutzmeile | 1,65 | 1,44 | 1,55 |
| 124. Die Kosten für Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn betragen: | | | |
| a. überhaupt | 45772 | 43659 | 42285 |
| b. pro Meile Bahnlänge | 2375 | 2266 | 2194 |
| 125. Die Bahnunterhaltungskosten betragen: | | | |
| a. überhaupt | 49365 | 37370 | 37803 |
| b. pro Meile Bahnlänge | 2562 | 1939 | 1962 |
| 126. Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossirungen, Brücken und Oberbau betragen: | | | |
| a. überhaupt | 28477 | 23078 | 24590 |
| b. pro Meile Bahnlänge | 1478 | 1197 | 1276 |
| c. pro Nutzmeile | 13,16 | 10,6 | 11,58 |
| 3. Für die Transport-Verwaltung. | | | |
| 127. Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstfleidung Thlr. | 57408 | 52949 | 51100 |
| 128. Kosten der Transportkräfte | | | |
| a. Feuerung der Locomotiven | 24179 | 23845 | 22517 |
| b. Schmieren der Maschinen und Tender | 2286 | 2297 | 2221 |
| c. Putzen derselben | 554 | 571 | 529 |
| d. Schmieren der Wagen | 653 | 810 | 766 |
| e. Reinigen derselben | 6 | 7 | 7 |
| f. Beleuchtung der Züge | 1262 | 1053 | 1090 |
| g. Güterverladung | 3347 | 3138 | 3126 |
| h. Sonstige Kosten | 1427 | 920 | 615 |
| 129. Reparaturkosten | | | |
| a. der Locomotiven und Tender | 20514 | 20902 | 19103 |
| b. der Personen-Wagen | 7644 | 8793 | 7975 |
| c. der Lastwagen | 16531 | 16551 | 12335 |

im Jahre 1867. im Jahre 1866. im Jahre 1865.

| | | | | |
|--|---------|---------|--------|--------|
| 130. Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebslocalen | Thlr. | 4585 | 3542 | 3681 |
| und Bahnhofsplätze | | 76 | 103 | 171 |
| 131. Entschädigungen im Güterverfahre | | 2899 | 2605 | 2949 |
| 132. Drucksachen und Büreaubedürfnisse | | 10630 | 8702 | 8968 |
| 133. Sonstige Ausgaben | | | | |
| 134. Zusammen | | 154001* | 146788 | 137153 |
| 135. Durchschnittlich | | | | |
| a. pro Meile Bahnlänge | | 7992 | 7617 | 7117 |
| b. pro Nutzmeile | | 2,37 | 2,25 | 2,15 |
| 136. Die Bedienung beim Fahrdienst kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung, Meilengeldern, Nachtgeldern und für verschiedene Bedürfnisse pro Nutzmeile | Sgr. | 6,55 | 6,27 | 5,96 |
| 137. Die Gesamtkosten der Transportmittel betragen: | | | | |
| a. pro Nutzmeile | Sgr. | 12,45 | 12,93 | 10,39 |
| b. pro Achsmeile | | 0,46 | 0,45 | 0,34 |
| 138. Summe aller Ausgaben | Thlr. | 285160* | 263165 | 263345 |
| Durchschnittlich | | | | |
| a. pro Meile Bahnlänge | | 14798 | 13655 | 13666 |
| b. pro Nutzmeile | | 4,39 | 4,03 | 4,13 |
| 139. Von den Ausgaben kommen nach Procenten: | | | | |
| a. auf die allgemeine Verwaltung | | 8,40 | 8,55 | 10,41 |
| b. auf die Bahn-Verwaltung | | 37,60 | 35,67 | 37,51 |
| c. auf die Transport-Verwaltung | | 54,00 | 55,78 | 52,08 |
| 140. Sämtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme | Procent | 49,98 | 46,84 | 46,73 |

C. Ueberschuss.

| | | | | |
|--|-------|--------|--------|--------|
| 141. Der Ueberschuss beträgt: | | | | |
| a. überhaupt | Thlr. | 285392 | 298715 | 300178 |
| b. pro Meile Bahnlänge | | 14810 | 15501 | 15577 |
| c. pro Nutzmeile | | 4,40 | 4,57 | 4,71 |
| d. Procente des Anlage-Capitals | | 4,53 | 4,74 | 4,77 |
| 142. Der Ueberschuss ist verwendet: | | | | |
| a. zur Verzinsung der Anleihen | | 67732 | 69085 | 70202 |
| b. zur Amortisation derselben | | 25148 | 27275 | 26158 |
| 143. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien | | | | |
| a. Procent | | 2,5 | 3,0 | 3,0 |
| b. Betrag in Thalern | | 108750 | 130500 | 130500 |
| 144. zur Einlage | Thlr. | 10875 | 21750 | 21750 |
| a. in den Reservefond | | 50125 | 50250 | 50250 |
| b. in den Erneuerungsfond | | 24866 | — | — |
| 145. zur Absetzung gegen einen bestrittenen Anspruch | | 800 | 800 | 800 |
| 146. Zuschuß zum Beamten-Pensionsfond | | | | |

D. Reservefond.

| | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|
| 147. Einlage und sonstige Einnahmen | Thlr. | 16355 | 28061 | 28178 |
| 148. Zuschuß aus dem Erneuerungsfond | | 22715 | 27407 | 6896 |
| 149. Ausgabe für Schwellen, Schienen ic. | | 39070 | 55468 | 35074 |
| 150. Bestand am Schlusse des Jahres | | — | — | — |

E. Erneuerungsfond.

| | | | | |
|-------------------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 151. Einlage und sonstige Einnahmen | Thlr. | 51016 | 50742 | 50860 |
| 152. Ausgabe für Betriebsmittel ic. | | 22201 | 58627 | 33281 |
| 153. Zuschuß zum Reservefond | | 22715 | 27407 | 29777 |
| 154. Bestand am Schlusse des Jahres | | 146579 | 140479 | 175772 |

im Jahre 1867. im Jahre 1866. Von Gründung des Betriebes bis Ende 1865.

E. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe.

I. Unfälle.

A. Bei fahrenden Zügen.

| | | |
|--|----|----|
| 155. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getötet wurden | 71 | 12 |
| 156. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen.) | — | 16 |
| Bei den Unfällen ad 155 sind beschädigt: | | |
| 157. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld b. unverschuldet | — | 4 |
| 158. Zusammen Personen | — | 3 |
| getötet: | | 7 |
| 159. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld | — | 1 |
| 160. Sonstige Personen durch eigene Schuld | — | 4 |
| 161. Zusammen Personen | — | 5 |

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

| | | |
|---|------------------|------------|
| 162. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getötet wurden | 1 | 8 |
| 163. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel aber ohne Verletzung von Personen.) | — | 2 |
| Bei den Unfällen ad 162 sind beschädigt: | | |
| 164. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld b. unverschuldet | — | 5 |
| 165. Zusammen Personen | — | 1 |
| getötet: | | 6 |
| 166. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld | 1 | 1 |
| 167. Sonstige Personen durch eigene Schuld | — | 1 |
| 168. Zusammen Personen | 1 | 2 |
| 169. Zahl aller bis zum Schlusse des Jahres vorgekommenen Unfälle | 39 | 38 |
| 170. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich Unfälle | 1,9 | 1,9 |
| 171. Die Zahl aller bei den Unfällen bis zum Schlusse des Jahres a. beschädigten b. getöteten | 13 8 | 13 7 |
| Personen beträgt. | | |
| 172. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich: a. beschädigte Personen b. getötete Personen | 0,6 0,4 | 0,7 0,4 |
| 173. Bei den Unfällen ad 156 und 163 sind zerstört oder stark beschädigt: a. Locomotiven b. Lastwagen | Anzahl — — | 4 19 |

II. Achsbrüche.

Dergleichen sind vorgekommen:

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

im Jahre 1867. im Jahre 1866. Von Gründung des Betriebes bis Ende 1865.

III. Schienenbrüche.

Dergleichen sind vorgekommen:

| | | | | |
|---|------|-------|-------|----------------|
| 178. Bei Stuhlschienen | | | | 60 |
| 179. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres | | | 60 | 60 |
| 180. Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß | Pfd. | 18,87 | 18,87 | 16,75 u. 18,87 |

IV. Verkehrsstörungen.

Dieselben sind veranlaßt:

| 181. durch Schneefall | Anzahl | 1 |
|------------------------------|--------|---|
| 182. Dauer der Unterbrechung | Lage | 1 |

F. Stand der Beamten-Pensions-Casse.

Die Einnahme hat betragen:

| | | | | |
|--|-------|------|------|-------|
| 183. Zinsen | Thlr. | 3157 | 2966 | 16170 |
| 184. Einlage der Betheiligten | " | 3824 | 2211 | 17698 |
| 185. Zuschuß aus Gesellschaftsfonds | " | 836 | 813 | 13065 |
| 186. Außerordentliche Einnahmen (Straigelber, Geschenke &c.) | " | 2026 | 1940 | 22732 |
| 187. Ueberhaupt | " | 9843 | 7930 | 69665 |

Die Ausgabe hat betragen:

| | | | | |
|---|---|-------|-------|-------|
| 188. Pensionen a. an Beamte | " | — | — | 143 |
| b. an Wittwen | " | 419 | 374 | 1016 |
| c. an Waisen | " | 121 | 121 | 93 |
| 189. Sonstige Ausgaben (Druck- und Schreibkosten &c.) | " | 25 | — | 93 |
| 190. Ueberhaupt | " | 565 | 495 | 1345 |
| 191. Bestand der Cassa am Schlusse des Jahres | " | 85035 | 75757 | 68322 |
| 192. Zahl der Betheiligten Personen | | 126 | 109 | 130 |
| 193. Im laufenden Jahre erhielten eigentliche Pensionen | " | 10 | 9 | 10 |

III. Schienenbrüche.

Die Einnahme hat betragen:

| | | | | |
|--|-------|------|------|-------|
| 183. Zinsen | Thlr. | 3157 | 2966 | 16170 |
| 184. Einlage der Betheiligten | " | 3824 | 2211 | 17698 |
| 185. Zuschuß aus Gesellschaftsfonds | " | 836 | 813 | 13065 |
| 186. Außerordentliche Einnahmen (Straigelber, Geschenke &c.) | " | 2026 | 1940 | 22732 |
| 187. Ueberhaupt | " | 9843 | 7930 | 69665 |

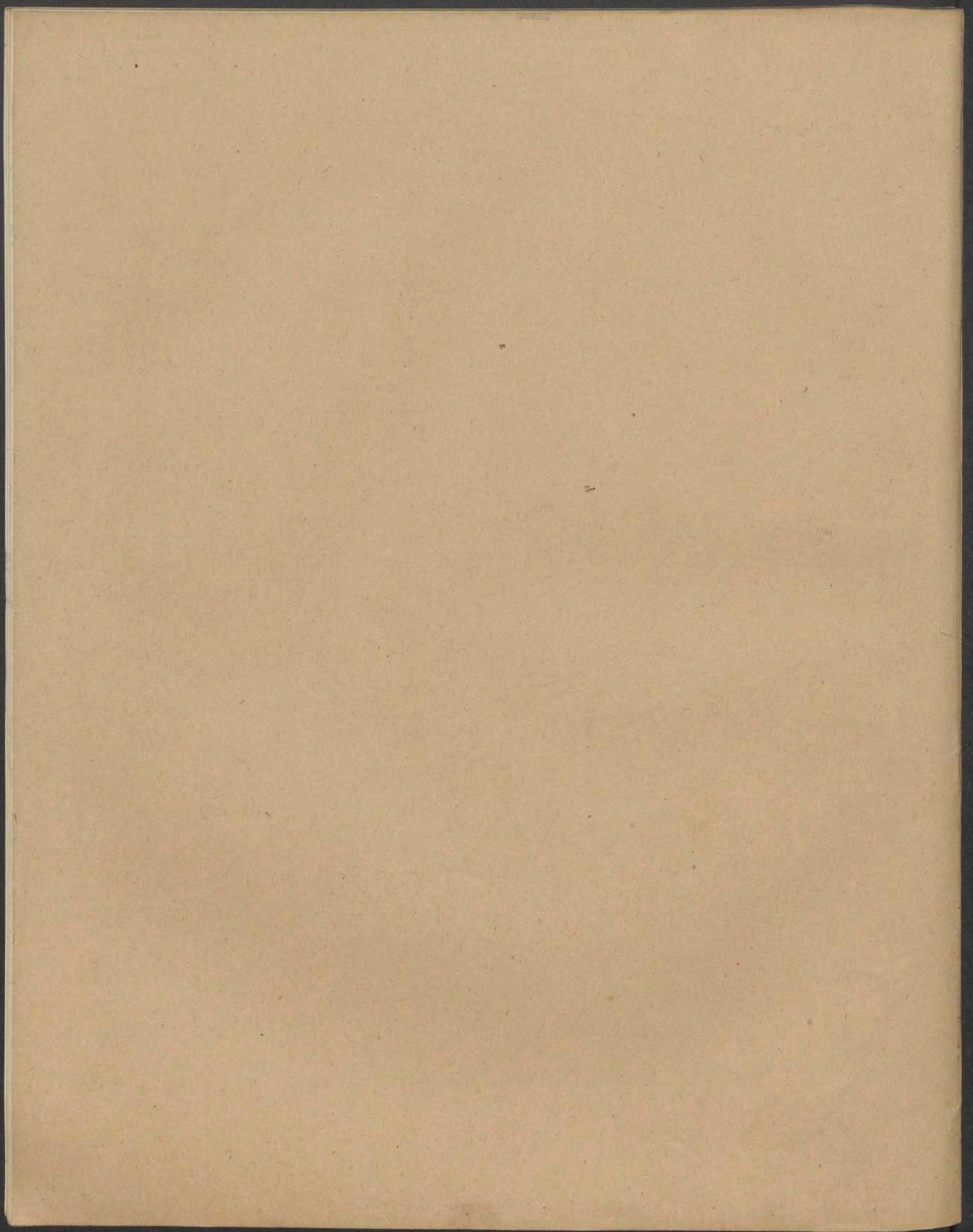
Die Ausgabe hat betragen:

| | | | | |
|---|---|-------|-------|-------|
| 188. Pensionen a. an Beamte | " | — | — | 143 |
| b. an Wittwen | " | 419 | 374 | 1016 |
| c. an Waisen | " | 121 | 121 | 93 |
| 189. Sonstige Ausgaben (Druck- und Schreibkosten &c.) | " | 25 | — | 93 |
| 190. Ueberhaupt | " | 565 | 495 | 1345 |
| 191. Bestand der Cassa am Schlusse des Jahres | " | 85035 | 75757 | 68322 |
| 192. Zahl der Betheiligten Personen | | 126 | 109 | 130 |
| 193. Im laufenden Jahre erhielten eigentliche Pensionen | " | 10 | 9 | 10 |

Anmerkungen.

| | | |
|--------------|--|--------------------|
| Ad 35 u. 36. | Hierin sind 22 Meilen enthalten, welche von Locomotiven der Berlin-Hamburger Bahn in Extrazügen auf Mecklenburgischer Bahn zurückgelegt sind. | |
| Ad 54. | Die Notizen über die Leistungen der Achsen beginnen erst mit dem Jahre 1855. | |
| Ad 99. | Zinsen-Einnahmen | 6536 ₣ 36 β 3 ₣ |
| | Mieten für Bahnhofslocale, Dienstwohnungen, Lagerplätze | 5240 , 11 , 6 , |
| | Wagenmiete. Überschuss | 475 , 16 , 5 , |
| | | <hr/> |
| | | 12252 ₣ 16 β 2 ₣ |
| Ad 100 a. | Betriebs-Einnahme (vide Anlage A.) | 558300 ₣ 19 β 3 ₣ |
| | Hiezu Pos. 99 | 12252 , 16 , 2 , |
| | | <hr/> |
| Ad 122. | Anlage III. Betriebskosten. B. Bahn-Verwaltung | 570552 ₣ 35 β 5 ₣ |
| | Hiezu (vide Anlage II.) | 100592 ₣ 32 β 9 ₣ |
| | Ausbau der zweiten Etage des Empfangshauses in Schwerin zu Empfangsräumen | 1452 , 16 , 9 , |
| | Beschaffung einer Gepäck-Schnellwaage für die Expedition daselbst | 181 , 17 , 3 , |
| | Beschaffung von Kellerräumen durch Erweiterung der Perronanlage des Empfangshauses daselbst | 1303 , 42 , — , |
| | Borarbeiten zur baulichen Veränderung des Empfangshauses zu kleinen | 32 , 24 , — , |
| | Anlegung eines Brunnens auf dem Bahnhofe Blankenberg | 118 , 19 , — , |
| | Bauausführungen auf dem Bahnhofe Bülow | 3869 , 20 , 3 , |
| | Herstellung eines Gepäcklocals auf dem Bahnhofe Schwaan | 174 , 10 , — , |
| | Herstellung zweier Doppelfenster in der Dienstwohnung des Expedienten zu Rostock | 23 , 16 , — , |
| | Beschaffung von Billet- und Gepäck-Stempel-Apparaten für die Expeditionen | 140 , 37 , — , |
| | | <hr/> |
| | Ab (vide Anlage II.) | 107888 ₣ 43 β — ₣ |
| | Anteil auf B. Bahn-Verwaltung an der Beisteuer der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn zu den Kosten des Bahnhofes Güstrow | 676 , 36 , — , |
| | | <hr/> |
| Ad 134. | Anlage III. Betriebskosten. C. Transport-Verwaltung | 107212 ₣ 7 β — ₣ |
| | Hiezu (vide Anlage II.) | 145686 ₣ — β 6 ₣ |
| | Beschaffung einer Drehbank für die Hauptwerkstatt | 875 , — , — , |
| | Beschaffung von 25 Wärmeflaschen für Personenwagen | 253 , — , — , |
| | Kosten für die An- und Abfuhr der Güter nach und von den Bahnhöfen einschließlich des Del-credere für die Eincassirung der Frachten | 8583 , 27 , — , |
| | | <hr/> |
| | Ab (vide Anlage II.) | 155397 ₣ 27 β 6 ₣ |
| | Anteil auf C. Transport-Verwaltung an der Beisteuer der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn zu den Kosten des Bahnhofes Güstrow | 1396 , 23 , 6 , |
| | | <hr/> |
| Ad 138. | Anlage III. Betriebskosten. Recapitulation | 154001 ₣ 4 β — ₣ |
| | Hiezu die in den Anmerkungen ad 122 und 134 aufgeführten Kosten | 270226 ₣ 1 β 8 ₣ |
| | | <hr/> |
| | | 17007 , 37 , 3 , |
| | | <hr/> |
| | | 287233 ₣ 38 β 11 ₣ |
| | | <hr/> |
| | Ab die in den Anmerkungen ad 122 und 134 aufgeführten Kosten | 2073 , 11 , 6 ₣ |
| | | <hr/> |
| | | 285160 ₣ 27 β 5 ₣ |

Причины



1861 1862 1863 1864 1865

im Jahre 1867. im Jahre 1866. im Jahre 1865.

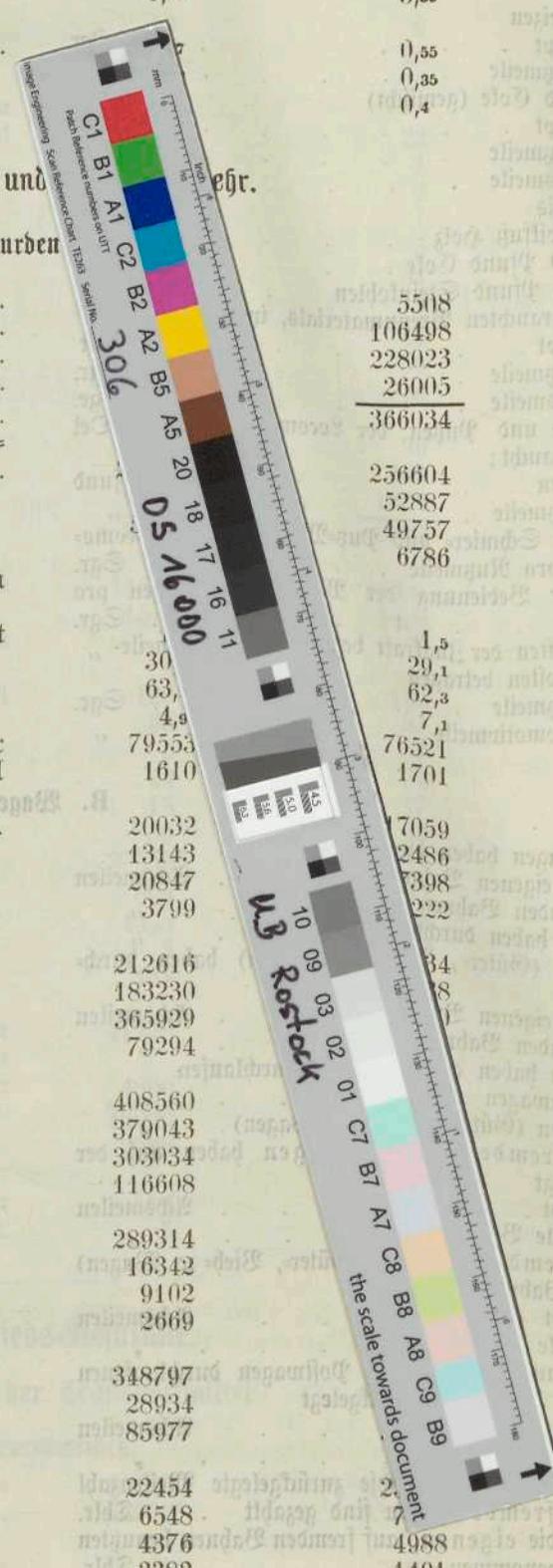
57. Die Kosten des Schmier- und Putzmaterials sämtlicher Wagen betragen pro Achsmeile. Sgr.
 58. Die Kosten für das Schmieren der bewegten Wagen betragen pro 100 Achsmeilen Sgr.
 59. Desgl. incl. Löhne an die Schmierer " "
 60. Die Reparaturkosten betragen:
 a. der Personenwagen pro Achsmeile Sgr.
 b. der Güter- ic. Wagen pro Achsmeile "
 c. der sämtlichen Wagen pro Achsmeile "

| | | |
|------|------|------|
| 0,31 | 0,38 | 0,45 |
| 1,25 | 1,71 | 1,6 |
| 3,49 | 3,59 | 3,98 |
| | | |
| 0,55 | 0,49 | |
| 0,35 | 0,26 | |
| 0,4 | 0,32 | |

II. Personen- und

A. Es wurden

61. Personen in der ersten Classe
 62. Personen in der zweiten Classe
 63. Personen in der dritten Classe
 64. Militairs in der dritten Classe
 65. Ueberhaupt Personen
 66 Davon a. im Binnenverkehr abgegangen (und angekommen) Persf.
 b. im directen Verkehr abgegangen "
 c. im directen Verkehr angekommen "
 d. im Durchgangsverkehr befördert "
 67. Von den beförderten Personen kommen nach Procenten berechnet:
 a. auf die erste Classe Prozent
 b. auf die zweite Classe 30
 c. auf die dritte Classe 63
 d. auf die Militairs 4,9
 68. Reisegepäck Centner
 69. Hunde Anzahl
 70. Gtgüter
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) Etr.
 b. im directen Verkehr aufgegeben 20032
 c. im directen Verkehr angekommen 13143
 d. im Durchgangsverkehr befördert 20847
 71. Frachtgüter der Normalclasse
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) 212616
 b. im directen Verkehr aufgegeben 183230
 c. im directen Verkehr angekommen 365929
 d. im Durchgangsverkehr befördert 79294
 72. Frachtgüter der ermäßigten Classe II. A.
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) 408560
 b. im directen Verkehr aufgegeben 379043
 c. im directen Verkehr angekommen 303034
 d. im Durchgangsverkehr befördert 116608
 73. Frachtgüter der ermäßigten Classe II. B.
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) 289314
 b. im directen Verkehr aufgegeben 16342
 c. im directen Verkehr angekommen 9102
 d. im Durchgangsverkehr befördert 2669
 74. Frachtgüter zu den Ausnahmetarifen
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) 348797
 b. im directen Verkehr aufgegeben 28934
 c. im directen Verkehr angekommen 85977
 75. Frachtgüter zum Wagenladungstarif
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) 22454
 b. im directen Verkehr aufgegeben 6548
 c. im directen Verkehr angekommen 4376
 d. im Durchgangsverkehr befördert 2382



343759
49503
45311
15247
5405
5804
651