



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

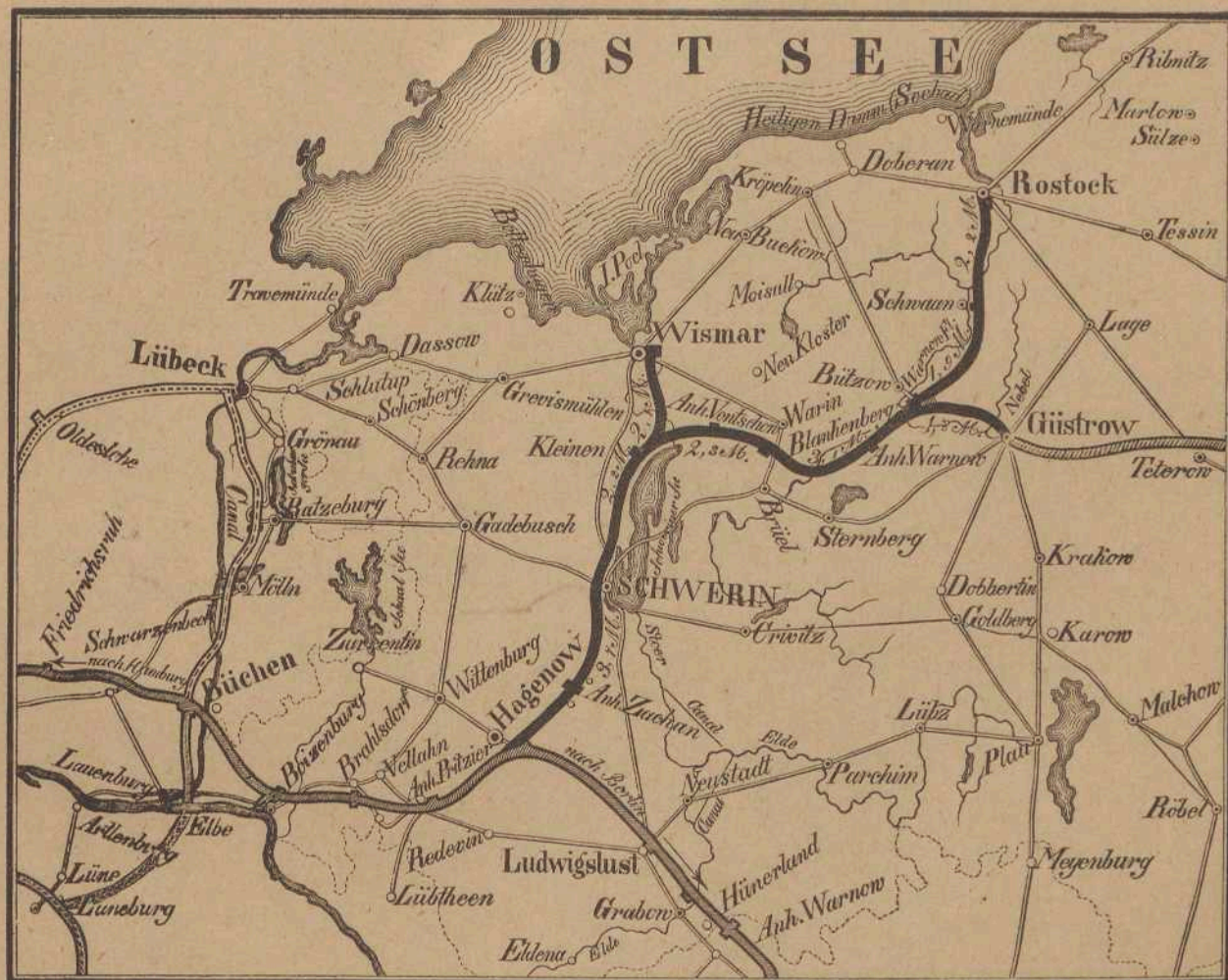
**24=23.1868**

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 (dreißundzwanzigsten ordentlichen) General-Versammlung

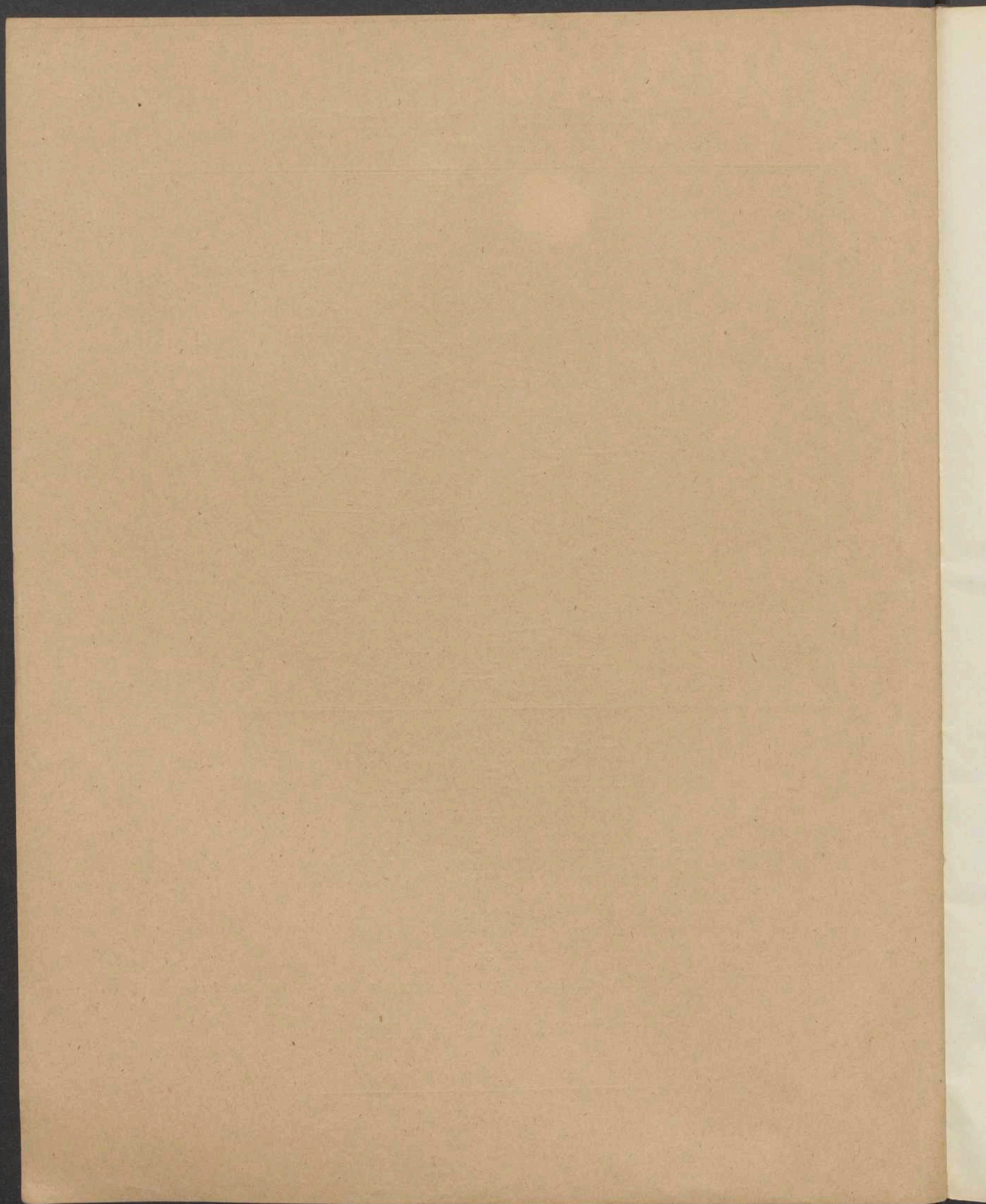
zu Schwerin am 23. Mai 1868.



Schwerin, 1868.

F. Sartig's Buchdruckerei.







# Jahres-Bericht

## der Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

an die

### General-Versammlung der Actionaire

am 23. Mai 1868.

Es ist auch das Rechnungsjahr 1867 hinsichtlich der Höhe der Betriebs-Einnahme das günstigste seit Eröffnung 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 Vorjahre 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  $\text{fl}$  5  $\text{ß}$  aus dem Reinertrage als Betrag einer Beihilfe für Verzinsung des Anlage-Capitals der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn, wofür die Gesellschaft möglicherweise noch einem Klage-Anspruche zu begegnen haben wird. Der Gegenstand wird im Verlaufe dieses Berichtes noch nähere Besprechung finden.

Die nach dem Rechnungs-Abschlusse (I.) zum Buchungswerthe von 151873  $\text{fl}$  22  $\text{ß}$  vorhandenen Effecten werden folgendermaßen nachgewiesen:

Einleitung.  
Finanzen.



## 1) Dem Erneuerungsfond angehörig:

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

Litt. A. Serie I. No. 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 ₰ — β



" 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

No. 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 4procentigen Hypothekenscheinen, radicirend in den Gütern

Vieken ..... 9333 ₰ 16 β

Alt Rehse..... 34500 " — "

Remlin..... 4683 " 16 "

Adamsdorf c. p. .... 4000 " — "

zusammen 52516 " 32 "

91600 ₰

## 2) Dem Affecuranz-Fond angehörig:

## in Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft

Litt. B. Serie II. No. 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. No. 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 ₰ — β
Litt. B. Serie III. No. 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 ₰	19200 "	
			45700 ₰ — β
b. in Schuldverschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft:			
No. 379, 391—394, 442, 2916, 2918, 2919, 4047—4054, 4075,			
18 Stück à 80 ₰ = 1440 ₰ angekauft zu 90, 92 und 95 % mit		1273 "	22 "
c. in Prioritäts-Obligationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft:			
I. Emission Serie III. No. 929, 931, 932, 3 Stück à 100 ₰ . . . . .		300 "	— "
d. in Obligationen der Friedrich Franz Eisenbahn:			
Litt. A. Nr. 445, 1 Stück à 1000 ₰ . . . . .		1000 ₰	
Litt. B. Nr. 1342 a, 1342 b, 1344 a, 1344 b, 1381 a, 1381 b,			
1382 a, 1382 b, 1383 a, 1383 b, 10 Stück à 500 ₰		5000 "	
			6000 " — "
e. in Relutions-Cassen-Obligationen:			
Litt. G. Nr. 295 . . . . .	1 Stück à 200 ₰	200 ₰	
Litt. G. Nr. 283, 284 . . . . .	2 " " 500 "	1000 "	
Litt. H. Nr. 23, 24 . . . . .	2 " " 1000 "	2000 "	
			3200 " — "
f. in 4procentigen Grund-Hypotheken zu Rostock . . . . .		1200 " — "	
			57673 " 22 "
			Zusammen 151873 ₰ 22 β

Nach Maßgabe der vertheilten Dividende von 2½ pCt. hatte das Betriebsjahr 1867 laut § 15 des Statuts zum Reservefond abzugeben . . . . . 10875 ₰ Reserve- und Erneuerungsfond.  
 Dem Erneuerungsfond ist das rechnungsmäßige Erforderniß zugewiesen worden mit . . . . . 50125 "

Zusammen 61000 ₰

Am Schlusse der Jahresrechnung weist der Erneuerungsfond einen Bestand nach (I.) von 146578 ₰ 41 β 5 A, welcher nachstehendermaßen untergebracht ist:

Das Effecten-Conto begreift von den Mitteln des Fonds . . . . .	91600 ₰ — β — A
Der Vorrath an neuen Schienen, Schwellen und sonstigen Oberbau-Materialien beträgt nach dem Bestande des Materialien-Contos (I.)	54903 " 17 " 9 "
Außerdem partizipiert der Fond an den Werthbeständen der Hauptrechnung mit	75 " 23 " 8 "
Gesammtbestand	146578 ₰ 41 β 5 A



Prioritäts-  
Schuld.

Die Amortisation unserer Prioritätsschuld nimmt ihren vorgeschriebenen Verlauf, wie aus den Rechnungsvorlagen Nr. IV. und V. erhellt.

Der Stand der Amortisation ist gegenwärtig folgender:

	Anleihe- Capital	Davon amortisirt	Im Umlauf	Tilgungs- Bestand *)
Prioritäts-Obligationen Litt. A. & B.	1600000 ₰	199100 ₰	1400900 ₰	64 ₰
Schuldverschreibungen .....	348000 "	80560 "	267440 "	38 ₰ 19 β 6 A

\*) Laut Hauptrechnungs-Abschluß (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 ausgelooften 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, 3919, 4182, 4217, à 80 ₰.



Nach Anlage A. beträgt die Einnahme des Jahres 1867 558300  $\text{₰}$ , die höchste, welche bisher erreicht ist. Dieselbe überflügelt die Einnahme des Vorjahres um 14283  $\text{₰}$  und die Einnahme des Jahres 1865, welche bis daher die höchste war, um 12360  $\text{₰}$ . Von der Mehr-Einnahme gegen das Vorjahr entfallen auf den Personenverkehr 7575  $\text{₰}$  und auf den Güterverkehr 6708  $\text{₰}$ . Verkehrs-  
Verhältnisse.

Die Anzahl der gefahrenen Personen stellt sich ausschließlich der zum ermäßigten Tarife beförderten Militairs auf 353137 gegen 340029 Personen im Vorjahre, 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 Militairs III. Classe ist gegen das Vorjahr, in welchem die Truppentransporte nach und von dem Kriegsschauplatz in Baiern stattfanden, um 7663 zurückgegangen, doch überholt die Bewegung der Militairs im Jahre 1867 diejenige des Jahres 1865 noch um 3949 Personen.

War für das Jahr 1866 schon ein Rückgang in der Viehbeförderung 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  $\text{₰}$ ; im Jahre 1867 dagegen nur 5346 Stück großes Vieh und 83911 Stück kleines Vieh mit 24359  $\text{₰}$ , also 1867 weniger gegen das Vorjahr: 2573 Stück großes Vieh, 4508 Stück kleines Vieh mit 9746  $\text{₰}$ .

Der Ausfall trifft vorzugsweise auf die Pferdetransporte, welche im Vorjahre 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  $\text{₰}$ , also gegen 1866 mehr 218333 Centner mit 16487  $\text{₰}$ . Hiernach ist auch noch die Frequenz des Jahres 1865, in welchem bis daher 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 Tariffklassen betrachtet, sind im Jahre 1867 gegen 1866 mehr befördert 8656 Centner Eilgüter, 105576 Centner Normalgüter und 112536 Centner Güter zu den Ausnahmetarifen; dagegen weniger 5675 Centner der Tariffklasse II A., 316 Centner der Tariffklasse II B. und 2444 Centner Wagenladungsgüter.

Der Aufschwung 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.		1866.		1865.	
	℥r	℥r	℥r	℥r	℥r	℥r
Buchweizen .....	2262		1569		667	
Gerste .....	28071		26431		26142	
Malz .....	5971		7465		12710	
Hafer .....	54178		51047		42280	
Stoggen .....	95263		87079		96850	
Weizen .....	522873		463035		411970	
Bohnen .....	1206		1239		3777	
Erbsen und Linsen .....	16725		11456		24497	
Lupinen und Wicken .....	47259		21561		46050	
Olfsaat .....	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	
Koke .....	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.



Ueblicherweise versehen wir nicht, den Verlauf der finanziellen Entwicklung unseres Unternehmens seit Eröffnung der ganzen Bahn übersichtlich vorzuführen.

	Einnahme pro Bahnmeile			Dividende	Rücklage zum Reserve- und Erneuerungsfond.
	für Beförderung von Personen und Gepäc.	für Beförderung von Gütern und dabin gehörigen Gegenständen.	Zusammen.	in Procenten vom Stamm-Actien-Capital.	
	₤	₤	₤		
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	2,875	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 Ergebnis unserer Betriebs-Einnahmen im Personen- und Güter-Verkehre:

	1868.			1867.			1866.		
	Personen und Gepäc. ₤	Güter und Bieh. ₤	Total. ₤	Personen und Gepäc. ₤	Güter und Bieh. ₤	Total. ₤	Personen und Gepäc. ₤	Güter und Bieh. ₤	Total. ₤
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

Vorbehaltlich der genaueren Feststellung.



Die Betriebs-Ausgaben für das Jahr 1867 betragen nach der in Gegen-  
halt des Etats abgelegten speciellen Rechnung (III.) . . . . . 270226 \$ 1 β 8 A  
Der Ausgabe-Etat beträgt . . . . . 272737 " 31 " 2 "

also Minder-Ausgabe gegen den Etat . . . . . 2511 \$ 29 β 6 A

Diese Minder-Ausgabe stellt sich übersichtlich folgendermaßen dar:

Es sind verausgabt  
gegen den Etat:

	mehr	weniger
A. In der allgemeinen Verwaltung:		
beim Verwaltungs-Personal . . . . .		419 \$
im Uebrigen überhaupt . . . . .		276 "
B. In der Bahn-Verwaltung:		
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 hienach:

A. In der allgemeinen Verwaltung . . . . .	695 \$
C. In der Transport-Verwaltung . . . . .	5174 "
	5869 \$

Dagegen die Ueberschreitung:

B. In der Bahn-Verwaltung . . . . .	3357 "
bleibt Ersparung . . . . .	2512 \$

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

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

Gegen 1866  
ist auszugeben:

	mehr	weniger
A. In der allgemeinen Verwaltung:		
beim Verwaltungs-Personal . . . . .	934 \$	
im Uebrigen überhaupt . . . . .	505 "	
B. In der Bahn-Verwaltung:		
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 $\text{₹}$	— $\text{₹}$
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	"	
		23948 $\text{₹}$	1615 $\text{₹}$

Die Mehr-Ausgabe gegen das Jahr 1866 beträgt hienach 22333  $\text{₹}$  und zwar:

A. In der allgemeinen Verwaltung . . . . .	1439 $\text{₹}$
B. In der Bahn-Verwaltung . . . . .	15505 "
C. In der Transport-Verwaltung . . . . .	5389 "

also mehr wie oben 22333  $\text{₹}$

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, <sup>Anschlußbahnen.</sup> so daß dieselbe am 1. Januar 1867 in ihrer ganzen Ausdehnung von Güstrow bis zur preussischen Grenze bei Strassburg 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 mußte 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 Vortheile 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 Punctionen 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 amortisirten 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 geheißsen und somit steht uns nun die Erbauung und Betriebseröffnung der Lübeck-Kleinen Eisenbahn in naher Zukunft bevor.

Ueber die hiervon 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 vertragmäßigen 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 Erachten 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  $\text{fl}$  30  $\text{fl}$  7  $\text{d}$  Courant betragen habe und daß der im § 5 des Vertrages bezüglich eigener Verzinsung des Bau=Capitales aus der Ankunft 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 sämtliche Mitglieder des Ausschusses anwesend und auch die darunter befindlichen rechtskundigen Personen traten ihrerseits der von der Direction vertretenen rechtlichen Auffassung 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  $\text{fl}$  5  $\text{fl}$  vom Reinertrage des Jahres abzusetzen 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.**







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.



Activa.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₤	ß	℥	₤	ß	℥	₤	ß	℥
<b>Aus dem Jahresabschlusse pro 1867:</b>									
Bekleidungs=Conto, Im Voraus bestrittene Ausgaben für Uniformirungs-Gegenstände				3957	8	11			
Werfstätten=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 Cokobrennerei- Anstalt zu Wismar				10698	4	—			
Warnow=Brücke bei Benitz, Ausgaben zur Erneuerung des Oberbaues 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
<b>Am 31. März 1868:</b>									
Affecuranz=Prämien=Conto, Für die Versicherung des Gesellschafts=Eigenthumes gegen Feuers- gefahr 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	—			
Rostocker Bank, Bestand bei derselben				46407	44	—			
Banquiers in Berlin und Hamburg, Guthaben bei denselben				53208	32	—			
Effecten=Conto, Bestand an Prioritäts=Obligationen und Werthpapieren für den Erneuerungsfond	91600	—	—						
Desgleichen für den Affecuranzfond	2600	—	—						
Desgleichen an außerdem vorräthigen Effecten	57673	22	—	151873	22	—			
Darlehn=Conto, Gegen hinterlegte Sicherheit ausgeliehene Gelder				1250	—	—	283992	33	7
							418353	42	10



Luß am 31. März 1868.

Passiva.		Courant.			Courant.			Courant.		
		₤	β	2	₤	β	2	₤	β	2
Aus dem Jahresabslusse pro 1867:										
Betriebs-Rechnung, Ueberschuß aus der Rechnung pro 1867 (II.)					1318	19	9			
Assicuranz-Conto, Erhobene Prämie für unter Werthangabe beförderte Güter . . . . .					2605	29	10			
Erneuerungs-Fond, Bestand des Erneuerungsfond am Jahreschluß (VII.)					146578	41	5			
Beamten-Pensions-Casse, Guthaben derselben . . . . .					144	—	3			
Anspruch des hohen Staats-Ministerii, Die in der Betriebs-Rechnung (II.) abgesetzte Quote erscheint hier als Bestand . . . . .					24866	5	—	175513	—	3
Am 31. März 1868:										
Dividendenscheine der Stamm-Actien, Dividende pro 1867 . . . . .		108750	—	—						
Rückständige Dividendenzahlungen pro 1863 bis 1866 incl. . . . .		1457	—	—	110207	—	—			
3 Zins-Coupons, Rückständige Coupons auf Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B. . .		1276	—	—						
Coupons auf Schuldverschreibungen von 277200 ₤ Capital, welche à 4 pCt. am 1. Juli cr. fällig werden mit . . . . .		11088	—	—						
Rückständige Coupons auf Schuldverschreibungen . . . . .		320	—	3	12684	—	3			
Amortisirte Priorit.-Obligat. und Schuldverschreibungen, Rückständige amortisirte Priorit.-Obligationen Litt. A. und B. . .		3300	—	—						
Amortisirte Schuldverschreibungen pro 1. Juli cr. . . . .		9760	—	—						
Rückständige amortisirte Schuldverschreibungen . . . . .		3717	19	3	16777	19	3			
Zins- und Capital-Rest für die Amortisation, der Priorit.-Oblig. Litt. A. und B. laut Amortisations-Rechnung (IV.)		84	—	—						
der Schuldverschreibungen laut Amortisations-Rechnung (V.) . . .		38	19	6	122	19	6			
Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Guthaben derselben in laufender Rechnung					16547	18	3			
Creditoren, Gläubiger für vollführte Lieferungen und Leistungen . . . . .		4179	41	—						
Unabgehobene Nachnahmen aus dem Vorjahre . . . . .		136	44	—	4316	37	—			
Regulirung des Grundbesitzes, Nach abgeschlossener Baurechnung ist an Pacht für disponible Länd- ereien, abzüglich stattgehabter Ausgaben, noch eingegangen					2937	7	9			
Neue Rechnung, Einnahmen und Ausgaben zur Berechnung beim nächsten Abchlusse (Saldo) . . . . .					79248	36	7	242840	42	7
								418353	42	10



[illegible]



Einnahme.		Courant.			Courant.		
		₹	β	℥	₹	β	℥
1	Ueberschuß, aus der Betriebs-Rechnung für das Jahr 1866 . . . . .				4222	16	9
2	Zinsen, auf die für den Reserve- und Erneuerungsfond belegten und sonst verzinslich unter- gebrachten Capitalien, und zwar auf 70800 ₹ in Priorit.-Obligationen und sonstigen Effecten à 4 pCt. p. a. 53716 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> " in intabulirten Grund-Hypotheken à 4 pCt. p. a. . . . .	2832	—	—			
	Anderweitige Zinsen-Einnahmen 1579 ₹ 19 β — ℥ wovon die stattgehabten Zinsen-Ausgaben in Abzug kommen mit 23 " 14 " 9 "	2148	32	—			
		1556	4	3	6536	36	3
3	Personen- und Frachtgelder, laut anliegenden speciellen Verkehrs-Nachweisungen . . . . .				558300	19	3
5	Miethen und Meilengelder, Miethen für Bahnhofslocale, Dienstwohnungen, Lagerplätze . . . . . Meilengelder, als Vergütung für Leistungen diesseitiger Wagen auf anderen Bahnen 12678 ₹ 15 β 9 ℥ Hieron geht ab die Vergütung für Benutzung fremder Trans- portmittel auf diesseitiger Bahn 12202 " 47 " 4 "	5240	11	6			
		475	16	5	5715	27	11
9							
2					574775	4	2



**Betriebskosten für**  
und vergleichende Uebersicht

Stat						Titel.	
im Einzelnen.			im Ganzen.				
₤	β	α	₤	β	α		
<b>A. Allgemeine Verwaltung.</b>							
17116	—	—	20849	10	—	I. a.	Verwaltungs-Personal: Gehalte und Löhne . . . . .
1500	—	—				b.	Reisekosten und Diäten . . . . .
1000	—	—				c.	" " Miethe-Entschädigungen . . . . .
33	10	—				d.	" " Bekleidung . . . . .
1200	—	—				e.	" " Contractliche Pensionen . . . . .
550	—	—	1050	—	—	II. a.	Bureau-Kosten: Bureau-Bedürfnisse . . . . .
500	—	—				b.	" " Heizung, Erleuchtung und Reinigung . . . . .
750	—	—	2743	—	—	III. a.	Allgemeine Kosten: Porto, Provision und auswärtige Kosten . . . . .
580	—	—				b.	" " Insertions- und Druckkosten . . . . .
150	—	—				c.	" " Bücher, Karten etc. . . . .
60	—	—				d.	" " Oeffentliche Blätter . . . . .
250	—	—				e.	" " Proceß-, Notariats-, Gerichts- und Stempelposten . . . . .
3	—	—				f.	" " Feuerversicherung des Mobiliars . . . . .
150	—	—				g.	" " Unterhaltung der Mobilien . . . . .
400	—	—				h.	" " Gratificationen und Unterstützungen . . . . .
200	—	—				i.	" " Schadens-Vergütungen . . . . .
200	—	—				k.	" " Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .
			24642	10	—	Summa A. Allgemeine Verwaltung	

**das Jahr 1867.**  
derselben mit dem Etat.

Ausgabe						Gegen den Etat						Bemerkungen.					
im Einzelnen.			im Ganzen.			mehr.			weniger.								
₤	β	α	₤	β	α	₤	β	α	₤	β	α						
16887	35	6							228	12	6	Ad II. b. Die eigene Gasbereitungs-Anstalt 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.					
1309	32	—							190	16							
1000	—	—															
33	18	—				—	8	—									
1200	—	—	20430	37	6												
638	13	9				88	13	9									
734	23	3	1372	37	—	234	23	3									
743	38	11							6	9	1						
517	37	—							62	11	—						
98	18	—							51	30	—						
69	45	—				9	45	—									
116	10	6							133	37	6						
3	—	—															
59	23	3							90	24	9						
315	18	6							84	29	6						
—	—	—							200	—	—						
219	38	9	2143	37	11	19	38	9									
			23947	16	5	352	32	9	1047	26	4						



## Betriebskosten für

das Jahr 1867. (Fortsetzung.)

Etat						Titel.	Ausgabe						Ausgabe						Gegen den Etat						Bemerkungen.					
im Einzelnen.			im Ganzen.				im Einzelnen.		im Ganzen.		im Einzelnen.		im Ganzen.		mehr.		weniger.		im Einzelnen.		im Ganzen.									
₤	β	α	₤	β	α		₤	β	₤	β	₤	β	₤	β	₤	β	₤	β	₤	β	₤	β								
B. Bahn-Verwaltung.																														
41584	10	—				I. a.	Beaufsichtigung und Bedienung: Gehalte und Löhne.						41048	14	3			535	43	9	Ad II. c. Die Mehrausgabe entsprang hauptsächlich aus der Correctur derjenigen Gleistrecken, welche im Vorjahre mit der 6. Mittelschwelle versehen und sich deshalb im Bettungsmaterial noch nicht genügend consolidirt hatten. Demnachst war aber auch die andauernd nasse Witterung den Arbeiten wenig günstig. Ad II. e. Die Mehrausgabe vertheilt sich auf die Bahnhöfe zu Schwerin, Bützow und Rostock und bezieht sich zu Schwerin auf den Umbau und die Einrichtung des zweiten Stockwerks des Empfangshauses zu Empfangsräumlichkeiten; zu Bützow auf den Bau eines Locales zum Aufenthalt der Bahnhofs-Arbeiter; zu Rostock auf den Neubau der Vieh- und Equipagenrampe, auf die Verlegung des Lastenrahnes und auf die Anlage und Pflasterungen der Fahrstraße am Producten-Gleise auf der östlichen Seite des Bahnhofs. Ad II. f. Die Mehrausgabe erwuchs aus der Unterhaltung des Strecken-Inventars und der Bahn-Correctur-Wagen; desgleichen aus der nothwendigen Beschaffung von Neubeln u. für die Empfangszimmer zu Schwerin.									
2828	43	—				b.	" " Bekleidung						2799	19	3			29	23	9										
1125	19	—				c.	" " Miethe-Entschädigung						1137	43	—	12 24														
512	—	—				d.	" " Reisefkosten						512	—	—															
250	—	—				e.	" " Bureau-Bedürfnisse						261	5	9	11 5 9														
120	—	—	46420 24 —			f.	" " Druck- und Injectionskosten						13	23	6	45772 9 9		106	24	6										
1726	—	—				II. a.	Unterhaltungs-Kosten: Mauer, Gräben, Böschungen						1215	9	6			510	38	6										
1653	16	—				b.	" " Brücken und Durchlässe						1132	9	3			521	6	9										
24234	13	6				c.	" " Oberbau, Geleise, Weichen, Drehscheiben u.						26129	36	—	1895 22 6														
5826	8	—				d.	" " Nebenanlagen						5083	27	—			742	29	—										
8409	12	2				e.	" " Bahnhöfe und Haltestellen						11786	36	3	3377 24 1														
1833	12	—				f.	" " Inventar						3168	32	3	1335 20 3														
920	—	—	44602 13 8			g.	" " Arbeitszüge für die Bahn-Unterhaltung						848	46	9	49365 5 —		71	1	3										
600	—	—				III. a.	Allgemeine Kosten: Grund- und öffentliche Abgaben						578	25	—			21	23	—										
2578	44	—				b.	" " Heizung und Beleuchtung						2217	18	6			361	25	6										
400	—	—				c.	" " Feuerversicherung						466	45	—	66 45 —														
634	—	—				d.	" " Localmiethe für einzelne Stationen						634	—	—															
2000	—	—	6212 44 —			e.	" " Unvorhergesehene Ausgaben						1558	25	6	5455 18 —		441	22	6										
						Summa B. Bahn-Verwaltung								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.						
₤	β	℥	₤	β	℥				₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥	₤	β	℥				
C. Transport-Verwaltung.																								
8750	—	—				I.	a.	Fahrdienst: Gehalte und Löhne	8505	16	—							244	32	—	Ad I. g. Bezieht sich auf die an die Großherzogliche Friedrich Franz Bahn zu zahlende, zu niedrig veranschlagte Vergütung für das zwischen Güstrow und Büßow durchgehende Zugbegleitungs-Personal.			
1075	15	—				b.	"	Bekleidung	942	30	—							132	33	—				
3128	43	—				c.	"	Meiengelder	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				53	25	6							
1136	24	—	15111	46		g.	"	Entschädigung an fremde Beamte	1336	41	3		14825	13	—	200	17	3						
30090	42	—				II.	a.	Expedition: Gehalte und Löhne	27123	42	3							2966	47	9	Ad II. d. Veranlaßt durch den zum Schlusse des Jahres nothwendig gewordenen Ersatz an Formularen für den Expeditionsdienst.			
713	22	—				b.	"	Bekleidung	745	39	9							7	24	—				
1732	—	—				c.	"	Miethe-Entschädigung	1724	24	—									—				
2150	—	—				d.	"	Druck- und Insertionskosten	2358	—	6				208	—	6							
360	—	—	35046	16		e.	"	Bureau-Bedürfnisse	437	43	6		32390	6	—	1177	43	6						
13001	10	—				III.	a.	Zugkraft: Gehalte und Löhne	12738	22	—							262	36	—	Ad III. f. Die Mehrausgabe wurde durch eine nicht vorherzusehende größere Reparatur an der Wasserhebe-Maschine zu Kleinen und durch nothwendig gewordene Verstärkung der Arbeitskräfte für die Wasserförderung zu Büßow veranlaßt. Ad III. h. Die Ueberschreitung der Unterhaltungskosten der Locomotiven entspringt aus einer stärkeren Abnutzung der Maschinentheile, veranlaßt durch die vergrößerte Fahr- geschwindigkeit der Züge nach dem Fahrplan vom 1. Januar 1867. Ad V. a. Die Mehrausgabe gegen den Etat liegt in der unzulänglichen Höhe der für Heizung und Beleuchtung der Empfangsräume und Expeditionen veranschlagten Kosten.			
764	4	—				b.	"	Bekleidung	756	6	3							7	45	9				
1801	21	7				c.	"	Meiengelder	1859	30	9				58	9	2							
354	8	—				d.	"	Nachtgelder	312	28	—							41	28	—				
25633	39	—				e.	"	Feuerung	24178	28	6							1455	10	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							162	46	9				
19164	28	11				h.	"	Unterhaltung der Locomotiven	20419	25	9				1254	44	10							
125	—	—				i.	"	Unterhaltung und Ergänzung der Locomotiv-Utensilien	94	18	9							30	29	3				
170	—	—				k.	"	Feuerversicherung der Locomotiven	161	27	—							8	21	—				
251	19	—				l.	"	Miethe-Entschädigung	251	19	—													
72	—	—	65461	5	6	m.	"	Reisekosten	72	—	—		65051	9	—									
1729	42	—				IV.	a.	Transportmittel: Gehalte und Löhne	1796	14	9				66	20	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	—	—	29688	22		g.	"	Reisekosten	36	—	—		26941	11	—									
4698	42	—				V.	a.	Allgemeine Kosten: Heizung, Beleuchtung und Reinigung	6120	39	9				1421	45	9							
3	—	—				b.	"	Bekleidung	3	—	6				—	—	6							
200	—	—				c.	"	Mancogelder und Schadensvergütungen	76	19	9							123	28	3				
350	—	—				d.	"	Feuerversicherung der Transportgegenstände	238	41	6							111	6	6				
300	—	—	5551	42		e.	"	Unvorhergesehene Fälle	39	4	—		6478	9	6				260	44		—		
			150859	35	6										145686	—	6	3620	8	3	8793	43	3	



### Recapitulation.

Etat.			Ausgabe.	Gegen den Etat								
§	β	α		mehr.			weniger.					
§	β	α	§	β	α	§	β	α	§	β	α	
24642	10	—	A. Allgemeine Verwaltung	23947	16	5	352	32	9	1047	26	4
97235	33	8	B. Bahn-Verwaltung	100592	32	9	6698	45	7	3341	46	6
150859	35	6	C. Transport-Verwaltung	145686	—	6	3620	8	3	8793	43	3
272737	31	2	mithin weniger gegen den Etat	270226	1	8	10671	38	7	13183	20	1
2511	29	6		2511	29	6						
270226	1	8		270226	1	8	13183	20	1	13183	20	1



# 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 1/2 pCt. . . . .	81000	—	—	59500	—	—	140500	—	—
Zinsen-Ersparung bis 31. December 1867 . . . . .	34974	—	—	23710	—	—	58684	—	—
—	115974	—	—	83210	—	—	199184	—	—
— Ausgelooft sind:									
bis Ende 1867 (Litt. A. in 17 Jahren, Litt. B. in 16 Jahren)	115900	—	—	83200	—	—	199100	—	—
Bestand-Vortrag auf 1868	74	—	—	10	—	—	84	—	—
Nachweis der Obligationen:									
Es waren im Umlauf am 1. Januar 1867 . . . . .	792900	—	—	623400	—	—	1416300	—	—
Ausgelooft im Juli 1867 . . . . .	8800	—	—	6600	—	—	15400	—	—
Bleibt im Umlauf am 1. Januar 1868 . . . . .	784100	—	—	616800	—	—	1400900	—	—
Im Ganzen ausgelooft bis 1. Januar 1868 . . . . .	115900	—	—	83200	—	—	199100	—	—
Gesammt-Anleihe	900000	—	—	700000	—	—	1600000	—	—



## Amortisation der Schuldverschreibungen

Capital 348000 Thaler.

Stand am 31. März 1868.

	L. A.	L. B.	L. C.	L. D.	Courant.		
					₤	β	2
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
Ausgeloset sind:					80598	19	6
in den Jahren 1858, 1859, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867 und 1868 . . . . .					80560	—	—
Bestand-Vortrag für die nächste Amortisation . . . . .					38	19	6
Nachweis der Schuldverschreibungen:							
Es bleiben im Umlauf am 30. Juni 1868 . . . . .					267440	—	—
Ausgeloset sind, wie oben . . . . .					80560	—	—
Gesamt-Anleihe . . . . .					348000	—	—



# Rechnung des Reservefond bis Ende December 1867.

Ausgabe.	Courant.		Einnahme.	Courant.	
	₤	β 3		₤	β 3
Zur Erneuerung sind im Jahre 1867 verwendet worden:					
1076 Stück Rignoleschienen	12365	—	Erlös aus der Veräußerung abgängiger Oberbau-Materialien, nämlich:	4257	— 3
1034 Stück Stoßschwellen	1658	34	Schienen		
11679 Stück Mittelschwellen	13019	40	Schwellen	1031	18
174 Stück Weichenschwellen	359	20	Altes Schmiedeeisen	11	43 6
8364 Stück Schienenstühle	15037	46	" Gußeisen	179	14 6
Schienenbefestigungs-Material, als: Matten, Laichen, Schrauben, Bolzen etc.	1496	13	Statutenmäßige Betrags-Quote aus dem Betriebsjahre 1867		
Arbeitslohn für die Verstärkung des Bahngeländes	7225	9 9	Zufluß aus dem Erneuerungsfond, vergl. Rechnung VII.	10875	—
	2945	12		22715	4 6
	39069	32 9			
				39069	32 9



Ausgabe.		Courant.	Courant.	Einnahme.		Courant.	Courant.
		⌘	℔			⌘	℔
Im Jahre 1867 wurden neu beschafft:				Bestand-Vortrag aus dem Jahre 1866 . . . . .		140479	11 8
1 Krdr. Personewagen II. Cl. (Nr. 46) . . . . .		2485	32 —	Zwei der Reister der Größberg'schen Friedrich Krug Eisenbahn zu den Ausgaben für den Bahnhof Gütstrom für das Jahr 1867 als Zigung der für bauliche Zwecke aus dem Erneuerungsfond bestrittenen Ausgaben . . .		480	—
3 Stück Krdr. bebedte Güterwagen (Nr. 358, 359, 360)		2700	—	Im Jahre 1867 wurden aus der bereits abgeschlossenen Baurechnung noch realisiert:		202	33 9
3 Stück Krdr. Schweinewagen (Nr. 91, 92, 93) . . .		2400	—	durch Verkauf von Eisensteinen . . . . .		208	—
Es wurden erneuert resp. imgebaut:				durch Veräußerung der bei Abbruch der alten Dreh- schleife zu Gütstrom gewonnenen Eisenbahn . . . . .		890	33 9
die Locomotive „Gretel“ mit Erneuerung des Dampf- seils derselben . . . . .		6042	13 —	Beitrag des Betriebsjahres 1867 . . . . .		50125	—
die Locomotive „Hühner“ dergleichen . . . . .		3550	3 9				
1 Krdr. offener Güterwagen (Nr. 174) . . . . .		317	—				
1 Krdr. offener Güterwagen (Nr. 24) . . . . .		158	—				
Im künftigen Jahre wurden beschafft:							
Aufstellung einer neuen Drehscheibe auf dem Bahnhofe Gütstrom . . . . .		2547	46 9				
Zuschuß an den Reservefond, vergl. Rechnung sub VI.		22715	4 6				
Bestand-Vortrag auf 1868 laut Rechnungs-Abschluß (1)		146578	41 5				
		191494	45 5				



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

				Bis ultimo Decbr. 1866.			Im Jahre 1867.			Total ultimo Decbr. 1867.		
				₹	β	α	₹	β	α	₹	β	α
<b>I. Einnahme.</b>												
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. Extraeinschüsse				548	24	9	328	45	6	877	22	3
2) Erlös für gefundene Gegenstände				1030	4	3	106	33	3	1136	37	6
3) Aufkunft für Hen, Weiden, Ackerstücke ic.				16865	40	9	1454	3	—	18319	43	9
4) Dotationen der Eisenbahn-Gesellschaft				13878	20	—	835	32	—	14714	4	—
5) Verschiedene Ueberweisungen und zufällige Einnahmen				3892	40	10	252	33	8	4145	26	6
6) Strafgeelder 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	—
<b>II. Ausgabe.</b>												
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
<b>III. Abschluß.</b>												
Einnahme 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 ₹ 43 ₹ 3 3 befindet sich umstehend.



am 31. December 1867.

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



# Nachweisungen

über den

## gesamten 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 gesamten 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-Abfertigungen.
-



# Verordnung

## über die

im Jahre 1867

- A. Verordnungen, welche die Verhältnisse der Verwaltungen betreffen.
- B. Verordnungen, welche die Verhältnisse der Verwaltungen betreffen.
- C. Verordnungen, welche die Verhältnisse der Verwaltungen betreffen.
- D. Verordnungen, welche die Verhältnisse der Verwaltungen betreffen.
- E. Verordnungen, welche die Verhältnisse der Verwaltungen betreffen.
- F. Verordnungen, welche die Verhältnisse der Verwaltungen betreffen.
- G. Verordnungen, welche die Verhältnisse der Verwaltungen betreffen.
- H. Verordnungen, welche die Verhältnisse der Verwaltungen betreffen.
- I. Verordnungen, welche die Verhältnisse der Verwaltungen betreffen.



# Betriebs-Einnahme im Jahre 1867.

Summarische Zusammenstellung.

A.

B.

				Im Einzelnen.			Im Ganzen.		
				₤	β	α	₤	β	α
Für 353137 Personen I., II. und III. Classe . . . . .	255426	₤ 10	β 5 α }	262480	7	8			
" 18342 Militairs III. Classe . . . . .	7053	" 45	" 3 " }						
Extraordinair Fahrten in Salon- u. separaten Personenwagen . . . . .	624	₤ —	β 3 α }	1252	—	3			
112 Extrazüge . . . . .	628	" —	" — " }						
Für 79552,6 Centner Gepäck . . . . . (Ueberfracht)				8667	28	11			
Zusammen im Personen-Verkehr							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-Verkehr							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



A.  
B.

Verkehrs-Einnahmen im Jahre 1867

Summatische Zusammenfassung

Betriebs-Resultate

Monatsweise

	Personen.								Gepäck.						Equipagen.						Vieh.											
	Classe.					Zusam- men.	Einnahme.			Ge- wicht.			Heber- fracht.			Classe.			Betrag.			Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Schafe, Ham- mel u.	Schweine.	Gänse, Puter u.	Hunde.	Anderes Vieh.			
	I.	II.	III.	Wirt- schafts- III. Cl.																												
					₹	β	Δ	Centner.	₹	β	Δ				₹	β	Δ	St ü c k														
Januar	430	8122	13841	1444	23837	16755	34	3	4768,5	448	40	2	—	11	34	31	9	106	192	18	1102	1306	63	77	—							
Februar	349	6437	12138	299	19223	13452	3	7	4079,7	405	35	7	2	8	29	35	8	91	230	24	2629	1302	166	58	—							
März	319	7236	15843	280	23678	16690	37	4	4809,8	538	42	1	—	13	54	32	2	256	586	23	7566	1825	35	112	—							
April	397	9163	21689	2465	33714	23882	12	3	7330,7	831	41	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	692	19	4	1	8	40	17	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	98	36	4	279	470	34	10609	3885	86	150	1							
Juli	711	11309	25265	1301	38586	27010	41	3	8531,2	923	6	11	4	13	111	41	7	225	319	32	5179	4086	312	175	10							
August	759	11825	24487	1044	38115	28434	40	4	9261,3	975	44	5	—	7	34	41	7	368	131	27	3136	2036	290	206	2							
September	740	10781	23115	1639	36275	26429	31	2	8351,7	1012	21	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	76	32	—	117	138	18	319	2240	691	184	1							
November	343	7244	14192	1993	23772	16007	6	4	4879,2	539	34	6	—	6	32	41	8	31	105	30	120	1078	204	85	1							
December	479	8068	15339	3154	27040	18740	43	5	5272,8	498	19	1	—	10	43	32	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.				Eilgüter.	Normalgüter. Tarif I.	Güter der ermäßigten Classen.			In Wagenladungen.	Zusammen.	Betrag.	Betrag.			Betrag.						
						Tarif II A.	Tarif II B.	Ausnahmes-Tarife.				Betrag.									
₹ β Δ				Centner.								₹ β Δ			₹ β Δ			₹ β Δ			
1181	17	1	3534,8	50503,3	155698,5	12351,4	22676,5	2800,4	247564,9	21310	33	—	44	1	11	59	9	9	39834	23	11
1558	39	7	3800,0	62805,2	142507,8	23112,1	25048,8	659,0	257932,9	23576	32	11	52	40	6	9	3	—	39084	46	10
3276	27	7	4128,2	70763,0	123936,2	31397,7	33567,2	1907,9	265700,2	23212	26	5	46	45	5	136	21	—	43956	40	—
2563	2	5	4876,9	65212,2	131286,8	29575,6	29190,4	3617,0	263758,9	21321	19	4	53	40	4	61	30	3	48770	8	11
3765	29	4	4337,4	75790,9	73793,8	37468,8	28630,0	3067,5	223088,4	19694	6	—	45	39	1	29	29	—	42506	21	2
3621	31	2	5072,1	86561,1	73107,8	36318,8	31729,3	2522,5	235311,6	21793	18	7	50	30	6	53	24	—	58058	36	—
2885	4	10	4362,8	62648,9	47806,2	31168,4	40391,3	2546,2	188923,8	16516	32	11	51	39	7	84	34	—	47584	9	1
1868	27	2	3974,7	56444,8	50279,3	31787,6	49790,0	1910,6	194187,0	15725	15	6	55	25	10	232	—	9	47327	3	7
1573	41	4	4385,3	68482,4	60095,4	21493,7	39082,3	1901,0	195440,1	17993	43	1	60	19	2	136	33	6	47299	7	5
1052	42	6	5779,4	76118,8	117867,9	18587,1	42272,3	10836,3	271461,8	25681	43	6	61	38	5	32	12	—	53102	18	2
498	25	10	4661,9	65612,8	101388,9	21391,0	50117,7	1812,0	244984,3	20791	32	9	58	20	10	408	31	9	38337	1	8
513	36	7	8907,5	100125,6	129476,4	22774,5	71212,8	2179,3	334676,1	31483	15	1	58	14	6	8	11	3	51346	28	—
24359	37	5	57821,0	841069,0	1207245,0	317426,7	463708,6	35759,7	2923030,0	259101	31	1	640	20	1	1252	—	3	557208	4	9



## C.

## Uebersicht der Personen-Beförderung im Jahre 1867.

Von	Classe.	Nach Rostock	Nach Schwaan	Nach Güstrow loco	Nach Güstrow trans.	Nach Bützow	Nach Warnow	Nach Blanken- berg	Nach Dentschow	Nach Wismar	Nach Kleinen	Nach Schwerin	Nach Zachau	Nach Hagenow loco	Nach Hagenow trans.	Total
Rostock	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
Dentschow	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
Zachau	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
Hagenow loco	Erste	42	1	12	56	10	1	5	11	31	1	111	—	—	—	281
	Zweite	845	60	330	602	238	72	123	49	579	40	3150	88	—	—	6176
	Dritte	1313	199	965	1187	427	77	559	119	1064	154	8052	876	—	—	14992
	Militair	63	—	5	—	—	3	—	1	76	—	646	15	—	—	809
	Summe	2263	260	1312	1845	675	153	687	180	1750	195	11959	979	—	—	22258
Hagenow trans.	Erste	178	1	20	88	16	—	12	—	44	3	776	—	—	—	1138
	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
Total	Erste	944	93	256	703	207	15	141	73	471	65	1718	—	303	1157	6146
	Zweite	20094	3600	9383	8819	8321	940	3647	1150	10035	3102	23284	684	6005	12838	111902
	Dritte	37009	15303	19872	12937	20412	2456	10547	2323	20406	11192	40334	4074	15649	22575	235089
	Militair	1952	338	946	1584	471	86	477	92	2598	178	6550	126	1001	1943	18342
	Summe	59999	19334	30457	24043	29411	3497	14812	3638	33510	14537	71886	4884	22958	38513	371479



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

D.

Die größeren Zahlen (390) stellen die auf der Hinfahrt, dagegen die kleineren Zahlen (602) die auf der Rückfahrt beförderten Personen dar.

Von	Classe.	Nach Rostock	Nach Schwaan	Nach Güstrow loco	Nach Güstrow trans.	Nach Bützow	Nach Warnow	Nach Blanken- berg	Nach Bentschow	Nach Wismar	Nach Kleinen	Nach Schwerin	Nach Bachun	Nach Hagenow loco	Nach Hagenow trans.	Total
Rostock	Zweite		390	388	119	296	—	51	—	80	7	227	—	13	—	1571
	Zweite		602	481	188	801	—	76	—	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
Schwaan	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	—	3244
	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	188	—			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	—	3435
	Summe	2946	1008	3812	783		489	497	73	215	61	436	—	31	—	10351
Warnow	Zweite	—	—	—	—	127		—	—	—	55	—	—	—	—	182
	Zweite	—	—	—	—	362		—	—	—	80	—	—	—	—	442
	Dritte	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dritte	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	—	—	—	—	489		—	—	—	135	—	—	—	—	624
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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	—	—	—	—	73	—	—	—	—	814	—	—	—	—	887
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	3352	—	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dritte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1805	—	—	—	1805
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	887	7007	5376	13083	1805	3152	—	78200



## Fi

Uebersicht der Zieh- und Equipagen-Beförderungen im Jahre 1867.

Von	Nach Hoflach	Nach Schwann	Nach Gütstrow loco	Nach Gütstrow trans.	Nach Bülow	Nach Warnow	Nach Blanken-berg	Nach Perlichow	Nach Wismar	Nach Albinen	Nach Schwerin	Nach Sagenow loco	Nach Sagenow trans.	Total
Hoflach	Pferde	—	7	33	2	—	—	—	—	2	49	73	41	177
	Rindvieh	—	1	2	4	—	—	—	—	—	—	—	138	156
	Kälber	7	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	3	13
	Schafe, Hammel u.	24	273	345	41	—	45	—	58	8	3	9	2958	3730
	Schweine	185	65	31	6	—	9	—	—	—	—	22	1161	1514
	Puter, Gänse u.	49	3	15	4	—	9	—	—	—	81	16	173	173
Schwann	Pferde	—	36	38	19	10	12	3	13	5	35	15	35	257
	Rindvieh	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Kälber	3	—	6	—	—	1	—	—	—	1	1	—	18
	Schafe, Hammel u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Schweine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Puter, Gänse u.	30	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gütstrow loco	Pferde	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83
	Rindvieh	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	183
	Kälber	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
	Schafe, Hammel u.	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
	Schweine	379	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1698
	Puter, Gänse u.	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	831
Gütstrow trans.	Pferde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170
	Rindvieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
	Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
	Schafe, Hammel u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Schweine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Puter, Gänse u.	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bülow	Pferde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91
	Rindvieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1266
	Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
	Schafe, Hammel u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14644
	Schweine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2437
	Puter, Gänse u.	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104
Warnow	Pferde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Rindvieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
	Schafe, Hammel u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198
	Schweine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	558
	Puter, Gänse u.	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
Blankenberg	Pferde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20495
	Rindvieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5761
	Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	718
	Schafe, Hammel u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122
	Schweine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Puter, Gänse u.	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Blanken-berg	Pferde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	322
	Rindvieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	220
	Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
	Schafe, Hammel u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1699
	Schweine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1567
	Puter, Gänse u.	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	317

## Bentischow

[illegible]

## Wigmar

[illegible]

# Kleinen

[illegible]

## Schwerin

	15	—	11	8	1	—	6	—	53	41	135
Pferde	—	—	—	—	3	—	15	—	7	96	41
Kühevieh	—	—	—	—	—	—	—	—	3	10	7
Rinder	—	—	—	10	—	—	—	—	7	1057	40
Schafe, Lammel u.	—	—	—	6	—	—	—	—	386	4888	5280
Schwäne	—	—	—	—	—	—	—	—	"	54	224
Büter, Gänse n.	8	—	1	45	—	—	5	—	1029	60	299
Hunde	42	—	9	29	13	—	37	—	47	1	3
Andreas Vieh	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3
Gespäßen	10	—	7	6	1	—	5	—	7	39	

Загенов

[illegible]Hagenon  
trans.[illegible]

## Total

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



Von	V e z e i c h n u n g														Total
	Neßhof	Schwan	Grüßrow loco	Grüßrow trans.	Bükow	Warnow	Friedrichs- walde	Blanken- berg	Penzlow	Wismar	Glilien	Scherin	Grüßrow loco	Grüßrow trans.	
Neßhof	Zum Gültur-Zarif														
	" Normal-Zarif I.	820 1/2	1670 1/2	2547 1/2	50428 1/2	514		5069 1/2	10 1/2	517	86 1/2	925 1/2	231 1/2	3952 1/2	121665 1/2
	" Producten-Zarif II A.	2911 1/2	27782 1/2	50428 1/2	50428 1/2	607 1/2		13098 1/2	271	10639 1/2	1141 1/2	2660 1/2	7175 1/2	33043 1/2	175832 1/2
	" II B.	1534 1/2	9393 1/2	19947 1/2	4134 1/2	180		1449	326 1/2	2445 1/2	1120 1/2	6401 1/2	2009 1/2	28733 1/2	77582 1/2
	Zu den Ausnahm-Zarif	8057 1/2	3326 1/2	3535 1/2	2762 1/2			243		733 1/2		12027 1/2			30431 1/2
Neßhof	Zum Wagneladungs-Zarif	2762	57990 1/2	8352	8352			66		212	1046 1/2	130	1037	92337 1/2	32357 1/2
	Zum Wagneladungs-Zarif	262 1/2	936	845 1/2	119 1/2			560 1/2		894 1/2	69 1/2	2060 1/2	589 1/2	47749 1/2	15402 1/2
	Zum Wagneladungs-Zarif	1315 1/2	1901 1/2	2367 1/2	1090 1/2	147 1/2									406558 1/2
	Zum Wagneladungs-Zarif														
	Zum Wagneladungs-Zarif														
Schwan	Zum Gültur-Zarif														
	" Normal-Zarif I.	74 1/2	74 1/2	187 1/2	66 1/2	13		77 1/2	1 1/2	51 1/2	68 1/2	107 1/2	114 1/2	1267 1/2	175832 1/2
	" Producten-Zarif II A.	30727 1/2	503 1/2	563 1/2	415 1/2	81		147 1/2	5 1/2	326	331 1/2	1640	624 1/2	175832 1/2	44624 1/2
	" II B.	752 1/2		79 1/2	80			124 1/2		583 1/2	813 1/2	2513 1/2	3907 1/2	911 1/2	344 1/2
	Zu den Ausnahm-Zarif	344 1/2										190	344 1/2	30	618 1/2
Schwan	Zum Wagneladungs-Zarif	80	58	234 1/2	299 1/2	26		89 1/2	9 1/2	72 1/2	13 1/2	145 1/2	81	2167	5895 1/2
	Zum Wagneladungs-Zarif	966		118 1/2		15 1/2									
	Zum Wagneladungs-Zarif	34921 1/2	851 1/2	1461 1/2											
	Zum Gültur-Zarif	740 1/2													
	" Normal-Zarif I.	12864 1/2	839 1/2												
Grüßrow loco	" Producten-Zarif II A.	83272 1/2	2998 1/2	3372 1/2	3248	27 1/2		1222 1/2	15 1/2	2062 1/2	328 1/2	5302 1/2	555 1/2	32489 1/2	58954 1/2
	" II B.	9461 1/2	1533 1/2	374 1/2	104 1/2			588		471 1/2	3160 1/2	1213 1/2	6957 1/2	166781 1/2	31047 1/2
	Zu den Ausnahm-Zarif	2637		240				273		11215 1/2	518 1/2	7168 1/2	242	3883 1/2	6217 1/2
	Zum Wagneladungs-Zarif	854	54	139 1/2	330 1/2			443 1/2		1637	540	1350 1/2	602 1/2	709 1/2	5863 1/2
	Zum Wagneladungs-Zarif	1928 1/2	194		868 1/2	25 1/2		299 1/2		2331	44 1/2	858 1/2	2331	5863 1/2	275628 1/2
Grüßrow trans.	Zum Gültur-Zarif														
	" Normal-Zarif I.	14034 1/2	665 1/2												
	" Producten-Zarif II A.	185255 1/2	1268 1/2												
	" II B.	579 1/2													
	Zu den Ausnahm-Zarif	25857 1/2													
Grüßrow trans.	Zum Wagneladungs-Zarif	616 1/2	80												
	Zum Wagneladungs-Zarif	2054 1/2	100 1/2												
	Zum Wagneladungs-Zarif	229063 1/2	214 1/2												
	Zum Gültur-Zarif	356 1/2	136 1/2												
	" Normal-Zarif I.	2348 1/2	98 1/2												
Bükow	" Producten-Zarif II A.	185255 1/2	1268 1/2												
	" II B.	579 1/2													
	Zu den Ausnahm-Zarif	25857 1/2													
	Zum Wagneladungs-Zarif	616 1/2	80												
	Zum Wagneladungs-Zarif	2054 1/2	100 1/2												
Bükow	Zum Gültur-Zarif														
	" Normal-Zarif I.	14034 1/2	665 1/2												
	" Producten-Zarif II A.	185255 1/2	1268 1/2												
	" II B.	579 1/2													
	Zu den Ausnahm-Zarif	25857 1/2													
Warnow	Zum Wagneladungs-Zarif	616 1/2	80												
	Zum Wagneladungs-Zarif	2054 1/2	100 1/2												
	Zum Wagneladungs-Zarif	229063 1/2	214 1/2												
	Zum Gültur-Zarif	356 1/2	136 1/2												
	" Normal-Zarif I.	2348 1/2	98 1/2												
Friedrichs- walde	" Producten-Zarif II A.	185255 1/2	1268 1/2												
	" II B.	579 1/2													
	Zu den Ausnahm-Zarif	25857 1/2													
	Zum Wagneladungs-Zarif	616 1/2	80												
	Zum Wagneladungs-Zarif	2054 1/2	100 1/2												

Blanten- berg	Bum Eligue-Larif	136.3	45.1	72.5	26.7	66	23.3	31.9	66.4	11.7	98.4	14.3	104.3	702.7
	" Normal-Larif I.	5099.3	338.2	1007	636.1	1274.3	389.9	230.6	1356.9	158.1	1083.4	337.4	3777.3	15698.8
	" "Produkten-Larif II A.	17859.5	—	1341.6	1141	2815.1	490.4	726.6	20660.3	897.2	10320.9	3653.9	21990.2	82097.7
	" "Produkten-Larif II B.	21374.4	2389.4	3816.9	1024.7	4305.5	168	—	3633.5	3827.9	29345.9	568.8	3138.3	74130.1
Deufschow	Zu den Ausnahm-Larif	118	161.6	135	17.7	60	—	—	72	18.3	60	165	155	1089.3
	Bum Wagenladungs-Larif	539.3	57.6	232.4	260.1	275.9	13	19.6	289.3	30.9	570.7	172.9	366.2	2828.2
	Pollagiergut	45371.5	2991.9	6803.4	3106.6	8796.8	1084.6	201	1545.5	26878.7	4944.4	41489.3	4312.3	29531.3
	Summa	8.6	1	2.1	3.2	16	—	—	—	16.6	—	—	24.2	—
Wämar	Bum Eligue-Larif	243.9	53.3	124.1	56.9	80	—	—	213.6	21.9	27.7	734.6	—	1763.3
	" Normal-Larif I.	855.2	240	—	—	—	—	—	4275.7	—	5770.4	622.8	—	20433.6
	" "Produkten-Larif II A.	186.1	—	—	—	—	—	—	477.2	582.3	5189.7	—	—	6542
	" "Produkten-Larif II B.	—	—	—	—	—	—	—	4469.5	162	2604	—	—	7235.5
Kleinen	Zu den Ausnahm-Larif	41.4	11.1	33.1	—	35.8	3.9	—	34.1	20.3	92.4	80.7	—	366.6
	Bum Wagenladungs-Larif	485	92.5	253.8	270.4	52	49.8	—	20	263.3	1962.8	460.6	—	7186.7
	Pollagiergut	1075.2	2634.7	16575.8	6842.3	5171.8	2114.1	3600	2290.1	77074.5	273657.6	10986.1	98.19	535087.2
	Summa	9465.8	27	14.1	4.5	68	1.6	—	8.6	33.9	—	5	271.4	—
Schwerin	Bum Eligue-Larif	32	27	14.1	4.5	68	1.6	—	33.9	—	5	271.4	—	1417.6
	" Normal-Larif I.	888.6	75.5	340.9	412.8	375.6	29.5	—	1312.5	43.1	56.6	43.1	—	4956.6
	" "Produkten-Larif II A.	2281.1	95.4	342.1	—	250	—	—	6275.7	130	597.4	—	—	14600
	" "Produkten-Larif II B.	—	—	176	—	—	—	—	904	7620.5	—	—	—	8700.5
Hagenow loco	Zu den Ausnahm-Larif	220	—	120	—	14.3	5.6	—	80	125	205	—	—	205
	Bum Wagenladungs-Larif	64.4	13.9	42.1	55.2	35.4	—	—	108.9	32.8	388.4	—	—	774.3
	Pollagiergut	3486.1	187.5	1035.2	472.5	682.1	367	—	8796	12267.1	219.9	1405.9	105.7	911
	Summa	27139.3	1426.5	6378	6240.4	2243.1	182.3	—	283.7	8796	12267.1	219.9	1405.9	31505
Hagenow trans.	Bum Eligue-Larif	144.3	6	76.8	119.1	42.9	3.8	—	569.2	170.7	569.2	686.6	1691.1	4907.1
	" Normal-Larif I.	2323.8	128.2	1041.8	232.8	179.8	29.5	—	4616.1	400.3	4237.8	19756.6	13831	170321.6
	" "Produkten-Larif II A.	3707	506.2	1657.3	1468.8	257.3	105	—	2071.7	1446.8	2071.7	19756.6	13831	170321.6
	" "Produkten-Larif II B.	—	—	136	1806	—	400	—	648.7	223.3	—	3647.3	3047.4	8701
Total	Zu den Ausnahm-Larif	189	540	6710	—	4830	292	—	81	—	8607	130	976	81
	Bum Wagenladungs-Larif	643.7	59.5	272.1	629.8	176.7	46.3	—	233	395.5	1923.9	5337.3	—	15099.8
	Pollagiergut	70778	6999.9	4193.5	6959.7	626.7	479.6	—	81	—	8607	130	976	81
	Summa	6997.8	96.9	2267.4	2778.2	407	—	—	12267.1	219.9	1405.9	105.7	911	31505
Total	Bum Eligue-Larif	121835	4403.1	50228	55560.9	9616.4	2610.2	—	2371.5	85	7526.4	—	—	22234.8
	" Normal-Larif I.	29184.5	482.4	8086.3	4992.8	2511.2	—	—	11337.5	390.8	91547.9	49243.6	39480.4	394133.2
	" "Produkten-Larif II A.	709.7	—	114.9	—	—	—	—	12120	1868.4	39480.4	49243.6	39480.4	101336.2
	" "Produkten-Larif II B.	2540	540	6710	—	4830	292	—	88	—	8607	130	976	81
Total	Zu den Ausnahm-Larif	456.5	10	358.2	358.2	10	105.2	—	9898.8	100	26735	1400.3	2680.4	58949.8
	Bum Wagenladungs-Larif	2552.3	65.5	541.6	1125.2	237.1	—	—	1437	31	1400.3	4875.3	10720	2680.4
	Pollagiergut	163375.8	5587.9	68164.7	64815.3	17611.7	—	—	74868.1	2475.2	177285.7	—	—	596727.4
	Summa	10118.8	1299.8	5163.3	6558.8	2441.3	—	—	74868.1	2475.2	177285.7	—	—	596727.4
Total	Bum Eligue-Larif	172132.1	11123.3	88574.5	118464.2	25767.1	2185	—	2371.5	85	7526.4	—	—	22234.8
	" Normal-Larif I.	411363.1	8752.8	25581.1	29749.5	24457.6	1644.5	293	11337.5	390.8	91547.9	49243.6	39480.4	394133.2
	" "Produkten-Larif II A.	53446.3	15047.2	14159.8	7520.5	13116.4	1914.9	—	12120	1868.4	39480.4	49243.6	39480.4	101336.2
	" "Produkten-Larif II B.	32668.7	3990.7	72176.8	23154	14146.5	1092.6	3600	21378.7	3040	17598.6	5431.6	207468	463708.6
Total	Zu den Ausnahm-Larif	9869.8	683.4	3147.8	3566.7	1036.4	292	—	666.1	66.1	87.9	5645.5	5363.4	35759.7
	Bum Wagenladungs-Larif	12841.1	2328.9	5576.3	7178.5	4303.8	428.6	—	1437	31	1400.3	4875.3	10720	2680.4
	Pollagiergut	702379.9	43726.1	214379.6	196193.2	48546.1	—	—	74868.1	2475.2	177285.7	—	—	596727.4
	Summa	214379.6	196193.2	48546.1	—	—	—	—	74868.1	2475.2	177285.7	—	—	596727.4



# Niedersticht der Personen- und Güter-Abfertigungen.

Personen.					Güter.																				
I. Gl.	II. Gl.	III. Gl.	IV. Gl.	V. Gl.	Zum Gesamt- Tarif.	Zum Normal- Tarif I.	Zum ermäßigten Tarif II A.	Zum ermäßigten Tarif II B.	Zu zusätz- lichen Tarifen.	Zum zusätz- lichen Tarif.	Postagier- gut.	Zusam- men.													
A. Im Güterverkehr sind abgefertigt:													2653	72013	172009	115942	258269	20031,6	212616,8	408560,4	289313,5	348797,4	22454,0	40165,7	1341938,9
B. Im direkten Verkehr sind abgefertigt:													30	847	1566	—	2443	50,9	3386,9	28679,7	174,8	—	—	916,8	33209,1
1) von der Berlin-Stettiner Eisenbahn nach der Mecklenburgischen Eisenbahn	69	1054	1083	—	2206	688,5	23869,7	178010,5	2263,8	27077,4	2043,4	4915,8	5061,5	8014,7	11438,9	692,8	25628,3								
2) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach der Berlin-Stettiner Eisenbahn	553	6888	10515	1453	19409	1339,5	24756,7	7520,5	23154,0	3208,5	5061,5	129698,8	399243,3	488474,2	6489,4	92840,0	8342,1								
3) von der Ostpreussischen Eisenbahn nach der Ostpreussischen Eisenbahn	546	6884	9840	1446	18516	3691,8	62285,8	87198,9	1106,9	18639,8	2332,2	8014,7	399243,3	488474,2	6489,4	92840,0	8342,1								
4) von der Berlin-Gamburger Eisenbahn nach der Mecklenburgischen Eisenbahn	929	9083	14322	1768	26102	15794,0	266159,8	347765,6	8821,6	5780,0	2869,7	11438,9	692,8	25628,3	394,3	482,6	92840,0								
5) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach der Berlin-Gamburger Eisenbahn	940	9577	16617	1731	28898	7036,8	104761,6	341,0	5090,4	—	386,6	637,0	394,3	482,6	92840,0	8342,1	8342,1								
6) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach Lübeck	40	639	928	—	1607	1074,0	18430,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
7) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach Hannover	32	654	1013	—	1729	621,6	4293,2	529,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
8) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach Hannover	49	455	257	—	761	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
9) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach Hannover	48	547	262	—	857	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
10) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach Hannover	20	270	240	—	530	642,2	42372,2	8803,5	465,7	40310,0	—	246,4	218,5	247,1	247,1	8342,1	8342,1								
11) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach Magdeburg	23	238	189	—	450	684,1	1447,5	5992,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
12) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach Magdeburg	17	242	237	—	496	1662,8	6437,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
13) von Halle nach Leipzig nach der Mecklenburgischen Eisenbahn	13	348	278	—	639	593,8	8042,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
14) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach Halle nach Leipzig	—	—	—	—	—	286,6	5172,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
15) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach der Mecklenburgischen Eisenbahn	—	—	—	—	—	1782,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
16) von der Mecklenburgischen Eisenbahn nach den Mittelpreussischen Verbands-Stationen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
C. Im Durchgangs-Verkehr sind abgefertigt:													3309	37526	57407	6401	104643	33990,0	549158,8	682076,8	25443,7	114911,2	10923,4	34601,7	1451105,7
1) von der Berlin-Stettiner Eisenbahn nach Hamburg	2	138	498	—	658	241,2	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	—	—	—	—	—	—	—	—	251,8	7323,5							
3) von der Berlin-Stettiner Eisenbahn nach Lübeck	—	—	—	—	—	27,6	133,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	161,4							
4) von Lübeck nach der Berlin-Stettiner Eisenbahn	—	—	—	—	—	29,1	504,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	534,0							
5) von der Ostpreussischen Eisenbahn nach der Ostpreussischen Eisenbahn	94	1253	3507	200	5063	779,6	19912,5	109839,7	2669,5	2024,1	3337,4	138562,8	54750,9	256,6	—	—	—								
6) von der Berlin-Gamburger Eisenbahn nach der Ostpreussischen Eisenbahn	84	771	1293	138	2286	2350,9	46463,3	4704,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
7) von der Ostpreussischen Eisenbahn nach Lübeck	—	—	—	—	—	2,8	253,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
8) von Lübeck nach der Ostpreussischen Eisenbahn	—	—	—	—	—	76,8	2130,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
Total													6146	111902	235089	18342	371479	37821,0	841069,0	1207245,0	317426,7	463708,6	35759,7	79552,6	3002382,6



Statistische Uebersichten									
am Schlusse des Jahres 1867.									
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zusammenstellung der von den einzelnen Locomotiven im Jahre 1867 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.</li> <li>2. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1867 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.</li> <li>3. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1867 vorhandenen Wagen und Nachweisung von deren Leistungen.</li> <li>4. Allgemeine statistische Notizen.</li> </ol>									



## Zusammen

der von den einzelnen Vocomotiven im Jahre 1867 durchlaufenen

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

Im Durchschnitt mit 28,05 Achsen 104,64 ℔ Coke und Kohlen, 0,27 Cbfß. Holz, 0,20 ℔ Del und Talg.

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

## Messung

Meilen und des dabei verbrauchten Materials.

Büge.					Güter - Büge.										Der	
Strecke Wismar-Kleinen.					Strecke Rostock-Hagenow.					Strecke Güstrow-Bülow.						
Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht			Locomotiven  Namen	Nr.
		Coke und Kohlen. ℔	Holz. Cbfß.	Del u. Talg. ℔			Coke und Kohlen. ℔	Holz. Cbfß.	Del u. Talg. ℔			Coke und Kohlen. ℔	Holz. Cbfß.	Del u. Talg. ℔		
2024,4	30828	152200	227	153	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rostock . . . . .	1
3691,8	56345,1	268900	430	418	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Wismar . . . . .	2
2041,2	31628,1	144400	200	225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Güstrow . . . . .	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Marschall Vorwärts . . . . .	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,8	311,4	1500	—	5	Hamburg . . . . .	5
672	9391,2	61900	95	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Schwerin . . . . .	6
403,2	5966,1	40600	51	46	2,2	59,4	100	—	1	—	—	—	—	—	Berlin . . . . .	7
147	2150,4	14400	18	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bützow . . . . .	8
—	—	—	—	—	4,1	510,5	1200	5	2	—	—	—	—	—	Schwaan . . . . .	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,2	280,8	1000	—	3	Nebel . . . . .	10
—	—	—	—	—	16,4	976	1500	5	6	28,8	1409,4	1000	—	12	Warnow . . . . .	11
—	—	—	—	—	8,2	377,2	800	—	2	594	34965,2	141700	—	209	Magdeburg . . . . .	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mecklenburg . . . . .	13
4,2	29,4	200	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ludwigslust . . . . .	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Strelitz . . . . .	15
—	—	—	—	—	1365,3	60334,3	150200	1144	317	230,4	13618,6	48600	—	111	Hercules . . . . .	16
—	—	—	—	—	838,3	41731,1	111300	725	229	—	—	—	—	—	No. 300 . . . . .	17
—	—	—	—	—	627,3	25126,3	76800	504	117	—	—	—	—	—	Obotrit . . . . .	18
—	—	—	—	—	205,4	14167,1	27800	87	78	406,8	19661,9	53400	—	143	Swantewit . . . . .	19
197,4	2717,4	18300	16	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ostsee . . . . .	20
—	—	—	—	—	2730,9	177866,1	450300	410	469	—	—	—	—	—	Radegast . . . . .	21
—	—	—	—	—	2261,9	152161,5	351600	353	440	—	—	—	—	—	Nielot . . . . .	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,2	511,2	2000	—	3	Hertha . . . . .	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,6	1281,8	5000	—	8	Freyja . . . . .	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Hulda . . . . .	25
—	—	—	—	—	3099,9	203769	531300	389	513	—	—	—	—	—	Wodan . . . . .	26
9181,2	139055,7	700900	1037	972	11159,9	677078,5	1702900	3622	2174	1306,8	72040,3	254200	—	494	Summe	
mit	15,15	76,34	0,11	0,11	mit	60,87	152,59	0,32	0,19	mit	55,13	194,52	—	0,38	Auf 1 Zugmeile sind verbraucht	



1.

# Zusammenstellung

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

Der Locomotiven		Hülfs- und Extra-Düge.					Material-Düge.				Reservendienst.				Leer.			
		Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht			Zurück- gelegte Meilen.	Achsen reducirt auf 1 Meile.	Dabei verbraucht		Zurück- gelegte Meilen.	Dabei verbraucht			Zurück- gelegte Meilen.	Dabei verbraucht		
				Coke und Kohlen.	Holz. Gebß.	Del u. Talg.						Coke und Kohlen.	Holz. Gebß.	Del u. Talg.		Coke und Kohlen.	Holz. Gebß.	Del u. Talg.
Nr.	Namen			℔	℔	℔			℔	℔		℔	℔	℔		℔	℔	℔
1	Rostock . . . . .	6,3	46,2	300	—	2	2,2	28,6	200	1	2,1	100	—	1	15,1	500	10	3
2	Wismar . . . . .	4,2	37,8	300	—	2	1,5	9	100	1	—	—	—	—	15	600	10	5
3	Güstrow . . . . .	6,5	30,3	400	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	15,2	500	5	4
4	Marschall Vorwärts .	30,7	319,6	1800	10	9	—	—	—	—	—	1400	10	11	33,8	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
6	Schwerin . . . . .	61,6	897,5	4200	9	17	712	11606,5	52000	161	436,3	83400	56	148	43,3	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
8	Bützow . . . . .	2,2	12	100	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	10,9	300	10	3
9	Schwaan . . . . .	7,4	37	200	5	2	0,5	3,8	100	1	4,1	100	—	1	36,6	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
11	Warnow . . . . .	19,9	543,2	1900	15	6	48,6	933,1	3600	16	12,7	600	—	5	101,1	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
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
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
15	Strelitz . . . . .	11,4	58,4	900	5	3	335,1	7296,6	28000	56	90,4	14600	136	23	57,4	4900	75	23
16	Hercules . . . . .	5,4	124,2	600	5	2	1,6	6,4	100	1	—	—	—	—	41,2	1600	15	11
17	No. 300 . . . . .	—	—	—	—	—	21,8	402,1	1600	7	—	—	—	—	27,9	1100	20	6
18	Obotrit . . . . .	39,6	1149,1	5100	25	25	6,9	137,1	600	2	34,8	2100	20	12	60,6	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
20	Ostsee . . . . .	4,4	30,8	200	5	2	7,4	11,1	300	3	15,8	7200	15	13	48	1500	12	12
21	Radegast . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	100	5	1	22,2	1300	15	14
22	Nicot . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,6	1200	12	7
23	Hertha . . . . .	48,7	719,2	6800	30	24	18,2	184	2200	7	—	4600	—	11	64,9	2700	20	30
24	Frey . . . . .	15,4	75,6	700	10	6	48	508,5	2300	16	8,6	3700	20	8	119,4	3500	20	29
25	Bulda . . . . .	11,7	239,2	1000	—	3	30,1	215,9	3100	30	—	—	—	—	44	1400	35	10
26	Wodan . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,4	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
Auf 1 Zugmeile sind verbraucht		mit	15,26	89,69	0,46	0,40	mit	16,03	63,95	0,21								



## Verzeichniß

der am Schlusse des Jahres 1867 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.

Ordnungs-Nr.	Namen der Locomotiven.	Cylinder	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.			
			Durchmesser	Länge	Heizfläche	Hebernd des Dampfes pro Zoll	Zahl der Zylinder	Durchmesser der Zylinder	Die Locomotiven sind beschafft	Die Locomotiven haben				Brennmaterial ist verbraucht pro Meile				
			Zoll.	Fuß.	in Quadratfuß	in Quadratfuß			aus den Fabriken	Mitteln.	weiter Mitteln.			Gesamt.				
1	125	Rostock, Tender-L.	13	22	38 3/4	9 1/2	40	452	492	67,3	2	5 engl.	1847	2035,0	15,1	2050,1	0,11	75,09
2	126	Wismar, Tender-L.	13	22	38 3/4	9 1/2	40	452	492	67,3	2	5 "	1847	3697,5	15,0	3712,5	0,12	72,84
3	127	Güstrow, Tender-L.	13	22	38 3/4	9 1/2	40	452	492	67,3	2	5 "	1847	2050,0	15,2	2065,2	0,10	70,73
4	128	Marschall Vorwärts	13 1/2	20	43 1/2	10 1/3	68	584	652	108	2	5 "	1848	734,6	33,8	768,4	0,25	101,28
5	220	Hamburg	13	20	el. 41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	67,3	2	5 "	1848	967,6	98,1	1065,7	0,55	124,53
6	207	Schwerin	13	20	41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	67,3	2	5 "	1848	1929,4	43,3	1972,7	0,09	106,35
7	206	Berlin	13	20	41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	67,3	2	5 "	1848	2084,6	42,1	2126,7	0,38	88,41
8	247	Bützow	13	20	43 1/8	9 3/4	64	532	596	112	4	5 "	1850	386,1	10,9	397,0	0,19	113,70
9	251	Schwaan	13	20	42 1/4	9 3/4	60	505	565	90	2	5 "	1850	2772,7	36,6	2809,3	0,23	83,13
10	253	Nebel	13	20	42 1/4	9 3/4	60	505	565	90	2	5 "	1850	4148,5	114,6	4263,1	0,30	96,01
11	252	Warnow	13	20	43 1/8	8' 8"	64	520	584	100	4	5 "	1850	3785,5	101,1	3886,6	0,25	82,13
12	255	Magdeburg	14	22	43 1/8	8' 8"	64	520	584	100	4	5 "	1850	3523,4	52,7	3576,1	0,34	112,31
13	256	Mecklenburg	13	20	41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	67,3	2	5 "	1850	1490,4	46,2	1536,6	0,30	111,98
14	246	Ludwigslust	13	20	41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	67,3	2	5 "	1850	2297,9	95,1	2393,0	0,26	95,83
15	254	Strelitz	13	20	41 3/4 u. 38 3/4	10 1/2	42	505	547	67,3	2	5 "	1850	483,7	57,4	541,1	0,33	97,99
16	281	Hercules	15	22	41	13 1/16	50	768	818	80	4	5 "	1851	2881,9	41,2	2923,1	0,53	106,49
17	300	Nro. 300	15	22	41	13 1/16	50	768	818	74,6	4	5 "	1851	1199,4	27,9	1227,3	0,65	119,23
18	449	Obotrit	15	22	41	13 1/16	50	768	818	80	4	5 "	1853	3215,1	60,6	3275,1	0,35	83,43
19	450	Swantewit	15	22	41	13 1/16	50	768	818	80	4	5 "	1853	3875,0	78,0	3953,0	0,24	90,63
20	515	Ostsee	13	20	40	10 1/2	42	505	547	72	2	5 "	1854	3285,9	48	3333,9	0,22	88,96
21	749	Radegast	16	22	44	13 1/16	62	977	1039	100	4	5 "	1856	2739,3	22,2	2761,5	0,15	164,60
22	1046	Nicot	15	22	41	13 1/16	51	772	823	90	4	4' 6"	1859	2586,8	37,6	2624,4	0,16	143,92
23	1115	Hertha	13	20	38 1/2	10 1/3	42	509	551	90	2	5 engl.	1860	3354,5	64,9	3419,4	0,24	88,33
24	1116	Freya	13	20	38 1/2	10 1/3	42	509	551	90	2	5 "	1860	2860,5	119,4	2979,9	0,25	94,63
25	206	Hulda	14	20	44 1/2	10 1/6	58	616	674	100	2	5' 8"	1863	3384,1	44,0	3428,1	0,23	87,38
26	244	Wodan	16	24	44	11	71	813	884	112	4	4' 8"	1866	3114,7	7,4	3122,1	0,13	170,53



# Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1867 vorhandenen Wagen und Nachweisung von deren Leistungen.

Nr. folge.	Bezeichnung der Wagen.	Stück	à	Die Wagen enthalten:			Die Wagen haben durchlaufen im Jahre 1867:			
				Eisplättchen			auf		zusammen	
				I.	II.	III.	bedingungs- fähigst.	der eigenen Bahn Bahn-Meile.	auf fremden Bahnen Bahn-Meile.	Bahn-Meile.
1	4rädr. Personnwagen I. u. II. Gl.	3	30 pers.	18	72	—	—	14530,s	—	14530,s
2	4rädr. III. Gl.	3	50 "	—	—	150	—	31133,0	25,0	31158,0
3	6rädr. I. und II. Gl.	10	38 "	60	320	—	—	54866,6	7017,s	61884,4
4	6rädr. I., II. und III. Gl.	6	4 à 34 2 à 42	36	64	120	—	19274,4	25,0	19299,4
5	6rädr. II. und III. Gl.	2	36 "	—	32	40	—	1931,6	11,4	1943,0
6	6rädr. III. Gl.	13	5 à 40 8 à 60	—	—	680	—	31161,s	159,6	31321,5
7	8rädr. III. Gl.	9	70 "	—	—	630	—	11906,2	100,0	12006,2
	<b>zusammen</b>	<b>46</b>		<b>114</b>	<b>488</b>	<b>1620</b>	<b>—</b>	<b>164804,5</b>	<b>7338,s</b>	<b>172143,3</b>
8	4rädr. Dampfwagen	12	100 Gr	—	—	—	1200	9695,4	9163,7	18859,1
9	4rädr. Dampfwagen	6	100 "	—	—	—	600	3113,9	3628,8	6742,7
10	4rädr. Dampfwagen	18	100 "	—	—	—	1800	13729,0	21489,5	35218,5
11	4rädr. offene Güterwagen	66	80 "	—	—	—	5280	—	—	—
12	4rädr. " " " "	18	100 "	—	—	—	1800	—	—	—
13	4rädr. " " " "	6	120 "	—	—	—	720	—	—	—
14	4rädr. " " " "	14	140 "	—	—	—	1960	—	—	—
15	4rädr. " " " "	6	160 "	—	—	—	960	—	—	—
16	4rädr. " " " "	6	200 "	—	—	—	1200	—	—	—
17	4rädr. " " " "	12	100 "	—	—	—	1200	—	—	—
18	4rädr. " " " "	29	80 "	—	—	—	2320	8248,2	322,0	8570,2
19	4rädr. " " " "	6	120 "	—	—	—	720	—	—	—
20	4rädr. " " " "	6	150 "	—	—	—	900	45073,4	46598,7	91672,1
21	4rädr. " " " "	9	200 "	—	—	—	1800	—	—	—
22	6rädr. offene	6	120 "	—	—	—	720	5400,s	395,0	5795,s
23	6rädr. hebede	30	240 "	—	—	—	7200	24076,1	22806,2	46882,3
24	8rädr. offene	18	200 "	—	—	—	3600	11681,6	1828,6	13510,2
25	8rädr. hebede Güterwagen	48	180 "	—	—	—	8640	48630,2	56990,7	105620,9
26	4rädr. " " " "	11	200 "	—	—	—	2200	20737,9	5,6	20743,5
27	4rädr. " " " "	4	100 "	—	—	—	400	33967,8	—	33967,8
28	6rädr. " " " "	4	200 "	—	—	—	800	—	—	—
	<b>zusammen</b>	<b>335</b>		<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>46020</b>	<b>299127,4</b>	<b>170442,6</b>	<b>469570,0</b>
	<b>Summa</b>	<b>381</b>		<b>114</b>	<b>488</b>	<b>1620</b>	<b>46020</b>	<b>463931,9</b>	<b>177781,4</b>	<b>641713,3</b>
	<b>über Abfahnen</b>				<b>2222</b>			<b>1242979,0</b>	<b>503816,4</b>	<b>1746795,4</b>



# Allgemeine statistische Notizen

am Schlusse des Rechnungs-Jahres 1867.

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

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  
Von dem Anlage-Capital kommen auf:
6. Vorarbeiten und Administrationskosten 37722 \$
7. Grunderwerb 415224 "
8. Bahnkörper (Erdarbeiten, Brücken, Durchlässe etc.) 1906944 "
9. Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben etc.) 1425466 "
10. Signal-Vorrichtungen 96732 "
11. Bahnhöfe und Wärfhäuser 574803 "
12. Betriebsmittel (Maschinen und Wagen) 725193 "
13. Insgesamt (Zinsen, Beschaffung und Unterhaltung der Baugeräthe, Einrichtung des Betriebes etc.) 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 etc.)
  - a. in den früheren Jahren bis 1866 320240 "
  - b. im Betriebsjahre 1867 22201 "
  - c. zusammen bis Ende 1867 342441 \$



im Jahre 1867.

im Jahre 1866.

im Jahre 1865.

## C. Transportmittel.

Transportmittel sind vorhanden:

18. Locomotiven 6rädige (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				
A. Borsig in Berlin	Anzahl	23	23	23
B. Wöhlert in Berlin	"	1	1	1
C. Eggestorff in Linden	"	2	2	1
23. Personenwagen (vide Anlage 3)				
a. 4rädige	"	6	5	3
b. 6rädige	"	31	31	31
c. 8rädige	"	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 "	"	1620	1600	1520
d. Zusammen	"	2222	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. 4rädige offene	Anzahl	128	126	116
b. " bedeckte	"	90	87	63
c. 6rädige offene	"	6	7	9
d. " bedeckte	"	34	34	35
e. 8rädige 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	42,64
29. Draifinen	"	3	3	3
30. Anzahl der in Reserve vorhandenen Achsen	"	131	113	120
31. Gesamtladungsfähigkeit				
a. der Güterwagen	Zollcentner	41220	40920	36670
b. der übrigen Lastwagen (Gepäck-, Vieh- u. Wa- gen)	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



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

b. gemischten Zügen	Achsen			
c. Güterzüge	"			
d. Material- und Arbeitszüge	"			
Zur Feuerung der Locomotiven sind an Brennmaterial verbraucht:				
38. Holz zum Anheizen				
a. überhaupt	Klafter	157	169	167
b. pro Rußmeile	Cubikfuß	0,25	0,28	0,28
39. Steinkohlen und Coke (gemischt)				
a. überhaupt	Star.	65997	58858	61756
b. pro Rußmeile	Pfd.	101,72	90,14	96,95
c. pro Achsmeile	"	3,73	3,38	3,49
40. Durchschnittspreis				
a. pro Cubikfuß Holz	Sgr.	0,94	0,79	0,76
b. pro 100 Pfund Coke	"	16,63	15,92	14,74
c. pro 100 Pfund Steinkohlen	"	9,81	9,81	9,82
41. Kosten des verbrauchten Brennmaterials, incl. Prämie				
a. überhaupt	Thlr.	24179	23845	22517
b. pro Rußmeile	Sgr.	11,18	10,95	10,6
c. pro Achsmeile	Pfge.	4,86	4,93	4,88
42. Zum Schmieren und Putzen der Locomotiven ist an Del und Talg verbraucht:				
a. zusammen	Pfund	12511	11312	13003
b. pro Rußmeile	"	0,19	0,17	0,2
43. Die Kosten des Schmier- und Putz-Materials der Locomotiven betragen pro Rußmeile	Sgr.	1,33	1,34	1,29
44. Die Kosten der Bedienung der Maschinen betragen pro Rußmeile	Sgr.	6,33	6,08	6,15
45. Die Gesamtkosten der Zugkraft betragen pro Rußmeile	"	30,08	29,19	28,08
46. Die Reparaturkosten betragen				
a. pro Rußmeile	Sgr.	9,48	9,6	9,0
b. pro Locomotivmeile	"	9,29	9,46	8,85

#### B. Wagen.

47. Die Personenwagen haben durchlaufen				
a. auf der eigenen Bahn	Achsmeilen	460656	453843	481203
b. auf fremden Bahnen	"	22091	21214	6383
48. Die Postwagen haben durchlaufen		132682	118135	110284
49. Die Lastwagen (Güter-, Vieh- ic. Wagen) haben durchlaufen				
a. auf der eigenen Bahn	Achsmeilen	782323	833921	847601
b. auf fremden Bahnen	"	481725	564345	613781
50. Fremde Wagen haben auf der Bahn durchlaufen				
a. Personenwagen	"	55304	25767	31840
b. Lastwagen (Güter-, Vieh- ic. Wagen)	"	338765	307472	298325
51. Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt				
a. überhaupt	Achsmeilen	515960	479610	513043
b. pro Meile Bahnlänge	"	26775	24889	26624
52. Eigene und fremde Lastwagen (Güter-, Vieh- ic. Wagen) haben auf der Bahn zurückgelegt				
a. überhaupt	Achsmeilen	1121088	1141393	1145926
b. pro Meile Bahnlänge	"	58178	59231	59467
53. Mit Hinzurechnung der von den Postwagen durchlaufenen Meilen sind auf der Bahn zurückgelegt				
a. überhaupt	Achsmeilen	1769730	1739138	1769253
b. pro Meile Bahnlänge	"	91838	90251	91814
54. GröÙte von einer eisernen Achse zurückgelegte Meilenzahl		71410*	62375	68579
55. An Miethe für fremde Wagen sind gezahlt	Thlr.	12203	11902	12710
56. An Miethe für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	Thlr.	12678	17905	18529

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

20	21	24
60	63	59
16	14	13
157	169	167
0,25	0,28	0,28
65997	58858	61756
101,72	90,14	96,95
3,73	3,38	3,49
0,94	0,79	0,76
16,63	15,92	14,74
9,81	9,81	9,82
24179	23845	22517
11,18	10,95	10,6
4,86	4,93	4,88
12511	11312	13003
0,19	0,17	0,2
1,33	1,34	1,29
6,33	6,08	6,15
30,08	29,19	28,08
9,48	9,6	9,0
9,29	9,46	8,85
460656	453843	481203
22091	21214	6383
132682	118135	110284
782323	833921	847601
481725	564345	613781
55304	25767	31840
338765	307472	298325
515960	479610	513043
26775	24889	26624
1121088	1141393	1145926
58178	59231	59467
1769730	1739138	1769253
91838	90251	91814
71410*	62375	68579
12203	11902	12710
12678	17905	18529



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

57. Die Kosten des Schmier- und Putzmaterials sämtlicher Wagen betragen pro Achsemeile.	Sgr.	0,31	0,38	0,43
58. Die Kosten für das Schmieren der bewegten Wagen betragen pro 100 Achsemeilen	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 Achsemeile	Sgr.	0,47	0,55	0,49
b. der Güter- u. Wagen pro Achsemeile	"	0,39	0,35	0,26
c. der sämtlichen Wagen pro Achsemeile	"	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. Ueberhaupt 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:				
a. auf die erste Classe	Procent	1,66	1,5	1,43
b. auf die zweite Classe	"	30,12	29,1	30,87
c. auf die dritte Classe	"	63,29	62,3	63,54
d. auf die Militärs	"	4,93	7,1	4,16
68. Reisegepäck	Centner	79553	76521	78916
69. Hunde	Anzahl	1610	1701	1891
70. Güter				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	Str.	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	"	116608	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. Ueberhaupt Güter			
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) . Ctr.	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. Rindvieh . . . . .	3316	3698	4172
c. Schweine . . . . .	25241	34099	51943
d. Schafe . . . . .	54253	49997	64542
e. Verschiedenes Vieh . . . . .	2807	2622	2598
81. Gewicht des beförderten Viehes . . . . . Ctr.	137871	173307	202528

#### B. Durchschnitts-Verhältnisse.

82. Gesamtzahl 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 Militärs 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 Militärs 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 Militär 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	4,67
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



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

d. Militairs dritter Classe	6724	8544	3471
e. Personen überhaupt	114562	112177	107998
f. Vieh	48772	54299	70726
g. Vieh	73590	94844	113287
h. Güter überhaupt	1137724	1070554	1078306
86. Durchschnittlich war jede bewegte Personenwagen-Achse besetzt mit	4,28	4,51	4,05
87. Durchschnittlich war jede bewegte Lastwagen-Achse beladen mit	21,36	20,18	20,42
88. Eingebraucht hat durchschnittlich:			
a. jede Person	21,2	20,94	21,97
b. jeder Centner Gepäck	3,27	3,31	3,46
c. jedes Stück Vieh	8,19	10,62	8,82
d. jeder Centner Vieh	5,3	5,9	5,52
e. jeder Centner Gut	2,66	2,69	2,6
89. Eingekommen sind durchschnittlich:			
a. pro Person und Meile	3,57	3,55	3,64
b. pro Centner Gepäck und Meile	5,13	5,25	5,46
c. pro Stück Vieh und Meile	9,33	11,73	9,84
d. pro Centner Vieh und Meile	6,18	6,72	6,14
e. pro Centner Gut und Meile	4,25	4,23	4,23
f. für jede eine Meile weit bewegte Personenwagen-Achse	15,84	15,98	14,75
g. für jede eine Meile weit bewegte Lastwagen-Achse	7,65	7,52	7,58

### III. Finanz-Ergebnisse.

#### A. Einnahmen.

90. Für Personen-Beförderung (incl. Militairs und Extraordinaria)			
a. im Binnenverkehre	152576	150852	146681
b. im directen und Durchgangsverkehre	111156	105541	106113
91. Für Reisegepäck	8668	8431	9097
92. Im Personen-Verkehr			
a. zusammen	272400	264824	261891
b. pro Meile Bahnlänge	14136	13743	13591
c. pro Zugmeile	4,2	4,05	4,11
93. Für Equipagen	706	803	724
94. Für Vieh	24360	34105	37238
95. Für Gil- und Frachtgüter			
a. im Binnenverkehre	81765	74971	75521
b. im directen und Durchgangsverkehre	177337	167643	168831
96. Für Postgüter u.	1092	1093	1240
97. Neben-Erträge (Provision)	640	578	496
98. im Güter-Verkehr			
a. zusammen	285900	279193	284050
b. pro Meile Bahnlänge	14836	14488	14741
c. pro Zugmeile	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 Zugmeile	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



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

## B. Ausgaben.

### 1. Für die allgemeine Verwaltung.

102. Befoldung u. der Verwaltungsvorstände . . . . .	Tblr.	10190	10327	9823
103. Befoldung u. der Bureau- und Kassenbeamten . . . . .	"	10241	9195	9443
104. Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate . . . . .	"	291	315	341
105. Drucksachen, Schreibmaterialien und sonstige Bureau- bedürfnisse . . . . .	Tblr.	1276	1254	1445
106. Heizung, Reinigung und Beleuchtung des Verwaltungs- Gebäudes . . . . .	Tblr.	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 Fußmeile . . . . .	"	0,37	0,34	0,43

### 2. Für die Bahn-Verwaltung.

110. Befoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung u. Tblr	45498	43331	42036
111. Unterhaltung des Bahndammes 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 u. . . . .	1045	922	910
119. Reinigen der Bahn vom Schnee . . . . .	1559	393	4034
120. Büreaubedürfnisse, 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 . . . . . Tblr.	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 . . . . . Tblr.	28477	23078	24590
b. pro Meile Bahnlänge . . . . .	1478	1197	1276
c. pro Nutzmeile . . . . . Sgr.	13,16	10,6	11,58

### 3. Für die Transport-Verwaltung.

127. Befoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung Tblr.	57408	52949	51100
128. Kosten der Transportkräfte . . . . .	"	"	"
a. Feuerung der Locomotiven . . . . .	24179	23845	22517
b. Schmieren der Maschinen und Tender . . . . .	2286	2297	2221
c. Pugen 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 1865

im Jahre 1866

im Jahre 1867

im Jahre 1867.

im Jahre 1866.

im Jahre 1865.

130. Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebslocalen und Bahnhofsplätze	Thlr.	4585	3542	3681
131. Entschädigungen im Güterverkehre	"	76	103	171
132. Druckfachen und Büreaubedürfnisse	"	2899	2605	2949
133. Sonstige Ausgaben	"	10630	8702	8968
134. Zusammen	"	154001*	146788	137153
135. Durchschnittlich				
a. pro Meile Bahnlänge	"	7992	7617	7117
b. pro Zugmeile	"	2,37	2,25	2,15
136. Die Bedienung beim Fahrdienst kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung, Meilengeldern, Nachtgeldern und für verschiedene Bedürfnisse pro Zugmeile	Sgr.	6,85	6,27	5,96
137. Die Gesamtkosten der Transportmittel betragen:				
a. pro Zugmeile	Sgr.	12,45	12,33	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 Zugmeile	"	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. Sämmtliche 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 Zugmeile	"	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				
a. in den Reservefond	Thlr.	10875	21750	21750
b. in den Erneuerungsfond	"	50125	50250	50250
145. zur Absetzung gegen einen bestrittenen Anspruch	"	24866	—	—
146. Zuschuß zum Beamten-Pensionsfond	"	800	800	800

## D. Reservefond.

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

## E. Erneuerungsfond.

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



## E. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe.

### I. Unfälle.

#### A. Bei fahrenden Zügen.

155. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden	—	—	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	—	—	4
b. unverschuldet	—	—	3
158. Zusammen	—	—	7
getödtet:			
159. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld	—	—	1
160. Sonstige Personen durch eigene Schuld	—	—	4
161. Zusammen	—	—	5

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

162. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet 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	—	—	5
b. unverschuldet	—	—	1
165. Zusammen	—	—	6
getödtet:			
166. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld	1	—	1
167. Sonstige Personen durch eigene Schuld	—	—	1
168. Zusammen	1	—	2
169. Zahl aller bis zum Schlusse des Jahres vorgekommenen Unfälle	39	38	38
170. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich	1,9	1,9	2
171. Die Zahl aller bei den Unfällen bis zum Schlusse des Jahres			
a. beschädigten	13	13	13
b. getödteten	8	7	7
Personen beträgt.			
172. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich:			
a. beschädigte Personen	0,6	0,7	0,7
b. getödtete Personen	0,4	0,4	0,4
173. Bei den Unfällen ad 156 und 163 sind zerstört oder stark beschädigt:			
a. Locomotiven	—	—	4
b. Lastwagen	—	—	19

### II. Achsbrüche.

Vergleichen sind vorgekommen:

174. Bei Lastwagen	—	—	21
175. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres	21	21	21
176. Dieselben sind vorzugsweise vorgekommen			
177. Auf ein Jahr kommen durchschnittlich	1	1,1	1,1

bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 3 1/2 Zoll engl. Durchmesser.



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

### III. Schienenbrüche.

Vergleichen sind vorgekommen:

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

### IV. Verkehrsstörungen.

Dieselben sind veranlaßt:

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

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

Die Einnahme hat betragen:

183. Zinsen	Thlr.	3157	2966	16170
184. Einlage der Betheiligten	"	3824	2211	17698
185. Zuschuß aus Gesellschaftsfonds	"	836	813	13065
186. Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke etc.)	"	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 etc.)	"	25	—	93
190. Ueberhaupt	"	565	495	1345
191. Bestand der Casse 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 $\text{R} 36 \beta 3 \text{ S}$
	Miethen für Bahnhofslocale, Dienstwohnungen, Lagerplätze . . . . .	5240 „ 11 „ 6 „
	Wagenmiethe. Ueberschuß . . . . .	475 „ 16 „ 5 „
		<u>12252 <math>\text{R} 16 \beta 2 \text{ S}</math></u>
Ad 100 a.	Betriebs-Einnahme (vide Anlage A.) . . . . .	558300 $\text{R} 19 \beta 3 \text{ S}$
	Hiezu Pos. 99 . . . . .	12252 „ 16 „ 2 „
		<u>570552 <math>\text{R} 35 \beta 5 \text{ S}</math></u>
Ad 122.	Anlage III. Betriebskosten. B. Bahn-Verwaltung . . . . .	100592 $\text{R} 32 \beta 9 \text{ S}$
	Hiezu (vide Anlage II.)	
	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 Empfangs-	
	hauses daselbst. . . . .	1303 „ 42 „ — „
	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 „ — „
		<u>107888 <math>\text{R} 43 \beta — \text{S}</math></u>
	Ab (vide Anlage II.)	
	Antheil auf B. Bahn-Verwaltung an der Beisteuer der Großherzoglichen	
	Friedrich Franz Eisenbahn zu den Kosten des Bahnhofes Güstrow . . . . .	676 „ 36 „ — „
		<u>107212 <math>\text{R} 7 \beta — \text{S}</math></u>
Ad 134.	Anlage III. Betriebskosten. C. Transport-Verwaltung . . . . .	145686 $\text{R} — \beta 6 \text{ S}$
	Hiezu (vide Anlage II.)	
	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 Eincaffirung der Frachten . . . . .	8583 „ 27 „ — „
		<u>155397 <math>\text{R} 27 \beta 6 \text{ S}</math></u>
	Ab (vide Anlage II.)	
	Antheil auf C. Transport-Verwaltung an der Beisteuer der Großherzoglichen	
	Friedrich Franz Eisenbahn zu den Kosten des Bahnhofes Güstrow . . . . .	1396 „ 23 „ 6 „
		<u>154001 <math>\text{R} 4 \beta — \text{S}</math></u>
Ad 138.	Anlage III. Betriebskosten. Recapitulation . . . . .	270226 $\text{R} 1 \beta 8 \text{ S}$
	Hiezu die in den Anmerkungen ad 122 und 134 aufgeführten Kosten . . . . .	17007 „ 37 „ 3 „
		<u>287233 <math>\text{R} 38 \beta 11 \text{ S}</math></u>
	Ab die in den Anmerkungen ad 122 und 134 aufgeführten Kosten . . . . .	2073 „ 11 „ 6 „
		<u>285160 <math>\text{R} 27 \beta 5 \text{ S}</math></u>

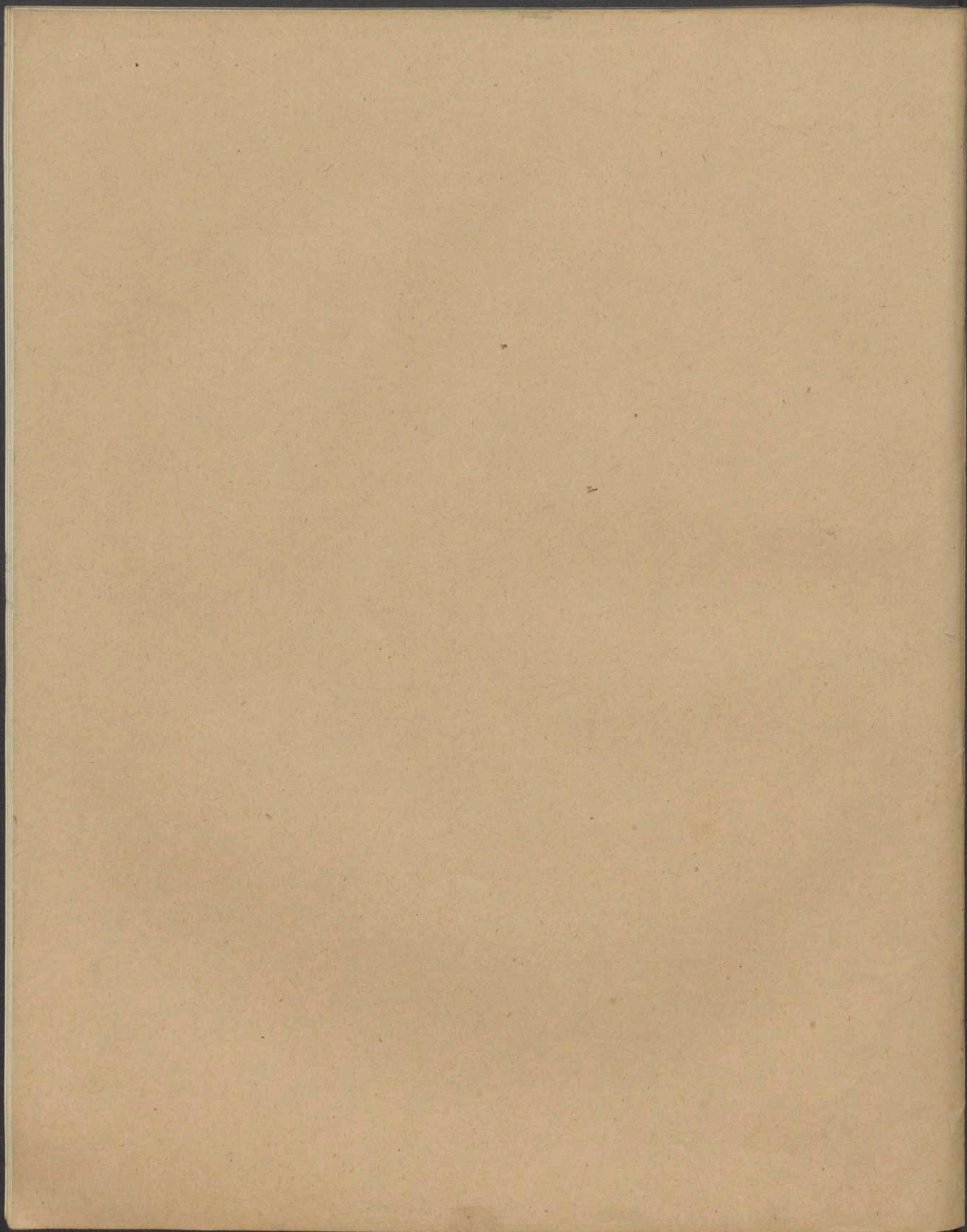














57. Die Kosten des Schmier- und Putzmaterials sämtlicher Wagen betragen pro Rußmeile. Sgr. 0,31  
 58. Die Kosten für das Schmieren der bewegten Wagen betragen pro 100 Achsmeilen Sgr. 1,25  
 59. Desgl. incl. Löhne an die Schmierer " 3,49  
 60. Die Reparaturkosten betragen:  
 a. der Personenwagen pro Achsmeile Sgr. 0,55  
 b. der Güter- u. Wagen pro Achsmeile " 0,35  
 c. der sämtlichen Wagen pro Achsmeile " 0,4

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 egr.

### A. Es wurden

61. Personen in der ersten Classe  
 62. Personen in der zweiten Classe  
 63. Personen in der dritten Classe  
 64. Militärs in der dritten Classe  
 65. Ueberhaupt Personen  
 66. Davon a. im Binnenverkehr abgegangen (und angekommen) Pers.  
 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 Procent  
 b. auf die zweite Classe "  
 c. auf die dritte Classe "  
 d. auf die Militärs "  
 68. Reisegepäck Centner  
 69. Hunde Anzahl  
 70. Eilgüter  
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) Ctr.  
 b. im directen Verkehr aufgegeben "  
 c. im directen Verkehr angekommen "  
 d. im Durchgangsverkehr befördert "  
 71. Frachtgüter der Normalclasse  
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) "  
 b. im directen Verkehr aufgegeben "  
 c. im directen Verkehr angekommen "  
 d. im Durchgangsverkehr befördert "  
 72. Frachtgüter der ermäßigten Classe II. A.  
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) "  
 b. im directen Verkehr aufgegeben "  
 c. im directen Verkehr angekommen "  
 d. im Durchgangsverkehr befördert "  
 73. Frachtgüter der ermäßigten Classe II. B.  
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) "  
 b. im directen Verkehr aufgegeben "  
 c. im directen Verkehr angekommen "  
 d. im Durchgangsverkehr befördert "  
 74. Frachtgüter zu den Ausnahmetarifen  
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) "  
 b. im directen Verkehr aufgegeben "  
 c. im directen Verkehr angekommen "  
 75. Frachtgüter zum Wagenladungstarif  
 a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen) "  
 b. im directen Verkehr aufgegeben "  
 c. im directen Verkehr angekommen "  
 d. im Durchgangsverkehr befördert "

5508	4936
106498	106756
228023	219748
26005	14393
366034	345833
256604	240526
52887	50309
49757	47646
6786	7352
1,5	1,43
29,1	30,87
62,3	63,54
7,1	4,16
76521	78916
1701	1891
7059	18000
2486	11702
398	15691
222	2100
34	189554
8	187402
	294853
	56093
	407945
	555979
	197070
	79691
	267044
	25380
	40508
	343759
	49503
	45311
	15247
	5405
	5804
	651

