

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

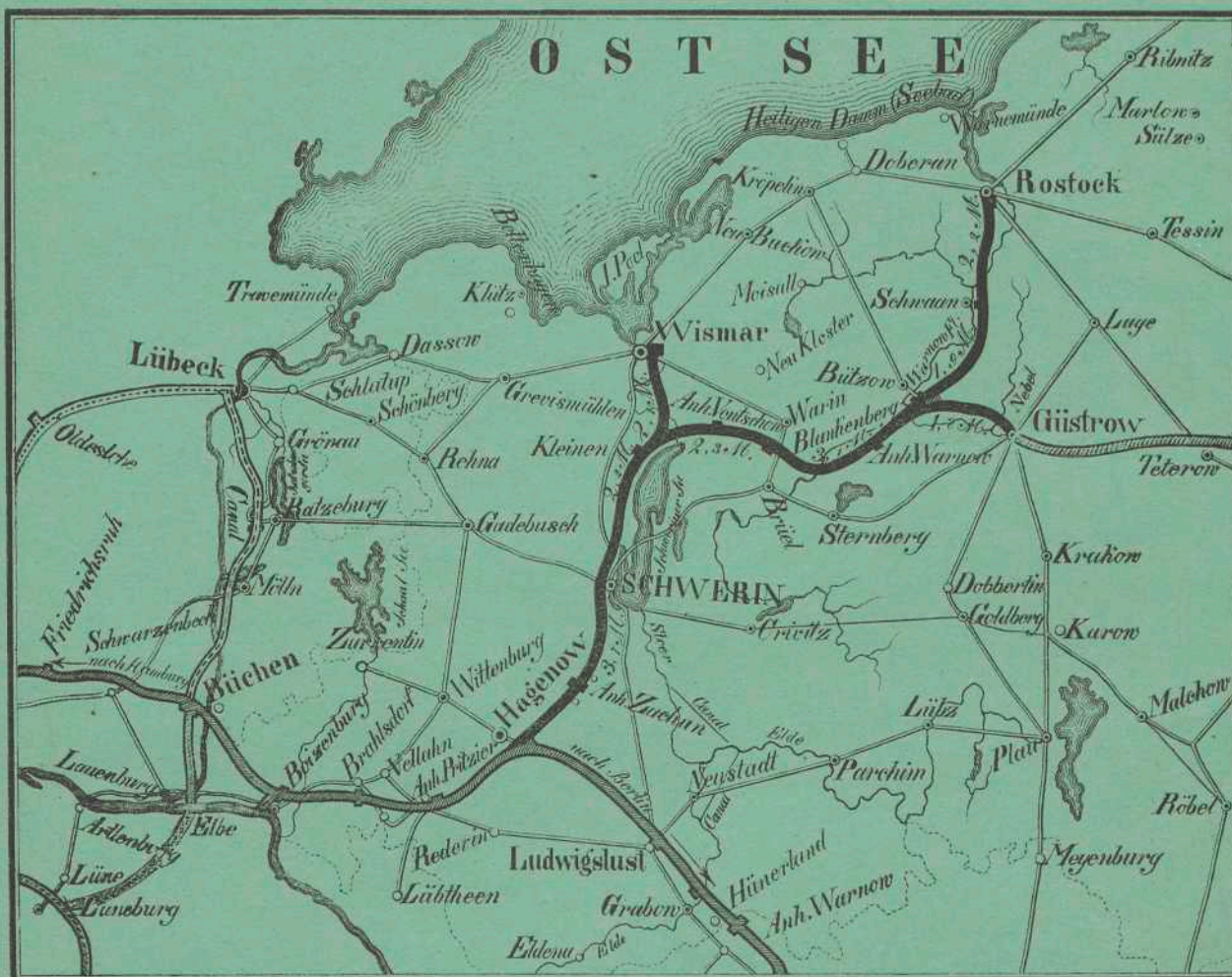
26=24.1869

Schwerin: F. Hartig's Buchdruckerei, 1869

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765894263>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Mecklenburgische Eisenbahn.



Jahres-Bericht

der

Direction an die Actionaire,

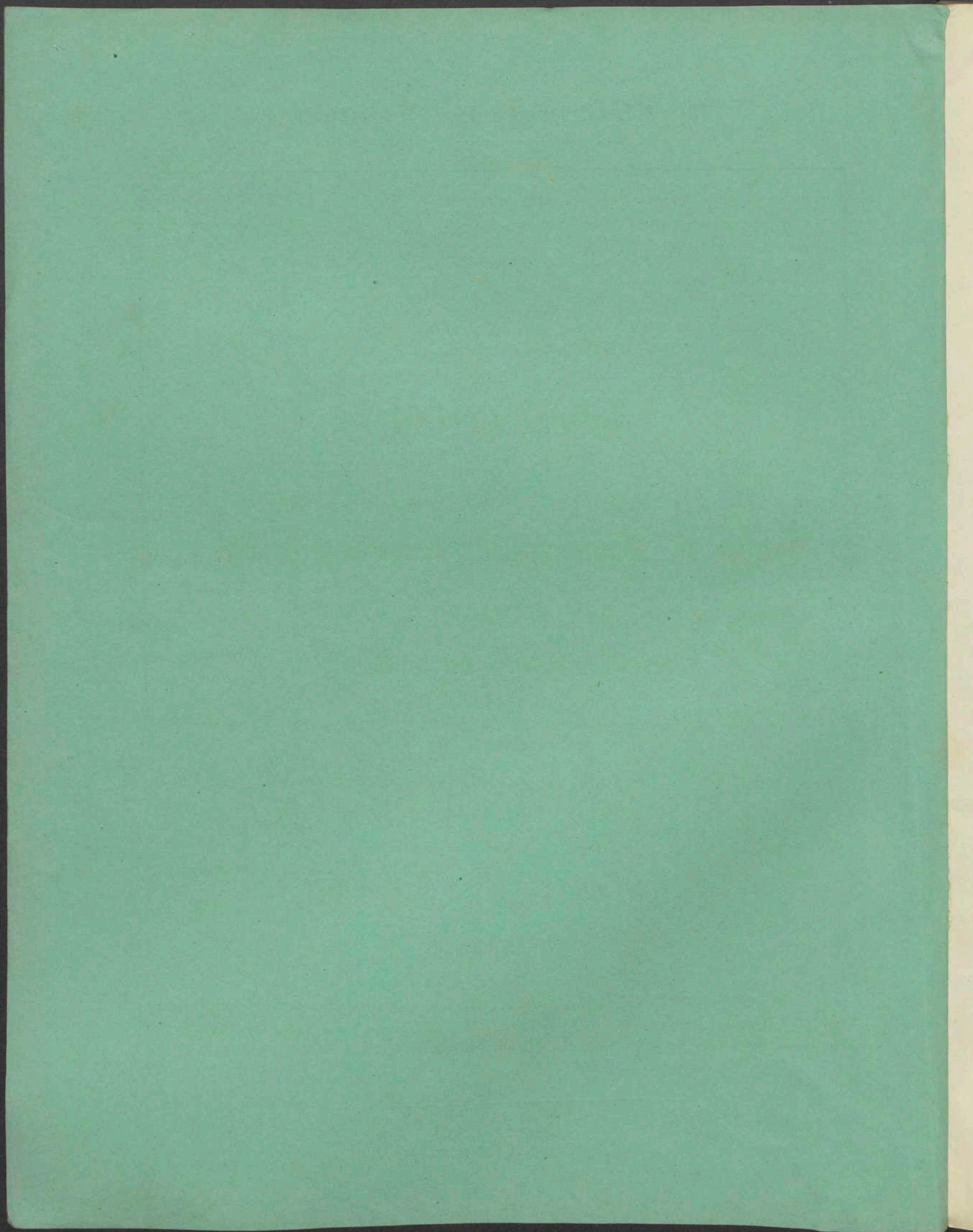
zur Erstattung

in der

sechszwanzigsten (vierundzwanzigsten ordentlichen) General-Versammlung
zu Schwerin am 27. Mai 1869.



Schwerin, 1869.
F. Hartig's Buchdruckerei.



Einnahme.

Betriebs- Jahr.	Bestand des Ueberschusses aus dem Vorjahre.	Zinsen.	Personen- und Frachtgelder, abzüglich der An- u. Abfuhr der Güter.	Meilengelder- Ueberschüsse für die Leistungen dies- seitiger Trans- portmittel auf fremden Bahnen.	Miethen für Bahnhofslocale Dienst- wohnungen u.	Zusammen.
1851	692	129	244027	5280	1971	252099
1852	2551	851	269135	6425	3625	282587
1853	5488	1361	300718	4947	4455	316969
1854	3740	1373	350306	12581	5211	373211
1855	3976	2616	410475	14689	5949	437705
1856	2746	2564	404160	5550	6717	421737
1857	2400	3336	429400	11233	5196	451565
1858	5094	3091	426837	12455	5521	452998
1859	5996	3091	397303	11359	5239	422988
1860	3759	3456	435312	9994	5027	457548
1861	6352	4400	465595	9100	5127	490574
1862	6263	5985	449917	4168	4862	471195
1863	962	5567	472273	9534	4797	493133
1864	1218	5382	528184	16288	4704	555776
1865	4649	6871	538370	4892	5819	560601
1866	5168	7217	536323	4643	6003	559354
1867	4223	6537	549716	475	5240	566191
1868	1318	7134	565354	2518	5231	581555



Ausgabe.

Be- triebs- Jahr.	Betriebs- kosten laut Etat- Rechnung.	Außerdem auf besondere Be- willigung	Zinsen auf Priorit.- und Schuld- versch.	Amorti- sation der Priorit.- u. Schuld- versch.	Rücklage zum Reserve- und Erneue- rungs- fond.	Doti- rung der Pen- sions- Casse.	Rücklage zur Begeg- nung der Ansprüche des Ministerii	Dividende.		Ueber- trag auf das folgende Jahr.	Zu- sammen.
								Betrag.	%		
1851	148683	—	71115	8000	10875	—	—	10875	1/4	2551	252099
1852	151847	—	73252	8000	10875	500	—	32625	3/4	5488	282587
1853	184185	—	76744	8000	10875	800	—	32625	3/4	3740	316969
1854	203003	4040	80142	8000	18875	800	—	54375	1 1/4	3976	373211
1855	235760	5420	83854	8000	35875	800	—	65250	1 1/2	2746	437705
1856	225050	—	85362	8000	34875	800	—	65250	1 1/2	2400	421737
1857	216238	1158	85920	11480	43875	800	—	87000	2	5094	451565
1858	210299	7628	85920	11480	43875	800	—	87000	2	5996	452998
1859	209316	6068	85920	8000	43875	800	—	65250	1 1/2	3759	422988
1860	202021	5632	81951	11480	56875	800	—	92437	2 1/8	6352	457548
1861	197655	2913	77920	14960	65000	800	—	125063	2 7/8	6263	490574
1862	211020	4513	77920	11480	63000	800	—	101500	2 1/3	962	471195
1863	222664	3821	77920	14960	63000	800	—	108750	2 1/2	1218	493133
1864	223113	3124	77920	21920	72000	800	—	152250	3 1/2	4649	555776
1865	244089	11684	77920	18440	72000	800	—	130500	3	5168	560601
1866	246106	9365	77920	18440	72000	800	—	130500	3	4223	559354
1867	268153	8424	77920	14960	61000	800	24866	108750	2 1/2	1318	566191
1868	268437	12271	77920	14960	61000	800	24866	119625	2 3/4	1676	581555

Das Jahr 1865 ist das erste, auf welches die Eröffnung der Großherzoglichen Friedrich Franz Bahn einen Einfluß hat ausüben können. Wir heben also hervor, daß vom Beginn des Betriebes der ganzen Bahn bis zu Ende des Jahres 1864 die Jahreseinnahmen für die Beförderungen auf der Bahn sich um 116 pCt. gehoben haben. Vom Beginn des Jahres 1865 bis zum Schlusse des Jahres 1868 beträgt diese Steigerung circa 7 pCt. Das abgelaufene Jahr hat eine höhere Betriebseinnahme aufzuweisen, als alle vorherigen, und da die Gesamtausgaben verhältnißmäßig wenig höher sind, als im vorausgegangenen Jahre, so hat auch die Dividende wiederum eine kleine Steigerung erfahren können.

Der dießseits nach wie vor bestrittene Anspruch des hohen Ministerii wegen der bekannten Zuluße zur Verzinsung des für den Bau der Großherzoglichen Friedrich Franz Bahn aufgewendeten Capitals, welcher jetzt Gegenstand eines gegen uns angestregten Processes ist, hat auch dieses Mal zur Höhe von 24886 ₰ 5 β von dem Rein-Ertrage ausgeschieden werden müssen, was dann noch die Vertheilung einer Dividende von $2\frac{3}{4}$ pCt. für das Rechnungsjahr 1868 gestattet hat. Ohne diese Ausscheidung konnte die Dividende mindestens auf $3\frac{1}{6}$ pCt. bestimmt und außerdem von den Schuldverschreibungen 6960 ₰ mehr als geschehen amortisirt werden.

Die Rechnungs-Vorlagen (Anl. Nr. I. bis VII.) geben hierüber näheren Aufschluß.

Die nach dem Rechnungs-Abschlusse (I.) zum Buchungswerthe von 178593 ₰ 22 β vorhandenen Effecten werden folgendermaßen nachgewiesen:

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, 966.	3 Stück à 500 ₰ ange-	
	kauft zu 92 und 98 % mit	1440 "	
			3940 "
" " " III.	1200, 1278, 1697, 1742,		
	1978.	5 Stück à 200 ₰ 1000 "	
			11940 ₰ — β
B. " I. " 31, 71, 117—123, 132—134,			
	149—152, 187, 189—191,		
	193, 197, 199, 200.	24 " " 1000 "	24000 ₰
" " " II.	238, 240, 560—564, 599,		
	601—607, 652—657, 757—		
	762, 764—766, 768, 769,		
	771, 773, 776, 777, 779—		
	783, 785, 786, 788, 790,		
	793—795, 797—800.	51 " " 500 " 25500 "	
	" 366, 1 Stück à 500 ₰ an-		
	gekauft zu 92 % mit.	460 "	
			25960 "
" " " III.	867—870, 1049, 1050, 1217,		
	1218, 1298, 1304—1306,		
	1313—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, 1788—		
	1795.	119 " " 200 " 23800 "	
			73760 " — "
			Latus 85700 ₰ — β

	Transport	85700	₡ — β
b. in Schuldverschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft:			
No. 9, 10, 57, 66—73, 118, 247, 274—276, 278, 280, 378, 379, 391—			
394, 442, 2916, 2918, 2919, 4047—4054, 4075, 37 Stück à 80 ₡ =			
2960 ₡, angekauft zu 90, 92 und 95 % mit		2676	„ 38 „
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	₡ — β
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	„ — „
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 Hypothekenscheinen, radicirend in den Gütern			
Viechen	9333 ₡ 16 β		
Alt Rehse	34500 „ — „		
Hemlin	4683 „ 16 „		
Adamsdorf c. p.	4000 „ — „		
Brannenberg	3500 „ — „		
Lüchow	5833 „ 16 „		
Göriz c. p. Depzow	2000 „ — „		
Pölich	5000 „ — „		
Levihow	9666 „ 32 „		
		78516	„ 32 „
g. in 4procentigen Grund-Hypotheken zu Rostock		1200	„ — „
h. in einer 4procentigen Obligation der Rostocker Bank		1000	„ — „
		Zusammen	178593 ₡ 22 β

Von den vorstehend aufgeführten Effecten und Werthpapieren gehören an:

1) dem Erneuerungsfond	84400	₡ — β
2) dem Affecuranzfond	1700	„ — „
3) außerdem sind zinsbar belegt	92493	„ 22 „

Summa des Effecten-Conto wie oben 178593 ₡ 22 β

Die für das Betriebsjahr 1868 vertheilte Dividende von $2\frac{3}{4}$ pSt. erheischte nach dem § 15 des Statuts eine Rücklage zum Reservefond von 10875 ₡ Reserve- und
Erneuerungsfond.
Nach dem rechnungsmäßigen Erfordernisse ist sodann dem Erneuerungsfond noch zuzuweisen 50125 „

Also zusammen 61000 ₡

Der Erneuerungsfond hatte am Schlusse des Jahres (I.) einen Bestand von 127798 ₡ 7 β 11 A, über welchen wir nachstehende Auskunft geben:

Von dem Effecten-Conto gehören zu den Mitteln des Fonds	84400	₡ — β — A
An neuen Schienen, Schwellen und sonstigen Oberbau-Materialien ist nach dem Bestande des Materialien-Contos ein Werth vorrätzig von	43299	„ 12 „ 3 „
An den Werthbeständen der Hauptrechnung (I.) partizipirt der Fond außer dem noch mit	98	„ 43 „ 3 „

Bestand wie oben 127798 ₡ 7 β 6 A

Prioritäts-
Schuld.

Der Stand der Amortisation unserer Prioritätsschuld ist nach den Rechnungsvorlagen Nr. IV. und V. gegenwärtig folgender:

	Anleihe- Capital	Davon amortisiert	Im Umlauf	Tilgungs- Bestand *)
Prioritäts-Obligationen Litt. A. & B.	1600000 ₰	215100 ₰	1384900 ₰	48 ₰
Schuldverschreibungen	348000 „	90720 „	257280 „	60 ₰ 39 β

*) Laut Hauptrechnungs-Abschluß (I.)

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

46,	61,	75,	76,	100,	101,	134,	148,	180,	210,	217,
218,	222,	236,	275,	283,	287,	313,	323,	325,	363,	392,
409,	415,	418,	492,	572,	614,	702,	705,	719,	722,	766,
932,	939,	966,	1062,	1151,	1196,	1217,	1245,	1270,	1274,	1286,
1308,	1313,	1331,	1405,	1521,	1562,	1600,	1648,	1799,	1860,	1911,
1923,	1954,	2099,	2100,	2130,	2185,	2193,	2194,	2210,	2229,	2260,
2283,	2315,	2317,	2318,	2321,	2324,	2339,	2358,	2363,	2419,	2510,
2534,	2567,	2600,	2619,	2812,	2874,	2888,	2892,	2903,	2966,	3031,
3044,	3063,	3108,	3110,	3114,	3146,	3147,	3209,	3323,	3326,	3382,
3394,	3404,	3459,	3594,	3597,	3608,	3629,	3632,	3675,	3738,	3754,
3767,	3805,	3811,	3874,	3885,	3938,	4018,	4106,	4116,	4144,	4158,
4166,	4286,	4290,	4296,	4317,	4318,					

Zusammen 127 Stück à 80 ₰ = 10160 ₰, 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 II. Nr. 1058, à 500 ₰.

„ „ „ III. „ 1194, 1297, à 200 ₰.

„ B. „ III. „ 823, 1146, à 200 ₰.

2) Desgleichen, zahlfällig gewesen am 2. Januar 1869:

Litt. A. Serie III. No. 1594 à 200 ₰.

„ B. „ II. „ 268 à 500 ₰.

„ „ „ III. „ 937, 1190 à 200 ₰.

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

No. 2921, 3328, à 80 ₰.

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

No. 1951, 2175, 3554, 4085, à 80 ₰.

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

No. 2263, 3099, à 80 ₰.

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

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

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

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

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

No. 838, 839, 2011, 2131, 2249, 2250, 2256, 2384, 2663, 2664, 2990, 3330, 3919, 4182, 4217, à 80 ₰.

9) Desgleichen, zahlfällig gewesen am 1. Juli 1868:

No. 835, 1433, 2182, 2206, 2365, 3029, 3135, 3259, 3507, 3917 à 80 ₰.

Die Einnahme des Jahres 1868, nach Anlage A. 574137 ₰ betragend, ist wiederum um 15837 ₰ höher, als die Einnahme des Jahres 1867. In dieser Mehr-Einnahme ist der Personen-Verkehr allein mit 12229 ₰ betheiligt, während auf den Güter-Verkehr nur 3608 ₰ entfallen.

Verkehrs-
Verhältnisse.

Die Mehr-Einnahme aus dem Personenverkehr ist dadurch erzielt, daß 23142 Personen erster, zweiter und dritter Wagenklasse, 3118 Militärs dritter Wagenklasse und 5094 ~~Et~~ Gepäck mehr befördert wurden, als im Vorjahre. Auch hier macht sich wieder bemerklich, daß der Verkehr der inländischen Stationen unter einander der vorzugsweise prosperirende ist. Der Binnenverkehr ist bei den vorbezeichneten Mehrbeförderungen allein mit 17524 Personen der drei Wagenklassen, 2523 Militärs dritter Wagenklasse und 3047 ~~Et~~ Gepäck betheiligt. Der Rest entfällt auf den directen Verkehr, während der Durchgangs-Verkehr eine nennenswerthe Verbesserung nicht erfahren hat. Die Anlage I giebt über diese Verhältnisse die speciellen Nachweise.

Die Beförderung von Personen auf Tagesbillets hat im abgelaufenen Jahre eine erfreuliche Besserung erfahren. Es wurden 87662 Billets zur Fahrt und Rückfahrt ausgegeben, gegen 78200 Billets im Jahre 1867 und 75326 im Jahre 1866. Während die Besserung des Jahres 1867 gegen 1866 sich nur auf 2874 Personen bezieht, betragen die Mehrbeförderungen des Jahres 1868 gegen das Vorjahr 1867 9462 Personen.

Der Vieh-Verkehr ist auch im abgelaufenen Jahre wieder erheblich zurückgegangen. Es wurden im Jahre 1868 befördert: 4842 Stück großes und 65924 Stück kleines Vieh mit 19668 ₰ Einnahme, gegen 1867: 5346 Stück großes und 83911 Stück kleines Vieh mit 24359 ₰ und gegen 1866: 7919 Stück großes und 88419 Stück kleines Vieh mit 34105 ₰ Einnahme. Die Mindereinnahme aus dem Vieh-Verkehr gegen das Vorjahr 1867 beträgt 4691 ₰ und gegen das Jahr 1866 14437 ₰.

Betrachtet man dagegen den Güter-Verkehr, so weisen sowohl die beförderten Centner, wie die Einnahmen eine stetige Besserung auf. Im gesammten Güterverkehr sind im Jahre 1868 befördert 3060308 ~~Et~~ mit 266141 ₰ Einnahme, gegen 1867: 2923030 ~~Et~~ mit 259101 ₰ Einnahme, gegen 1866: 2704697 ~~Et~~ mit 242614 ₰ Einnahme, also 1868 mehr gegen 1867 137278 ~~Et~~ mit 7040 ₰ und gegen 1866 355611 ~~Et~~ mit 23527 ₰.

Vergleicht man die Bewegung in den einzelnen Tarifclassen, so findet man, daß im Jahre 1868 gegen das Jahr 1867 mehr bewegt wurden 1118 ~~Et~~ Eilgüter, 188963 ~~Et~~ Güter der Tarifklasse II. A und 54191 ~~Et~~ Güter der Tarifklasse II. B, dagegen weniger 35341 ~~Et~~ Normalgüter, 64232 ~~Et~~ Güter zu den Ausnahmetarifen und 7421 ~~Et~~ Güter zum Wagenladungstarif.

Der Rückgang in der Beförderung von Normalgütern hat seine Ursache in dem Ueberschuß an Importgütern aus dem Jahre 1867 in Veranlassung des erwarteten Anschlusses an den Zollverein. Die Mehrbeförderungen an Gütern der Tarifklasse II. A fallen vorzugsweise auf Delsaaten, von welchen im Jahre 1868 153817 ~~Et~~ mehr befördert sind, als im Jahre 1867. Ein erheblicher Theil dieses Quantum wurde über Wismar zur See importirt, um über Hagenow auf die Berlin-Hamburger Bahn übergeführt zu werden. Die Bezüge an Steinkohlen, Coke und Braunkohlen haben um 22241 ~~Et~~ nachgelassen, worauf die milde Witterung des abgelaufenen Winters nicht ohne Einfluß gewesen sein wird. Eine vergleichende Uebersicht der Bewegung derjenigen Güter, welche für den Verkehr auf unserer Bahn von vorzugsweiser Bedeutung sind, erfolgt nachstehend:

Es sind befördert:

	im Jahre 1868.		im Jahre 1867.		im Jahre 1866.	
	Etz	Etz	Etz	Etz	Etz	Etz
Buchweizen	2873		2262		1569	
Gerste	18453		28071		26431	
Malz	4694		5971		7465	
Hafer	28661		54178		51047	
Hordeum	79246		95263		87079	
Weizen	543256		522873		463035	
Bohnen	914		1206		1239	
Erbfen und Linfen	10918		16725		11456	
Lupinen und Wicken	44264		47259		21561	
Deffaar	269591		115774		251556	
Kartoffeln	36656		48075		25878	
Mühlenfabricate	54263		56094		50140	
		1093789		993751		998456
Butter und Käfe	44739		47368		43548	
Wolle	30896		26667		34396	
		75635		74035		77944
Guano	9156		13249		23275	
Gyps, roher	6688		11487		10579	
Sonffige Düngemittel, namentlich Düngesalz	7221		8895		4833	
		23065		33631		38687
Bau- und Nutzholz	238612		181048		182208	
Mauer- und Chamottffteine	155950		141070		121396	
Kalk	25936		30557		26229	
Cement	27429		9025		19068	
		447927		361700		348901
Steinkohlen	330454		350022		293068	
Koke	10296		11184		7871	
Braunkohlen	9012		10797		6101	
Brennholz	24095		21124		23314	
		373857		393127		330354
		2014273		1856244		1794342

Ueblicherweise verfehlen wir nicht, den Verlauf der Verkehrs-Einnahmen seit Eröffnung der ganzen Bahn übersichtlich vorzuführen.

	Einnahme pro Bahnmeile			Dividende	Rücklage zum Reserve- und Erneuerungsfond.
	für Beförderung von Personen und Gepäck.	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
1868	14770	15024	29794	2,75	1,402

Die ersten vier Monate des angetretenen Jahres 1869 zeigen folgendes Ergebnis unserer Betriebs-Einnahmen im Personen- und Güter-Verkehr:

	1869.			1868.			1867.		
	Personen und Gepäck. ₤	Güter und Vieh. ₤	Total. ₤	Personen und Gepäck. ₤	Güter und Vieh. ₤	Total. ₤	Personen und Gepäck. ₤	Güter und Vieh. ₤	Total. ₤
Januar	19753	26561	46314	17179	24719	41898	17263	22571	39834
Februar	15967	25223	41190	14935	27016	41951	13867	25218	39085
März	23353	24940	48293	18095	25699	43794	17366	26591	43957
April	20837	24715	45552	24916	19783	44699	24776	23994	48770
	79910	101439	181349	75125	97217	172342	73272	98374	171646

Verbehaltenlich der genaueren Feststellung.

Unterhaltungs-
und
Betriebskosten.

Die Betriebs-Ausgaben für das Jahr 1868 betragen nach der in Gegen-	270673	4	β	1	2
halt des Stats abgelegten speciellen Rechnung (III.)	277226	6	„	3	„
Der Ausgabe-Stat beträgt	6553	2	β	2	2

also Minder-Ausgabe gegen den Stat

Diese Minder-Ausgabe stellt sich übersichtlich folgendermaßen dar:

	Es sind verausgabt gegen den Stat:	
	mehr	weniger
A. In der allgemeinen Verwaltung:		
beim Verwaltungs-Personal	138	„
im Uebrigen überhaupt	2500	„
B. In der Bahn-Verwaltung:		
bei der Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn		454
bei den Unterhaltungskosten	555	„
bei den allgemeinen Kosten		294
C. In der Transport-Verwaltung:		
bei dem Fahrdienste		585
bei der Expedition		2150
bei der Feuerung der Locomotiven		3817
bei der Unterhaltung der Locomotiven		215
bei der Zugkraft überhaupt		307
bei der Unterhaltung der Wagen		2607
bei der Ausgabe für die Wagen im Allgemeinen noch		532
bei der Transport-Verwaltung überhaupt noch	1215	„
	4408	10961

Die Minder-Ausgabe gegen den Stat beträgt hienach:

B. In der Bahn-Verwaltung	193	„
C. In der Transport-Verwaltung	8998	„
	9191	„

Dagegen die Ueberschreitung:

A. In der allgemeinen Verwaltung	2638	„
bleibt Ersparung	6553	„

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

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

	Gegen 1867 ist ausgegeben:	
	mehr	weniger
A. In der allgemeinen Verwaltung:		
beim Verwaltungs-Personal	609	„
im Uebrigen überhaupt	2797	„
B. In der Bahn-Verwaltung:		
bei der Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn	1379	„
bei den Unterhaltungskosten		3829
bei den allgemeinen Kosten	281	„
Latus	5066	3829

		Gegen 1867	
		ist ausgegeben:	
		mehr	weniger
Transport		5066 \$	3829 \$
C. In der Transport-Verwaltung:			
beim Fabrdienste			298 "
bei der Expedition		608 "	
bei der Feuerung der Locomotiven			1014 "
bei der Unterhaltung der Locomotiven			89 "
bei der Zugkraft überhaupt		154 "	
bei der Unterhaltung der Wagen			524 "
bei der Ausgabe für die Wagen im Allgemeinen noch		154 "	
bei der Transport-Verwaltung überhaupt noch		219 "	
		6201 \$	5754 \$
Die Mehr-Ausgabe gegen das Jahr 1867 beträgt hiernach 447 \$ und zwar:			
B. In der Bahn-Verwaltung weniger		2169 \$	
C. In der Transport-Verwaltung weniger		790 "	
		2959 \$	
A. In der allgemeinen Verwaltung mehr		3406 "	
also mehr wie oben		447 \$	

Nach den im Laufe der Zeit stattgehabten mannigfachen Abänderungen unseres Gütertarifes bedurfte derselbe nothwendig einer Umarbeitung; außerdem aber hat uns eine fortgesetzte sorgfältige Beobachtung überzeugt, daß eine Ermäßigung der Frachttarife für die Landesproducte den Interessen des Verkehrs nicht allein, sondern auch dem finanziellen Gedeihen unserer Eisenbahn förderlich sein werde. Wir haben also nach den in weiteren Kreisen berichtigten Grundsätzen einen neuen Güter-Tarif bearbeitet, worin die Frachtsätze der Landes-Producte eine Ermäßigung erfahren haben. Ferner haben wir, dem Beispiele größerer Verbände folgend, für diejenigen Artikel, welche in Quantitäten von mindestens 100 Centnern zu ermäßigten Sätzen zur Beförderung gelangen, einen besonderen Frachtsatz — niedriger als der Satz der Normalclasse — eingeführt, zu welchem jene Artikel, wenn sie in beliebigen kleineren Quantitäten vorkommen, zugelassen werden. Ueber den Erfolg dieser Tarifmaßregeln wird erst nach längerer Erfahrung mit Sicherheit geurtheilt werden können; jedoch glauben wir schon jetzt die Ansicht aussprechen zu dürfen, daß dieselben unserer Eisenbahn auf die Dauer zum Vortheil gereichen werden. Insbesondere glauben wir bei den angeordneten Herabsetzungen der Tarife das richtige Maaß gehalten zu haben, was unstreitig von großer Wichtigkeit ist.

Diesen neu eingeführten Gütertarifen entsprechend sind in der Hauptsache auch schon die directen Verkehrsbeziehungen mit den Nachbarbahnen geregelt worden. Nach der im verflossenen Jahre stattgehabten Auflösung des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes, dem wir seit dem Jahre 1853 angehört hatten, haben wir es nicht verabsäumt, denjenigen theils neu gebildeten Verbänden beizutreten, welche die abgebrochenen Verkehrsbeziehungen mit dem südlichen und südwestlichen Deutschland, sowie mit Thüringen theils über Lauenburg-Lüneburg, theils über Magdeburg wieder herzustellen geeignet sind. Außerdem haben wir auch Verständigung über directe Tarife für den Hannoverschen, Braunschweigischen und Bergischen Verkehr getroffen. Wir haben uns freilich bei Formirung dieser directen Tarife den in jenen Verbänden gültigen Grundsätzen anschließen müssen, worin wir jedoch keinen Nachtheil erblicken, weil die vorkommenden nur bei größeren Quantitäten eintretenden niedrigen Tarife in der Hauptsache auf Güter sehr geringen Werthes treffen, welche auf größere Entfernungen überall nur gewonnen werden können, wenn ihnen soweit wie irgend möglich Tarifierleichterungen zu Theil werden.

Was den Personentarif anbetrifft, so hat derselbe in den bisher bestandenen drei Wagenklassen schon seit Jahren keine Veränderung erfahren. Die Ergebnisse der im Jahre 1865 eingeführten Tagesbillets

Tarif.

befriedigen uns, indem wir die Meinung hegen, daß die Eisenbahn sicherlich keinen Nachtheil, vermuthlich aber einen Vortheil davon gehabt hat, dessen weitere Ausbildung wir von der Zukunft zuversichtlich erwarten.

Einführung
der vierten Wagen-
klasse.

Die auf anderen Norddeutschen Bahnen erzielten und von uns mit Aufmerksamkeit verfolgten Ergebnisse der vierten Wagenklasse haben auch uns, nachdem die Sache von allen Seiten geprüft worden war, zur Einführung dieser Klasse bewogen, wobei wir den bestehenden üblichen Einheitsatz von $4\frac{2}{3}$ Sgr. = $2\frac{2}{3}$ β Meckl. Cour. pro Personen-Meile zum Grunde gelegt haben, indem wir dazu bemerken, daß die Tarife für die erste, zweite und dritte Wagen-Klasse nach den Einheitsätzen von beziehungsweise $10\frac{1}{2}$ β, $7\frac{1}{2}$ β und $5\frac{1}{2}$ β pro Personen-Meile berechnet sind.

Die vierte Wagenklasse ist auf unserer Bahn, zunächst für die in beiden Richtungen abgefertigt werdenden Morgen- und Abendzüge, am 1. December 1868 ins Leben getreten und zeigte schon nach Ablauf des ersten Monats ein befriedigendes Resultat in Uebereinstimmung mit demjenigen, welches sich im Verlaufe mehrerer Jahre für die Mecklenburgischen Stationen der Berlin-Hamburger Bahn herausgestellt hatte. Es hat sich nämlich dort eine stetige nicht unbedeutende Frequenz in der vierten Wagenklasse gezeigt, ohne daß daneben die zweite und dritte Wagenklasse eine merkliche Beeinträchtigung erfahren hätten. Man darf daraus schließen, daß in unserem Bereiche die vierte Wagenklasse der Eisenbahn ein neues Publicum zugeführt hat, welches sich bis dahin noch von Benützung derselben ziemlich fern gehalten hatte.

Wir haben geglaubt, unter diesen Umständen auch den Mittagszug in beiden Richtungen den Reisenden vierter Klasse zur Verfügung stellen zu sollen, was seit dem 1. März geschehen ist; und wir verfehlen nicht, die bisherigen Resultate durch Vorführung der Personen-Frequenz im Vergleiche mit den Vorjahren anschaulich zu machen:

	Gewöhnliche Billets.				Tagesbillets.		Ein- nahme. Grt. ₰
	I.	II.	III.	IV.	II.	III.	
December 1866	420	6597	11773		631	1525	17438
Januar 1867	430	6440	9943		819	1863	16126
Februar 1867	349	5045	8466		657	1726	13316
März 1867	319	5504	10237		836	2682	16531
Zusammen	1518	23586	40419		2943	7796	63411
December 1867	479	6556	11769		756	1775	17455
Januar 1868	237	6315	9835		806	2079	15654
Februar 1868	335	5056	9236		824	2179	14287
März 1868	361	5554	11682		945	2731	17287
Zusammen	1412	23481	42522		3331	8764	64683
December 1868	407	6176	11973	6232	832	1750	18749
Januar 1869	359	6558	10433	6202	948	2172	18088
Februar 1869	321	4983	9108	6015	741	2077	15071
März 1869	359	6706	12034	13049	1078	2081	21559
Zusammen	1446	24423	43548	31498	3599	8080	73467

Wir können hierbei nicht unerwähnt lassen, daß das obige Resultat in Ansehung des Monats März keinen genügenden Anhalt für die Beurtheilung der Sache abgeben kann, weil das Osterfest in den Jahren 1867 und 1868 in den April, im Jahre 1869 dagegen in den März gefallen ist.

Die Regelmäßigkeit des Betriebes mit Rücksicht auf die Anschlüsse zu Hagenow an die Berlin-Hamburger Eisenbahn und zu Güstrow an die Großherzogliche Friedrich Franz Bahn erheischte gegen Ende des vorigen Jahres eine kleine Veränderung des diesseitigen Fahrplanes, zu deren Einführung am 1. Januar d. J. wir uns veranlaßt gesehen haben. Die seitdem stattgehabte Einführung eines Tages-Schnellzuges auf der Berlin-Hamburger Bahn in beiden Richtungen nöthigte uns, auf die Nugbarmachung dieser neuen Züge für die Verbindungen mit unserer Bahn Bedacht zu nehmen, und zu diesem Ende am 15. April d. J. wiederum einen neuen Fahrplan ins Leben treten zu lassen. Der Haupterfolg dieser Maßregel ist die Erreichung einer schon lange schmerzlich entbehrten guten Reisegelegenheit von Berlin nach den diesseitigen Stationen, welche jetzt endlich durch Aufnahme des Tages-Schnellzuges in unseren von Hagenow nach Rostock abgehenden Abendzug, welcher zu diesem Zwecke um 58 Minuten später gelegt werden mußte, hergestellt wird. Freilich erleiden die Reisenden nach Schwerin, welche den von Hamburg um 2 Uhr 5 Minuten abgehenden Zug benutzen, dadurch eine Verlängerung ihrer Reise, wogegen ihnen aber das Mittel zu Gebote steht, auch den um 2 Uhr 50 Minuten von Hamburg abgehenden Schnellzug zur Reise zu benutzen, wodurch die ganze Fahrt von Hamburg nach Schwerin, einschließlich des unvermeidlichen Aufenthaltes zu Hagenow, eine Dauer von 4 Stunden 25 Minuten erhält, welche die durch den früheren Fahrplan dargebotene Dauer nur um 12 Minuten übersteigt. Allen von Hamburg über Schwerin hinaus bestimmten Reisenden wird dagegen durch den neuen Fahrplan ein Vortheil dargeboten, indem dieselben von Hamburg nach Rostock nach dem bisherigen Fahrplane 7 Stunden 54 Minuten unterwegs waren, während sie jetzt bei Benutzung des Schnellzuges 45 Minuten weniger zu dieser Reise gebrauchen.

Als einen Vortheil des neuen Fahrplanes haben wir noch hervorzuheben, daß derselbe eine zweite vortreffliche Reisegelegenheit von den diesseitigen Stationen nach Berlin darbietet.

Schon in unserem vorjährigen Berichte konnten wir mittheilen, daß das Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Gouvernement sich entschlossen habe, die Lübeck-Kleinen Bahn auf Großherzogliche Kosten zu erbauen, und seitdem haben die Herren Actionaire durch die geschehene Berufung außerordentlicher Generalversammlungen und durch die dabei vertheilten Berichte auch Kenntniß erhalten von den Seitens des hohen Gouvernements gethanen Schritten zur künftigen Erwerbung der Mecklenburgischen Eisenbahn und von den darauf erfolgten Verhandlungen mit den Gesellschafts-Vorständen.

Da die dabei ausgegebenen Berichte, welche noch jetzt auf den betreffenden Legitimationsbureaus zur Verfügung der Herren Actionaire bereit liegen, die vollständigste Auskunft über die Ergebnisse dieser Verhandlungen enthalten, so wird es eines weiteren Eingehens auf die Sache an dieser Stelle nicht bedürfen.

Nachdem die am 24. April abgehaltene erste außerordentliche General-Versammlung resultatlos geblieben ist, weil die zur Beschlußfähigkeit statutenmäßig erforderliche Anzahl von Stimmen nicht vertreten war, wird nun die Beschlußnahme der Herren Actionaire in dieser hochwichtigen, über die ganze Zukunft der Mecklenburgischen Eisenbahn entscheidenden Angelegenheit in der auf den 10. Juli d. J. anberaumten zweiten außerordentlichen Generalversammlung zum Austrage kommen.

Sollte der Verkauf der Bahn an die Mecklenburgische Regierung durch Annahme des auf Grund der gemachten Offerte entworfenen Vertrages mit dem hohen Ministerio zu Stande kommen, so wird noch eine schließliche Vertheilung derjenigen Gelder stattzufinden haben, welche aus den beiden Betriebsjahren 1867 und 1868 mit zusammen 49732 $\text{R} 10 \text{ S}$ als zweifelhafte Schuld der Eisenbahn abgesetzt wurden, und welche Inhalts des Vertrages, sobald derselbe perfect wird, zum großen Theile zum Nutzen der Herren Actionaire zur Verwendung kommen werden. Eintretenden Falles wird diese Vertheilung gegen Aushändigung des Dividenden-Coupons Nr. 2 — der dritten Serie — geschehen.

Schwerin, den 1. Mai 1869.

Die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Fahrplan.

Verhandlungen
über den Verkauf
der
Mecklenburgischen
Eisenbahn.

Die hiesige Kirche ist nicht weniger schön, als das obige Beispiel in Hinsicht auf die Größe der Kirche. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön.

Die hiesige Kirche ist nicht weniger schön, als das obige Beispiel in Hinsicht auf die Größe der Kirche. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön.

Die hiesige Kirche ist nicht weniger schön, als das obige Beispiel in Hinsicht auf die Größe der Kirche. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön.

Die hiesige Kirche ist nicht weniger schön, als das obige Beispiel in Hinsicht auf die Größe der Kirche. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön.

Die hiesige Kirche ist nicht weniger schön, als das obige Beispiel in Hinsicht auf die Größe der Kirche. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön.

Die hiesige Kirche ist nicht weniger schön, als das obige Beispiel in Hinsicht auf die Größe der Kirche. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön.

Die hiesige Kirche ist nicht weniger schön, als das obige Beispiel in Hinsicht auf die Größe der Kirche. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön.

Die hiesige Kirche ist nicht weniger schön, als das obige Beispiel in Hinsicht auf die Größe der Kirche. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön. Der Ort ist sehr schön, und die Kirche ist sehr schön.

Rechnungs-Vorlagen

am 31. März 1869.

- I. Haupt-Rechnungs-Abchluß.
- II. Betriebs-Rechnung für das Jahr 1868.
- III. Betriebskosten für das Jahr 1868 und vergleichende Uebersicht derselben mit dem Etat.
- IV. Amortisation der Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B.
- V. Amortisation der Schuldverschreibungen.
- VI. Rechnung des Reservefond.
- VII. Rechnung des Erneuerungsfond.
- VIII. Rechnungs-Ablage der Pensions-Casse.

Activa.	Courant.			Courant.			Courant.		
	₤	ß	2	₤	ß	2	₤	ß	2
Aus dem Jahresabschlusse pro 1868:									
Bekleidungs=Conto, Im Voraus bestrittene Ausgaben für Uniformirungs=Gegenstände				4745	2	11			
Werktätten=Conto, Bestand der Haupt=Werkstatt an Materialien und unvollendeten Arbeiten				6697	16	7			
Materialien=Conto, Bestand an Schwellen, Schienen und sonstigen Oberbau=Materialien (dem Reservefond angehörig)	43299	12	3						
Desgleichen an verschiedenen Materialien	29215	44	—	72515	8	3			
Kohlen- und Coke=Conto, Bestand an Kohlen und Coke in der Niederlage und Cokobrennerei- Anstalt zu Wismar				18740	18	—			
Betriebs=Cassen=Conto, Rechnungsbestand in den Cassen der Expeditionen				7487	16	5	110185	14	2
Am 31. März 1869.									
Assicuranz=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				2337	18	—			
Debitoren, Schuldner in laufender Rechnung				3784	3	9			
Großherzogliche Friedrich Franz Eisenbahn, Guthaben bei derselben in laufender Rechnung				3413	3	10			
Haupt=Cassa=Conto, Baarer Bestand				57394	13	3			
Rostocker Bank, Bestand bei derselben				157080	35	—			
Banquiers in Berlin und Hamburg, Guthaben bei denselben				62071	20	—			
Effecten=Conto, Bestand an Prioritäts=Obligationen und Werthpapieren für den Erneuerungsfond	84400	—	—						
Desgleichen für den Assicuranzfond	1700	—	—						
Desgleichen an außerdem vorräthigen Effecten	92493	22	—	178593	22	—	464674	19	10
							574859	34	—

Lußam 31. März 1869.

Passiva.

Aus dem Jahresabschlusse pro 1868:

	Courant.			Courant.			Courant.		
	⌘	℔	℥	⌘	℔	℥	⌘	℔	℥
Betriebs-Rechnung, Ueberschuß aus der Rechnung pro 1868 (II.)				1675	31	6			
Assicuranz=Conto, Erhobene Prämie für unter Werthangabe beförderte Güter				1696	9	4			
Erneuerungs-Fond, Bestand des Erneuerungsfond am Jahreschlusse (VII.)				127798	7	11			
Beamten-Pensions-Casse, Guthaben derselben				274	33	3			
Anspruch des hohen Staats-Ministerii, Die aus den Betriebs-Jahren 1867 und 1868 zur eventuellen Begegnung des diesseits bestrittenen Anspruches des hohen Ministerii abgeleiteten Quoten erscheinen hier als Schuld				49732	10	—	181176	44	—
Am 31. März 1869.									
Dividendenscheine der Stamm=Actien, Dividende pro 1868	119625	—	—						
Rückständige Dividendenzahlungen pro 1864 bis 1867	1253	—	—	120878	—	—			
Zins=Coupons, Rückständige Coupons auf Prioritäts-Obligationen Litt. A. und B.	1682	—	—						
Coupons auf Schuldverschreibungen von 267440 ⌘ Capital, welche a 4 pCt. am 1. Juli cr. fällig werden mit	10697	28	6						
Rückständige Coupons auf Schuldverschreibungen	355	9	3	12734	37	9			
Amortisirte Priorit.=Obligat. und Schuldverschreibungen, Rückständige amortisirte Priorit.=Obligationen Litt. A. und B.	3574	—	—						
Amortisirte Schuldverschreibungen pro 1. Juli cr.	10160	—	—						
Rückständige amortisirte Schuldverschreibungen	3779	9	6	17513	9	6			
Zins- und Capital=Rest für die Amortisation, der Priorit.=Oblig. Litt. A. und B. laut Amortisations-Rechnung (IV.)	48	—	—						
der Schuldverschreibungen laut Amortisations-Rechnung (V.)	60	39	—	108	39	—			
Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Guthaben derselben in laufender Rechnung				112189	15	1			
Creditoren, Gläubiger für vollführte Lieferungen und Leistungen	3412	16	6						
Unabgehobene Nachnahmen aus dem Vorjahre	160	8	9	3572	25	3			
Regulirung des Grundbesizes, Nach abgeschlossener Baurechnung ist an Pacht für disponible Ländereien, abzüglich stattgehabter Ausgaben, noch eingegangen				3465	37	9			
Neue Rechnung, Einnahmen und Ausgaben zur Berechnung beim nächsten Abschlusse (Saldo)				123220	17	8	393682	38	—
							574859	34	—

II.

Betriebs-Rechnung für

[illegible]

[illegible]

Betriebskosten für und vergleichende Uebersicht

Etat			Titel.		
im Einzelnen.			im Ganzen.		
₤	β	2	₤	β	2
A. Allgemeine Verwaltung.					
17164	—	—	20902	10	—
1500	—	—			
1000	—	—			
38	10	—			
1200	—	—			
550	—	—	1050	—	—
500	—	—			
750	—	—	2763	—	—
580	—	—			
150	—	—			
80	—	—			
250	—	—			
3	—	—			
150	—	—			
400	—	—			
200	—	—			
200	—	—			
			24715	10	—
Summa A. Allgemeine Verwaltung					

das Jahr 1868

derselben mit dem Etat.

Ausgabe						Gegen den Etat						Bemerkungen.					
im Einzelnen.			im Ganzen.			mehr.			weniger.								
₤	β	2	₤	β	2	₤	β	2	₤	β	2						
17133	32	6							30	15	6	Ad III. h. Die Mehrausgabe begreift eine von den Gesellschafts-Vorständen an die Beamten bewilligte Theuerungs-Zulage von 10 pCt. eines vierteljährigen Gehalts.					
1668	9	9				168	9	9									
1000	—	—															
38	5	—							—	5	—						
1200	—	—															
			21039	47	3												
700	1	3				150	1	3									
627	39	6				127	39	6									
			1327	40	9												
519	43	11							230	4	1						
566	45	6							13	2	6						
96	14	—							53	34	—						
69	19	—							10	29	—						
128	31	3							121	16	9						
3	—	—															
244	4	—				94	4	—									
3321	42	—				2921	42	—									
									200	—	—						
35	27	—							164	21	—						
			4985	34	8												
			27353	26	8			6	823	31	10						

Betriebskosten für

das Jahr 1868. (Fortsetzung.)

Etat			Titel.								
im Einzelnen.			im Ganzen.								
⌘	β	Δ	⌘	β	Δ						
42734	10	—				I.	a.	Beaufsichtigung und Bedienung: Gehalte und Löhne			
2863	25	—					b.	" " " Bekleidung			
1125	19	—					c.	" " " Miethe-Entschädigung			
512	—	—					d.	" " " Reisekosten			
250	—	—					e.	" " " Bureau-Bedürfnisse			
120	—	—	47605	6	—		f.	" " " Druck- und Insertionskosten			
2088	15	6				II.	a.	Unterhaltungs-Kosten: Planum, Gräben, Böschungen			
2352	32	—					b.	" " " Brücken und Durchlässe			
23533	6	—					c.	" " " Oberbau, Geleise, Weichen, Drehscheiben u.			
6459	45	—					d.	" " " Nebenanlagen			
7559	5	3					e.	" " " Bahnhöfe und Haltestellen			
2067	12	—					f.	" " " Inventar			
920	—	—	44980	19	9		g.	" " " Arbeitszüge für die Bahn-Unterhaltung			
600	—	—				III.	a.	Allgemeine Kosten: Grund- und öffentliche Abgaben			
2396	36	—					b.	" " " Heizung und Beleuchtung			
400	—	—					c.	" " " Feuerversicherung			
634	—	—					d.	" " " Localmiethe für einzelne Stationen			
2000	—	—	6030	36	—		e.	" " " Unvorhergesehene Ausgaben			
			98616	13	9	Summa B. Bahn-Verwaltung					

Ausgabe						Gegen den Etat						Bemerkungen.
im Einzelnen.			im Ganzen.			mehr.			weniger.			
⌘	β	Δ	⌘	β	Δ	⌘	β	Δ	⌘	β	Δ	
42306	23	6							427	34	6	Ad II. c. Die Ueberschreitung des Anschlages liegt in den Mehrkosten, welche die laufenden Gleiscorrecturen erforderten, hervorgegangen aus höheren Lohnsätzen, welche den Streckenarbeitern bewilligt werden mußten.
2990	3	6				126	26	6				
1125	19	—										
512	—	—										
196	24	6							53	23	6	
20	38	—	47151	12	6				99	10	—	Ad II. f. Die Mehrausgabe ist durch die nothwendige Beschaffung von zwei neuen Bahnmeisterwagen veranlaßt worden.
1624	46	9							463	16	9	
2552	14	3				199	30	3				
25534	13	6				2001	7	6				
5979	15	9							480	29	3	
6998	26	6							560	26	9	
2252	8	6				184	44	6				
594	2	6	45535	31	9				325	45	6	
585	30	3							14	17	9	
2084	12	6							312	23	6	
476	29	6				76	29	6				
634	—	—										
1956	13	—	5736	37	3				43	35	—	
			98423	33	6				2781	22	6	

(.0000000000) Betriebskosten für

das Jahr 1868. (Fortsetzung.)

Stat			Titel.		
im Einzelnen.			im Ganzen.		
⌘	β	α	⌘	β	α
8750	—	—	15111	46	—
1075	15	—			
3128	43	—			
871	12	—			
100	—	—			
50	—	—			
1136	24	—			
30078	42	—	35148	24	—
715	30	—			
1744	—	—			
2250	—	—			
360	—	—			
13209	10	—	68442	7	6
766	11	—			
1751	30	—			
354	8	—			
26981	43	—			
1235	37	—			
2978	43	—			
20545	46	6			
125	—	—			
170	—	—			
251	19	—			
72	—	—			
1809	18	—	29709	21	—
1013	9	—			
26257	16	—			
333	16	—			
190	—	—			
70	10	—			
36	—	—			
4629	28	—	5482	28	—
3	—	—			
200	—	—			
350	—	—			
300	—	—			
			153894	30	6

Ausgabe						Gegen den Etat						Bemerkungen.
im Einzelnen.			im Ganzen.			mehr.			weniger.			
⌘	β	℥	⌘	β	℥	⌘	β	℥	⌘	β	℥	
8393	14	—							356	34	—	Ad V. a. Die Ueberschreitung liegt in den Kosten für Beleuchtung der Bahnhöfe und Expeditiionslocale, für welche sich die Veranschlagung nicht auslänglich erwies.
855	16	9							219	46	3	
3093	12	3							35	30	9	
732	32	—							138	28	—	
88	21	6							11	26	6	
3	40	—							46	8	—	
1360	16	—	14527	8	6	223	40	—				
27649	46	—							2428	44	—	
716	24	3					42	3				
1755	32	—					11	32	—			
2380	23	3					130	23	3			
496	3	—	32998	32	6	136	3	—				
13007	26	—							201	32	—	
777	17	6					11	6	6			
1899	39	9					148	9	9			
314	—	—							40	8	—	
23164	14	9							3817	28	3	
974	4	3							261	32	9	
2862	45	3							115	45	9	
20330	32	—							215	14	6	
286	24	9					161	24	9			
161	27	—							8	21	—	
251	19	—										
72	—	—	64102	10	3							
1807	27	—							1	39	—	
785	3	3							228	5	9	
23650	1	6							2607	14	6	
58	30	6							274	33	6	
163	6	3							26	41	9	
70	10	—										
36	—	—	26570	30	6							
6289	9	9					1659	29	9			
3	—	6					—	—	6			
107	—	11							92	47	1	
237	25	6							112	22	6	
60	17	6	6697	6	2				239	30	6	
			144895	39	11	2483	19	9	11482	10	4	

Recapitulation.

Etat.				Ausgabe.			Gegen den Etat					
₹	p	a		₹	p	a	mehr.			weniger.		
							₹	p	a	₹	p	a
24715	10	—	A. Allgemeine Verwaltung	27353	26	8	3462	—	6	823	31	10
98616	13	9	B. Bahn-Verwaltung	98423	33	6	2588	42	3	2781	22	6
153894	30	6	C. Transport-Verwaltung	144895	39	11	2483	19	9	11482	10	4
277226	6	3	mithin weniger gegen den Etat	270673	4	1	8534	14	6	15087	16	8
6553	2	2					6553	2	2			
270673	4	1		270673	4	1	15087	16	8	15087	16	8

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

Stand am 31. December 1868.

	Litt. A.			Litt. B.			Zusammen.		
	900000 ₰			700000 ₰			1600000 ₰		
Capital-Tilgung bis 31. December 1868:									
Litt. A. 19 Jahre, Litt. B. 18 Jahre à 1/2 pSt.	85500	—	—	63000	—	—	148500	—	—
Zinsen-Ersparung bis 31. December 1868	39610	—	—	27038	—	—	66648	—	—
	125110	—	—	90038	—	—	215148	—	—
Ausgelooft sind:									
bis Ende 1868 (Litt. A. in 18 Jahren, Litt. B. in 17 Jahren)	125100	—	—	90000	—	—	215100	—	—
Bestand-Vertrag auf 1869	10	—	—	38	—	—	48	—	—
Nachweis der Obligationen:									
Es waren im Umlauf am 1. Januar 1868	784100	—	—	616800	—	—	1400900	—	—
Ausgelooft im Juli 1868.	9200	—	—	6800	—	—	16000	—	—
Bleibt im Umlauf am 1. Januar 1869	774900	—	—	610000	—	—	1384900	—	—
Im Ganzen ausgelooft bis 1. Januar 1869	125100	—	—	90000	—	—	215100	—	—
Gesamt-Anleihe	900000	—	—	700000	—	—	1600000	—	—

V.
VI.

Amortisation der Schuldverschreibungen.

Capital 348000 Thaler.

Stand am 31. März 1869.

	Gourant.		
	₤	β	α
Capital-Tilgung für die Betriebsjahre 1857, 1858, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867, 1868:			
4 Jahre (1857, 1858, 1860 und 1862) à 1 pCt. des obigen Capitals	13920	—	—
4 Jahre (1861, 1863, 1867 und 1868) à 2 pCt. des obigen Capitals	27840	—	—
2 Jahre (1865 und 1866) à 3 pCt. des obigen Capitals	20880	—	—
1 Jahr (1864) 4 pCt. des obigen Capitals	13920	—	—
(für das Jahr 1859 fand keine Tilgung statt, weil die Dividende weniger als 2 pCt. betrug)			
Zinsen-Ersparung bis 30. Juni 1869	14220	39	—
Ausgelooft sind:	90780	39	—
in den Jahren 1858, 1859, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867 und 1868	90720	—	—
Bestand-Vortrag für die nächste Amortisation	60	39	—
Nachweis der Schuldverschreibungen:			
Es bleiben im Umlauf am 30. Juni 1869	257280	—	—
Ausgelooft sind, wie oben	90720	—	—
Gesammt-Anleihe	348000	—	—

Rechnung des Reservefond bis Ende December 1868.

Ausgabe.	Courant.		Courant.		Einnahme.	Courant.		Courant.	
	fl.	kr.	fl.	kr.		fl.	kr.	fl.	kr.
Zur Erneuerung sind im Jahre 1868 verwendet worden:									
1223 Stück Rigoleschienen			14185	42				2230	20 9
1240 Stück Stoßschwellen	1989	8						991	34
10086 Stück Mittelschwellen	10067	46						13	
194 Stück Weichen-schwellen	366	26						341	12
640 Stück Schienen- und Weichseilstücke			12423	32					
Schienenbefestigungs-Material, als: Platten, Latten, Schrauben, Bolzen u.			298	16					
Arbeitslohn für die Verfertigung des Bahngeländes			7119	7 6				10875	
			789	32				20365	14 9
								34816	33 6

Erlös aus der Veräußerung abhängiger Oberbau-Materialien, nämlich:

Schienen

Schwellen

Altes Schmiedeseisen

Altes Gußeisen

Statutenmäßige Beitrags-Quote aus dem Betriebsjahre 1868

Zufluß aus dem Erneuerungsfond, vergl. Rechnung VII.

[illegible]

Rechnungs-Ablage der Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse der Beamten am 31. December 1868.

	Bis ultimo Decbr. 1867.			Im Jahre 1868.			Total ultimo Decbr. 1868.		
	₹	β	℥	₹	β	℥	₹	β	℥
I. Einnahme.									
1) Personal-Conto:									
a. Gehaltsbeiträge	21420	16	9	1856	8	—	23276	24	9
b. Eintrittsgelder	879	18	—	35	20	—	914	38	—
c. Zulagegelder	556	20	—	25	10	—	581	30	—
d. Extraeinkünfte	877	22	3	7	43	3	885	17	6
2) Erlös für gefundene Gegenstände	1136	37	6	185	26	—	1322	15	6
3) Auffahrt für Heu, Weiden, Ackerstücke etc.	18319	43	9	1331	39	—	19651	34	9
4) Dotationen der Eisenbahn-Gesellschaft	14714	4	—	810	—	—	15524	4	—
5) Verschiedene Ueberweisungen und zufällige Einnahmen	4145	26	6	248	20	3	4393	46	9
6) Strafgelder der Eisenbahn-Beamten	301	16	—	10	44	—	312	12	—
7) Zinsen auf belegte Capitalien	22293	6	9	3613	6	—	25906	12	9
8) Erlös für verkaufte Reglements, Fahrpläne etc.	868	20	6	115	1	—	983	21	6
9) Vergütung für Beaufsichtigung des Staats-Telegraphen	1927	15	—	142	24	—	2069	39	—
Summa der Einnahme	87440	7	—	8382	1	6	95822	8	6
II. Ausgabe.									
1) Unkosten-Conto	118	26	6	—	—	—	118	26	6
2) Personal-Conto:									
a. Invaliden-Pensionen	143	—	—	66	—	—	209	—	—
b. Wittwen-Pensionen	1809	3	3	462	29	6	2271	32	9
c. Waisen-Pensionen	334	30	—	120	43	—	455	25	—
Summa der Ausgabe	2405	11	9	649	24	6	3054	36	3
III. Abschluß.									
Einnahme wie oben ad I.	87440	7	—	8382	1	6	95822	8	6
Ausgabe wie oben ad II.	2405	11	9	649	24	6	3054	36	3
Bestand	85034	43	3	7732	25	—	92767	20	3

Die Nachweisung des obigen Bestandes von 92767 ₹ 20 β 3 ℥ befindet sich umstehend.

Nachweisung des Bestandes der Beamten-Pensions-Casse am 31. December 1868.

Total				Courant		
1868	1867	1866	1865	1868	1867	1866
1	2	3	4	5	6	7
Der nach dem umstehenden Abchlusse (III) sich ergebende Bestand von 92767 fl 20 β 3 a Cour. wird folgendermaßen nachgewiesen:						
1) Baarer Saldo bei der Haupt-Casse der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft				274	33	3
2) in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft:						
Litt. A. Nominalwerth				3900		
Litt. B.				9400		
				13300		
Litt A. Nominalwerth 1800 fl angekauft resp. zu 92, 93 und 98 pCt. =				1694		
Litt. B. " 4300 " " 92, 93 " 96 " =				4044		
3) in 4procentigen Schuldverschreibungen der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft				19038		
170 Stück im Nominalwerthe à 80 fl = 13600 fl , angekauft resp. zu 87, 87 $\frac{1}{2}$, 90, 92 und 94 pCt. mit				11776	33	—
4) in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Nominalwerthe von 650 fl ; davon 550 fl angekauft zu 91 pCt. =				600	24	—
5) in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft:						
24 Stück à 100 fl } im Nominalwerthe von 3900 fl , 3 Stück à 500 fl } angekauft resp. zu 82 und 87 pCt. mit				3311	42	—
6) in 4procentigen Prioritäts-Obligationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (Preussisches Staatspapier)						
74 Stück à 100 fl } im Nominalwerthe von 7600 fl , 4 Stück à 50 fl } angekauft resp. zu 88 $\frac{3}{4}$, 90, 90 $\frac{3}{4}$ und 97 $\frac{1}{2}$ pCt. mit				7040	32	—
7) in 4 $\frac{1}{2}$ procentigen städtischen Grund-Hypotheken, eingetragen zu Stadtbuch primo loco der betreffenden Grundstücke				38891	32	—
8) in 4procentigen ritterchaftlichen Grundhypotheken				11833	16	—
Summa wie oben				92767	20	3
Außer den obigen Beständen sind an Gehaltsbeiträgen noch ausstehend				127	39	—

Die Nachweisung des obigen Bestandes von 92767 fl 20 β 3 a befindet sich umstehend.

Betriebs-Einnahme im Jahre 1868.

Summarische Zusammenstellung

Nachweisungen

über den

gesamten Verkehr

im Jahre 1868.

- 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 beförderten 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.

A.

B.

Betriebs-Einnahme im Jahre 1868.

Summarische Zusammenstellung.

					Im Einzelnen.			Im Ganzen.		
					§	β	α	§	β	α
Zur	Personen	1. II. und III. Klasse	265915	§ 45 β 11 α	273966	45	4			
Zur	Militaire	III. Klasse	8050	§ 47 β 5 α						
Zur	Extraordinair	Fahrten in Salon- und separaten Personenwagen	332	§ 5 β 3 α	1441	16	9			
Zur	20 Extrazüge		1079	§ 11 β 6 α						
Zur 84646,8 Centner Gepäck (Ueberfracht)					9250	10	10			
Zusammen im Personen-Verkehr								284628	24	11
Zur 149 Stück Equipagen					720	5	—			
Zur 4842 Stück großes und 65924 Stück kleines Vieh					19668	16	6			
Zur 3060308,0 Centner Güter					266141	15	5			
Zur Provision auf Nachnahme					673	28	10			
Zusammen im Güter-Verkehr								287203	17	9
Summa (siehe Anlage B.)								571831	42	8
Hiezu: Vergütung für die in den Jahren 1866 und 1867 beförderten Postgüter mit					1967	5	6			
Transportgebühr für extra eingestellte Post- und Güterwagen					293	—	9			
Benutzungs-Vergütung für die vom Bahnhofe Kleinen auf die Baustrecke Kleinen-Lübeck abgefahrenen Materialien					45	24	3			
								2305	30	6
Summa								574137	25	2

A.
B.

8881 rchaz mi ummanniD-achiratz

gummiD-achiratz rchaz mi ummanniD

Betriebs-Resultate

Monatsweise

	Personen.										Gepäck.			Equipagen.			Vieh.									
	Classe.													Classe.												
	I.	II.	III.	Milit. in Cl.	Zusam- men	Einnahme.	Ge- wicht.	Neber- fracht.			Betrag.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Schafe, Zams mel etc.	Schweine.	Gänse, Puter etc.	Hunde.	Anderes Vieh.							
						Centner.																				
Januar	236	7919	14000	2414	24569	16653	47 3	5001,4	473 28	8 2	4 24 27 3	140	262	18	888	1126	50	66	2							
Februar	335	6704	13594	438	21071	14440	42 3	4518,6	454 7	6 —	12 73 38 5	181	186	12	1724	1091	143	62	6							
März	361	7444	17144	451	25400	17451	22 4	5460,8	583 1	2 1	8 41 44 10	84	207	39	3151	2081	151	117	6							
April	403	9278	21036	2521	33238	24084	35 9	7472,6	808 39	10 2	7 34 3 2	88	346	62	4429	2829	50	163	2							
Mai	485	8838	21284	1733	32340	22674	4 —	6720,6	716 36	11 1	13 76 14 5	145	507	58	7258	2068	255	109	14							
Juni	661	11880	29582	1733	43856	28804	24 10	7478,8	755 19	— 2	10 72 35 2	159	316	51	5470	3076	248	175	7							
Juli	843	11736	31040	1430	45049	30450	26 2	9468,3	994 35	4 4	14 75 16 —	313	284	31	5148	2697	361	224	—							
August	758	10934	25487	904	38083	28736	46 10	9915,8	1104 9	8 —	6 32 28 10	244	149	32	5678	2237	546	178	5							
September	610	10908	22635	4559	38712	26640	39 6	8608,8	1020 20	10 —	13 62 12 10	206	207	22	1694	1988	702	178	4							
October	528	9844	25500	1672	37544	26805	23 2	9270,4	1239 37	11 6	11 64 38 5	128	191	19	746	1597	425	118	10							
November	350	7627	16343	1204	25524	17482	46 10	5524,7	605 34	— 3	6 31 46 5	34	258	24	529	1511	50	98	—							
December	407	7840	21705	2401	32353	19740	22 5	5206,0	493 28	— 16	8 129 35 3	78	129	37	259	1430	176	112	1							
	5977	110952	259350	21460	397739	273966	45 4	84646,8	9250 10	10 37	112 720 5	1800	3042	405	36974	23731	3157	1600	57							

im Jahre 1868.

Zusammenstellung

Vieh.			Güter.								Provision.		Extra-ordinaria.								
Betrags.			Güter der ermäßigten Classen.						In Wagenladungen.		Betrags.		Betrags.		Total.						
			Eilgüter.		Normalgüter.		Ausnahmegüter.		Zusammen.		Betrags.		Betrags.								
			Tarif I.		Tarif II A.		Tarif II B.														
R S T			Centner.								R S T		R S T		R S T		R S T				
1231	9	3	3637,1	63256,4	145801,8	28346,6	33021,0	1131,0	275193,9	23418	36	3	44	9	11	51	38	6	41898	5	1
1301	14	5	4013,7	69330,7	148113,4	34906,4	23369,6	1694,5	281428,3	25589	3	—	51	38	5	40	11	6	41951	11	6
1474	7	2	4394,5	73139,3	124608,0	47437,5	23717,2	1270,4	274566,9	24120	2	2	62	41	3	60	24	—	43793	46	11
2162	42	5	4304,0	62438,9	86983,8	28632,9	12099,9	2722,5	197182,0	17536	35	8	49	13	9	21	44	—	44698	22	7
2629	19	2	4798,3	66399,8	90415,5	36875,5	30830,0	3854,9	233174,0	18472	1	11	54	44	10	—	—	—	44623	25	3
2408	32	—	4801,0	58924,2	67320,7	28998,6	27283,0	3763,0	191090,5	16272	34	2	53	31	5	88	42	—	48456	26	7
2443	36	9	6239,6	64313,1	103436,2	26180,9	30799,3	3045,5	234014,6	20527	44	4	58	14	2	293	5	6	54843	34	3
1966	24	4	4749,5	56799,9	121152,0	21186,8	29572,0	1567,8	235028,0	20919	33	7	53	11	1	242	33	6	53055	43	10
1324	—	—	4704,2	71952,3	122386,1	23107,2	43237,2	2365,1	267752,1	23498	18	6	60	33	—	243	9	9	52849	38	5
1015	34	10	6206,9	83115,6	137714,2	29510,4	26153,6	3714,5	286415,2	26214	20	2	63	9	7	—	—	—	55403	20	1
887	24	9	5078,8	69937,5	114218,9	29153,9	80672,4	1924,6	300986,1	24576	2	5	61	18	9	246	43	3	43892	24	5
823	11	5	6011,5	66120,0	134057,2	37281,4	38721,6	1284,7	283476,4	24995	23	3	60	2	8	122	4	9	46364	31	9
19668	16	6	58939,1	80527,7	1396207,8	371618,1	399476,8	28338,5	3060308,0	266141	15	5	673	28	10	1411	16	9	571831	42	8

Total

Uebersicht der Personen-Beförderung im Jahre 1868.

Von	Classe.	Nach Rostock	Nach Schwaan	Nach Güstrow loco	Nach Güstrow trans.	Nach Bülow	Nach War- now	Nach Blanken- berg	Nach Dent- schow	Nach Wismar	Nach Kleinen	Nach Schwe- rin	Nach Zachun	Nach Hage- now loco	Nach Hage- now trans.	Total
Rostock	Erste		23	97	222	58	13	33	3	34	13	173	—	44	181	894
	Zweite		2019	3729	3153	2282	277	728	81	1154	171	3177	20	643	2527	19961
	Dritte		11127	6235	4415	5526	362	1471	76	1938	254	3659	46	1500	5135	41744
	Militair		255	291	302	226	42	76	17	259	28	996	22	160	209	2883
	Summe		13424	10352	8092	8092	694	2308	177	3385	466	8005	88	2347	8052	65482
Schwaan	Erste	22		5	5	5	—	1	—	2	2	6	—	3	3	54
	Zweite	1942		341	107	339	21	66	55	115	43	217	—	67	77	3390
	Dritte	10791		1245	514	2098	107	308	33	205	40	451	17	234	256	16299
	Militair	272		7	1	45	—	2	—	26	—	73	—	3	34	463
	Summe	13027		1598	627	2487	128	377	88	348	85	747	17	307	370	20206
Güstrow loco	Erste	129	3			27	—	8	10	33	11	81	—	10	31	343
	Zweite	3904	283			1878	32	340	68	704	133	1455	4	320	577	9698
	Dritte	6320	1159			6334	164	982	83	1147	257	2329	34	804	1361	20974
	Militair	392	9			42	—	2	—	105	—	484	—	270	71	1375
	Summe	10745	1454			8281	196	1332	161	1989	401	4349	38	1404	2040	32390
Güstrow trans.	Erste	214	7			47	—	18	—	60	14	204	—	57	126	747
	Zweite	2994	107			1099	—	162	—	642	103	1852	—	600	1386	8945
	Dritte	4253	436			2952	—	569	—	856	328	2319	—	1654	4221	17618
	Militair	396	—			12	—	5	—	185	2	808	—	85	189	1682
	Summe	7857	550			4110	—	754	—	1743	447	5213	—	2396	5922	28992
Bülow	Erste	64	7	85	60	—	2	9	11	14	5	38	—	8	12	265
	Zweite	2240	351	1866	1160	—	248	368	140	312	109	829	9	234	300	8166
	Dritte	5400	2037	6343	2619	—	1233	1309	156	707	279	1532	26	639	697	22977
	Militair	249	26	29	32	—	—	40	—	45	1	141	—	12	33	608
	Summe	7953	2421	8273	3871	—	1483	1726	307	1078	394	2540	35	893	1042	32016
Warnow	Erste	12	—	—	—	2	—	—	—	—	—	5	—	6	—	25
	Zweite	242	16	26	—	268	—	32	16	62	95	148	—	78	—	983
	Dritte	365	102	146	—	1160	—	308	48	136	129	193	8	155	—	2750
	Militair	63	—	—	—	—	—	—	—	19	—	35	—	11	—	128
	Summe	682	118	172	—	1430	—	340	64	217	224	381	8	250	—	3886
Blanken- berg	Erste	26	1	6	16	6	—	—	—	6	—	23	—	3	18	105
	Zweite	776	56	303	163	352	32	—	60	366	43	842	—	97	215	3305
	Dritte	1415	291	905	484	1270	308	—	561	1547	772	2527	23	530	556	11189
	Militair	91	5	1	11	5	—	—	—	109	15	221	—	7	38	503
	Summe	2308	353	1215	674	1633	340	—	621	2028	830	3613	23	637	827	15102
Dentschow	Erste	13	—	10	—	10	—	—	—	1	—	31	—	17	—	82
	Zweite	84	54	75	—	129	12	81	—	89	491	273	3	82	—	1373
	Dritte	74	26	76	—	158	45	535	—	251	941	531	27	219	—	2883
	Militair	20	—	—	—	—	—	—	—	10	—	62	—	11	—	103
	Summe	191	80	161	—	297	57	616	—	351	1432	897	30	329	—	4441
Wismar	Erste	49	3	21	66	5	—	8	—	—	4	174	—	26	49	405
	Zweite	1225	112	684	643	283	56	369	79	—	772	3698	11	495	1161	9588
	Dritte	2379	172	1049	827	734	148	1526	307	—	4676	6905	115	1187	2038	22063
	Militair	258	18	98	138	46	23	118	12	—	69	941	9	69	255	2054
	Summe	3911	305	1852	1674	1068	227	2021	398	—	5521	11718	135	1777	3503	34110
Kleinen	Erste	16	1	7	8	5	—	1	—	10	—	10	—	2	2	62
	Zweite	190	37	159	125	109	84	45	507	809	—	1081	1	34	85	3266
	Dritte	324	49	234	266	281	133	785	815	4652	—	3661	63	432	171	11866
	Militair	49	—	11	2	3	—	18	—	80	—	91	—	—	24	278
	Summe	579	87	411	401	398	217	849	1322	5551	—	4843	64	468	282	15472
Schwerin	Erste	187	4	82	203	32	9	18	30	154	14	—	—	126	732	1591
	Zweite	3197	186	1453	1830	856	154	793	264	3751	1153	—	—	3010	6529	23840
	Dritte	3696	449	2357	2400	1482	196	2521	552	7372	4192	—	—	9617	9391	47884
	Militair	966	69	381	681	140	22	177	53	920	98	—	—	184	2007	6320
	Summe	8046	708	4273	5114	2510	381	3509	899	12197	5457	—	—	4507	13375	79635
Zachun	Zweite	13	—	—	—	—	—	—	—	—	5	695	—	179	—	892
	Dritte	35	—	—	—	—	—	—	—	—	136	3824	—	1208	—	5203
	Militair	27	—	—	—	—	—	—	—	—	10	146	—	1372	—	1555
	Summe	75	—	—	—	—	—	—	—	—	151	4665	—	2759	—	7650
Hagenow loco	Erste	48	1	12	79	7	4	6	19	30	—	147	—	—	—	353
	Zweite	741	60	366	657	183	81	113	54	513	31	2986	121	—	—	5906
	Dritte	1455	211	813	1247	535	109	538	145	1266	675	9435	1064	—	—	17493
	Militair	202	—	665	21	—	7	—	7	109	—	676	19	—	—	1706
	Summe	2446	272	1856	2004	725	201	657	225	1918	706	12944	1204	—	—	25158
Hagenow trans.	Erste	176	6	14	94	10	—	16	—	35	4	696	—	—	—	1051
	Zweite	2204	44	511	846	233	—	163	—	1011	50	6577	—	—	—	11639
	Dritte	3594	151	1078	1709	429	—	478	—	1777	92	9399	—	—	—	18707
	Militair	248	25	66	130	32	—	38	—	268	16	979	—	—	—	1802
	Summe	6222	226	1669	2779	704	—	695	—	3091	162	17651	—	—	—	33199
Total.	Erste	956	56	289	753	214	28	118	73	379	67	1588	—	302	1154	5977
	Zweite	19752	3325	9513	8684	8011	997	3260	1324	9528	3199	23830	833	5839	12857	110952
	Dritte	40101	16210	20481	14481	22959	2805	11330	2776	21854	12771	46495	5082	18179	23826	259350
	Militair	3233	407	1549	1318	551	94	476	89	2145	229	5653	234	2622	2860	21460
	Summe	64042	19998	31832	25236	31735	3924	15184	4262	33906	16266	77566	6149	26942	40697	397739

Uebersicht der Personen-Beförderung auf Tagesbillets im Jahre 1868. D.

Die größeren Zahlen (365) stellen die auf der Hinfahrt, dagegen die kleineren Zahlen (569) die auf der Rückfahrt beförderten Personen dar.

Ben.	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 Jachun	Nach Hagenow loco	Nach Hagenow trans.	Total
Rostock	Zweite		365	491	149	325	—	51	—	61	9	321	—	9	—	1781
	Zweite		569	587	220	764	—	91	—	124	11	180	—	11	—	2557
	Dritte		1916	579	181	583	—	70	—	144	3	223	—	17	—	3716
	Dritte		3592	1112	458	1485	—	186	—	194	36	259	—	14	—	7336
	Summe		6442	2769	1008	3157	—	398	—	523	59	983	—	51	—	15390
Schwaan	Zweite	569		86	—	69	—	8	—	7	—	36	—	1	—	776
	Zweite	365		35	—	97	—	7	—	10	2	12	—	—	—	528
	Dritte	3592		311	—	553	—	21	—	20	4	75	—	1	—	4577
	Dritte	1916		186	—	385	—	32	—	20	2	10	—	2	—	2653
	Summe	6442		618	—	1104	—	68	—	57	8	133	—	4	—	8434
Güstrow loco	Zweite	587	35			436	—	46	—	44	7	137	—	7	—	1299
	Zweite	491	86			553	—	28	—	64	18	102	—	15	—	1357
	Dritte	1112	186			1368	—	71	—	117	10	230	—	10	—	3104
	Dritte	579	311			1684	—	90	—	111	30	197	—	76	—	3078
	Summe	2769	618			4041	—	235	—	336	65	666	—	108	—	8838
Güstrow trans.	Zweite	220	—			162	—	—	—	11	—	61	—	—	—	454
	Zweite	149	—			109	—	—	—	8	—	35	—	—	—	301
	Dritte	458	—			337	—	—	—	21	—	88	—	—	—	904
	Dritte	181	—			290	—	—	—	20	—	37	—	—	—	528
	Summe	1008	—			898	—	—	—	60	—	221	—	—	—	2187
Bützow	Zweite	764	97	553	109			83	—	37	6	144	—	6	—	1799
	Zweite	325	69	436	162		146	33	53	37	13	49	—	1	—	1324
	Dritte	1485	385	1684	290			231	—	97	15	204	—	6	—	4397
	Dritte	583	553	1368	337		462	266	34	65	41	83	—	12	—	3804
	Summe	3157	1104	4041	898		608	613	87	236	75	480	—	25	—	11324
Warnow	Zweite	—	—	—	—	146	—	—	—	—	81	—	—	—	—	227
	Zweite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dritte	—	—	—	—	462	—	—	—	—	88	—	—	—	—	550
	Dritte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	—	—	—	—	608	—	—	—	—	169	—	—	—	—	777
Blanken- berg	Zweite	91	7	28	—	33	—	—	—	71	3	179	—	6	—	418
	Zweite	51	8	46	—	83	—	—	—	51	14	59	—	—	—	312
	Dritte	186	32	90	—	266	—	—	—	375	161	566	—	6	—	1682
	Dritte	70	21	71	—	231	—	—	—	179	81	184	—	1	—	838
	Summe	398	68	235	—	613	—	—	—	676	259	988	—	13	—	3250
Dentschow	Zweite	—	—	—	—	53	—	—	—	—	416	—	—	—	—	469
	Zweite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dritte	—	—	—	—	34	—	—	—	—	428	—	—	—	—	462
	Dritte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	—	—	—	—	87	—	—	—	—	844	—	—	—	—	931
Wismar	Zweite	124	10	64	8	37	—	51	—	—	236	933	—	15	—	1478
	Zweite	61	7	44	11	37	—	71	—	—	314	471	—	13	—	1029
	Dritte	194	20	111	20	65	—	179	—	—	927	1310	—	49	—	2875
	Dritte	144	20	117	21	97	—	375	—	—	1606	1064	—	32	—	3476
	Summe	523	57	336	60	236	—	676	—	—	3083	3778	—	109	—	8858
Kleinen	Zweite	11	2	18	—	13	—	14	—	314	—	518	—	3	—	893
	Zweite	9	—	7	—	6	81	3	416	236	—	207	—	—	—	965
	Dritte	36	2	30	—	41	—	81	—	1606	—	1408	—	10	—	3214
	Dritte	3	4	10	—	15	88	161	428	927	—	525	—	7	—	2168
	Summe	59	8	65	—	75	169	259	844	3083	—	2658	—	20	—	7240
Schwerin	Zweite	180	12	102	35	49	—	59	—	471	207	—	—	309	—	1424
	Zweite	321	36	137	61	144	—	179	—	933	518	—	239	550	—	3118
	Dritte	259	10	197	37	83	—	184	—	1064	525	—	—	365	—	2724
	Dritte	223	75	230	88	204	—	566	—	1310	1408	—	2068	1567	—	7739
	Summe	983	133	666	221	480	—	988	—	3778	2658	—	2307	2791	—	15005
Jachun	Zweite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	239	—	—	—	239
	Zweite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2068	—	—	—	2068
	Dritte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dritte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2307	—	—	—	2307
	Summe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hagenow loco	Zweite	11	—	15	—	1	—	—	—	13	—	530	—	—	—	590
	Zweite	9	1	7	—	6	—	6	—	15	3	309	—	—	—	356
	Dritte	14	2	76	—	12	—	1	—	32	7	1567	—	—	—	1711
	Dritte	17	1	10	—	6	—	6	—	49	10	365	—	—	—	464
	Summe	51	4	108	—	25	—	13	—	109	20	2791	—	—	—	3121
Hagenow trans.	Zweite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zweite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dritte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dritte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total.	Zweite	2557	528	1357	301	1324	—	312	—	1029	965	3118	—	356	—	11847
	Zweite	1781	776	1299	454	1799	227	418	469	1478	893	1424	239	590	—	11847
	Dritte	7336	2553	3078	528	3804	—	838	—	3476	2168	7739	—	464	—	31984
	Dritte	3716	4577	3104	904	4397	550	1682	462	2875	3214	2724	2068	1711	—	31984
	Summe	15390	8434	8838	2187	11324	777	3250	931	8858	7240	15005	2307	3121	—	87662

Uebersicht der Vieh- und Equipagen-Beförderungen im Jahre 1868.

Von	Nach Hofstad	Nach Schwaan	Nach Güstrow loco	Nach Güstrow trans.	Nach Püßow	Nach Warnow	Nach Blanken- berg	Nach Dentschow	Nach Wismar	Nach Altenen	Nach Schwerin	Nach Güstrow loco	Nach Güstrow trans.	Total
Pferde	57	3	1	7	8	—	—	—	2	—	25	37	78	158
Kindvieh	33	2	1	9	2	—	—	—	—	—	2	—	11	61
Kälber	557	42	—	6	1	—	—	—	—	1	—	—	2	5
Schafe, Hammel u.	133	106	—	14	3	—	—	—	—	—	4	—	1839	2288
Schweine	192	101	—	15	16	—	—	—	10	—	1	—	346	594
Puter, Gänse u.	27	26	—	28	21	—	—	—	16	—	2	—	22	168
Hunde	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	41	—	2	219
Anderes Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Equipagen	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	6	—	2	17
Pferde	57	3	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	18	75
Kindvieh	33	2	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	86	227
Kälber	557	42	—	100	1	—	—	—	—	—	—	—	12	52
Schafe, Hammel u.	133	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1497	2167
Schweine	192	101	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—	312	452
Puter, Gänse u.	27	26	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	22	231
Hunde	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
Anderes Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Equipagen	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pferde	7	6	—	28	28	—	—	—	7	—	12	28	18	109
Kindvieh	15	—	—	12	12	—	—	—	6	—	—	7	478	532
Kälber	4	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	60	65
Schafe, Hammel u.	154	2	—	142	142	—	—	—	38	—	49	171	4558	5119
Schweine	45	1	—	65	65	—	—	—	22	—	2	2	2132	2268
Puter, Gänse u.	78	3	—	8	8	—	—	—	9	—	2	2	3	136
Hunde	44	—	—	27	27	—	—	—	4	—	20	6	12	132
Anderes Vieh	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2
Equipagen	1	—	—	6	6	—	—	—	—	—	3	—	—	10
Pferde	5	21	—	15	15	—	—	—	3	—	16	98	27	188
Kindvieh	8	—	—	10	10	—	—	—	—	—	5	—	325	735
Kälber	89	2	—	345	345	—	—	—	—	—	—	—	31	43
Schafe, Hammel u.	61	9	—	64	64	—	—	—	5	—	5	—	8179	9834
Schweine	913	—	—	6	6	—	—	—	—	—	—	—	6135	6496
Puter, Gänse u.	38	5	—	20	20	—	—	—	10	—	18	20	64	1133
Hunde	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	44	30	30	153
Anderes Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Equipagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Pferde	6	—	—	42	—	—	—	—	2	—	4	46	9	125
Kindvieh	5	—	—	27	—	—	—	—	3	—	11	—	79	142
Kälber	15	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	40	66
Schafe, Hammel u.	109	1	—	29	—	—	—	—	—	—	—	—	1843	2899
Schweine	43	2	—	35	—	—	—	—	—	—	3	—	275	1545
Puter, Gänse u.	273	—	—	49	—	—	—	—	—	—	—	—	1422	516
Hunde	15	7	—	20	—	—	—	—	10	—	12	—	35	516
Anderes Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	4	128
Equipagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Kälber	1	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	10
Schafe, Hammel u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Puter, Gänse u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Hunde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
Anderes Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
Equipagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pferde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Kindvieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	191
Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
Schafe, Hammel u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5702
Schweine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4512
Puter, Gänse u.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	288
Hunde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
Anderes Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Equipagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4

	Pferde Kälber Schafe, Hammel u. Schweine Puter, Gänse u. Hunde	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	25	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Uebersicht der Güter-Beförderung im Jahre 1868.

Von	Bezeichnung der Classen.	Rostock		Schwan		Güstrow loco		Güstrow trans.		Bülow		Warnow		Friedrichs- walde		Blanken- berg		Dersfchow		Wismar		Kleinen		Schwerin		Hagenow loco		Hagenow trans.		Total	
		1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4	1/2	3/4				
Rostock	Zum Gültig-Zarif	8157	17006	22295	99717	7711	4917	2411	3068	6956	64	11014	31015	2934	114923																
	" Normal-Zarif I.	32885	25766	540516	58392	4746	129619	3668	1011	124731	1045	23977	80977	305312	1788668																
	" Produeten-Zarif II A.	1849	87311	15199	3337	1233	16409	3337	1011	29893	7526	59776	29781	393412	355381																
	" Produeten-Zarif II B.	10175	115671	56174	18515	243	351	351	60	503	7526	59776	29781	393412	355381																
	Zu den Ausnahm-Zarif	3140	536186	190212	5222	243	351	351	60	503	7526	59776	29781	393412	355381																
Schwan	Zum Wagenladungs-Zarif	244	4526	7299	5018	1856	5291	407	8937	178543	34561	399215	12124	78968	413340																
	Zu den Ausnahm-Zarif	1410	22255	24172	13128	1856	5291	407	8937	178543	34561	399215	12124	78968	413340																
	Zum Gültig-Zarif	209225	1040615	993592	190621	11026	71	1122	239	629	195	433	67	515	991																
	" Normal-Zarif I.	1570	5098	6573	4766	539	80	1122	239	629	195	433	67	515	991																
	" Produeten-Zarif II A.	1343	3437	80	9516	—	—	90	120	98	—	—	—	—	—																
Güstrow loco	Zu den Ausnahm-Zarif	330	4337	50	130	116	847	98	888	30	40	1204	605	1223	22332																
	Zum Wagenladungs-Zarif	10731	32261	21713	90712	6712	4379	7821	6341	12667	15921	3927	101751	527657																	
	Zum Gültig-Zarif	8504	112676	5077	5077	84	933	933	92	26618	286	6031	603	5371	29503																
	" Normal-Zarif I.	534605	24737	65639	16126	167	11414	11414	226	23242	1658	63394	601	297899	561661																
	" Produeten-Zarif II A.	10519	55317	21778	22151	—	—	22151	—	67891	112077	133798	1256	257035	1670482																
Güstrow trans.	Zu den Ausnahm-Zarif	20956	—	180	240	145	145	40	11549	200	6294	131	1367	34328																	
	Zum Wagenladungs-Zarif	7596	—	10189	312	2607	5658	331	4943	572	572	2848	7568	62447																	
	Zum Gültig-Zarif	811035	926011	—	—	—	5468	1049	13663	14348	249555	59375	1496208	3177272																	
	" Normal-Zarif I.	8209	271	752	339	339	4778	—	—	1011	214	3338	15116	16947	3259																
	" Produeten-Zarif II A.	148304	6932	9987	19283	80	80	80	80	6688	4628	10499	387359	1331595	369680																
Bülow	Zu den Ausnahm-Zarif	41	1769	—	—	—	—	—	—	6925	242	431	—	—	327012																
	Zum Wagenladungs-Zarif	319	340	340	340	—	—	—	—	469	242	431	—	—	9185																
	Zum Gültig-Zarif	4138	280	7592	225	2171	150	150	40	11549	240	260	320	8224	37937																
	" Normal-Zarif I.	108217	291	10391	7592	642	2897	320	86	1649	3105	260	320	8224	37937																
	" Produeten-Zarif II A.	623	87	29749	139	13037	10388	—	—	131479	184007	70161	423691	1941205	5119557																
Warnow	Zum Gültig-Zarif	623	87	29749	139	13037	10388	—	—	131479	184007	70161	423691	1941205	5119557																
	" Normal-Zarif I.	435	523	339	2365	464	4778	—	—	69	187	3338	421	1586	18268																
	" Produeten-Zarif II A.	39939	80	2834	3230	808	1819	808	5786	5234	2181	7933	4203	55311	153962																
	Zu den Ausnahm-Zarif	232	180	—	988	—	—	—	—	2976	18318	1059	810	380803	696241																
	Zum Wagenladungs-Zarif	1471	74	163	324	642	2897	320	86	1649	2365	4119	5208	2186	49395																
Friedrichs- walde	Zum Gültig-Zarif	39703	3284	337	—	—	1511	78	28669	555	11	757	888	—	4618																
	" Normal-Zarif I.	2836	—	251	36	—	1971	3035	—	5001	3110	11581	1392	92548	36																
	" Produeten-Zarif II A.	111284	4318	48814	103917	19188	—	—	1456	15001	261	756	32816	41407	92548																
	Zu den Ausnahm-Zarif	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1461																
	Zum Wagenladungs-Zarif	11532	4318	51324	176335	19188	—	—	—	29561	31361	63738	34208	—	5305569																
Blanken- berg	Zum Gültig-Zarif	1605	3118	1069	3014	1088	1517	198	198	613	156	1184	355	9711	8018																
	" Normal-Zarif I.	44167	267	13021	7795	16045	4883	5156	5156	15128	2301	10347	3085	30493	13509																
	" Produeten-Zarif II A.	206324	4172	24582	31462	21502	8771	20387	20387	239463	14405	91377	59924	191724	889079																
	Zu den Ausnahm-Zarif	80	305	130	70	260	100	700	3544	9325	151078	20230	80	28	601	617055															
	Zum Wagenladungs-Zarif	5257	534	2792	1791	2609	221	25242	21	21	2812	345	5317	1428	3213	11036															
Dersfchow	Zum Gültig-Zarif	215	115	421	414	65	19	19	19	168	57	438	211	56072	1725733																
	" Normal-Zarif I.	10085	478	—	—	416	2362	—	—	2585	111205	824112	7039	21172	24633																
	" Produeten-Zarif II A.	478	—	—	—	328	2362	—	—	885	1282	4703	10961	21172	24633																
	Zu den Ausnahm-Zarif	—	—	60	—	—	—	—	—	1390	80	3580	—	—	5050	60442															
	Zum Wagenladungs-Zarif	427	93	331	364	45	45	107	275	275	636	315	5317	1428	3213	11036															
Wismar	Zum Gültig-Zarif	6324	3215	2056	3355	89	288	211	211	168	57	438	211	56072	1725733																
	" Normal-Zarif I.	42416	3271	24632	2933	13124	4534	40988	890	15128	2301	10347	3085	30493	13509																
	" Produeten-Zarif II A.	31942	6117	19302	546	104	464	14926	10074	539022	542933	1645	1355635	1932785	480836																
	Zu den Ausnahm-Zarif	1701	—	2326	4256	27457	4149	11085	10693	6195	24143	764694	6195	418	522205	932785															
	Zum Wagenladungs-Zarif	238	20	155	407	1757	798	2700	48686	48686	377587	170688	2500	8980	2548861	2548861															
Kleinen	Zum Gültig-Zarif	793	219	93	415	174	455	599	599	274	274	9633	45	2062	15472																
	" Normal-Zarif I.	7725	634	3504	3726	272	303	2937	2937	10694	516	80407	299	4692	43296																
	" Produeten-Zarif II A.	28085	810	810	3726	4211	80	11665	11665	128021	267266	24568	240	762	216343																
	Zu den Ausnahm-Zarif	40	—	—	80	—	—	—	—	38385	1875	2508	980	80	48985	48985															
	Zum Wagenladungs-Zarif	871	72	599	726	315	62	353	22	260	1631	389	389	738	9922	110															
Schwerin	Zum Gültig-Zarif	37874	735	12296	9878	3209	1165	389	17929	193141	1348	79213	31818	14612	379033																
	" Normal-Zarif I.	6041	456	3785	4025	2039	291	2012	892	7451	1348	79213	31818	14612	379033																
	" Produeten-Zarif II A.	77262	7105	32705	39021	16946	1049	23884	23884	54238	516	80407	299	4692	43296																
	Zu den Ausnahm-Zarif	80	—	1375	80	—	—	—	—	3431	1875	2508	980	80	48985	48985															
	Zum Wagenladungs-Zarif	100	40	2216	175	100	10	100	100	262	100	108	128	38138	38138																

G.

Vergleichende Uebersicht der Personenbeförderung

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

mit Angabe der von den Personen zurückgelegten Meilen.

Es sind befördert:

	1868.				1867.				1866.			
	Personen incl. Militairs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.		Personen incl. Militairs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.		Personen incl. Militairs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.	
Von												
Rostock	2	65482	1	492161	2	61472	1	460426	3	56212	1	423947
Schwaan	7	20206	8	64592	7	19534	8	63910	7	18566	8	62014
Güstrow	3	61382	3	436516	3	58688	2	417963	4	55395	4	391647
Bützow	6	32016	6	119535	6	29688	6	112284	6	29387	6	108526
Blankenberg	9	15102	7	73271	9	14447	7	71930	9	13721	7	67547
Bismar	5	34110	5	205673	5	33578	5	201575	5	33056	5	197552
Kleinen	8	15472	9	45418	8	14692	9	40178	8	14680	9	42710
Schwerin	1	79635	4	421740	1	72453	4	389005	1	75530	3	406555
Hagenow	4	58357	2	440016	4	54381	3	413527	2	56985	2	422655
Warnow	12	3886	11	14580	12	3527	10	13709	11	3829	10	15486
Bentschow	11	4441	12	13388	11	4120	11	12513	12	3793	11	12088
Zachun	10	7650	10	15916	10	4899	12	10579	10	4880	12	10915
	397739		2342806		371479		2207599		366034		2161642	
Nach												
Rostock	3	64042	2	472520	3	59999	2	442410	3	56057	2	423705
Schwaan	7	19998	8	61000	7	19334	8	59459	7	18241	8	57934
Güstrow	4	57068	4	385411	4	54500	4	367570	4	52774	4	355101
Bützow	6	31735	6	113930	6	29411	6	106150	6	29336	6	106529
Blankenberg	9	15184	7	73114	8	14812	7	72067	9	14037	7	68353
Bismar	5	33906	5	200940	5	33510	5	197033	5	32949	5	193557
Kleinen	8	16266	9	46988	9	14537	9	38842	8	14330	9	40109
Schwerin	1	77566	3	415562	1	71886	3	387970	1	72695	3	394742
Hagenow	2	67639	1	531417	2	61471	1	500458	2	61412	1	480829
Warnow	12	3924	11	14291	12	3497	10	12720	11	3797	11	14529
Bentschow	11	4262	12	12535	11	3638	12	10821	12	3534	12	10668
Zachun	10	6149	10	15098	10	4884	11	12099	10	6872	10	15586
	397739		2342806		371479		2207599		366034		2161642	

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

Vergleichende Uebersicht der Güterbeförderung

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

mit Angabe der von den Gütern zurückgelegten Meilen.

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

	1868.				1867.				1866.			
	Centner.		Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.		Centner.		Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.		Centner.		Diese haben zusammen zurückgelegt Meilen.	
Von												
Rostock	4	396758	3	3399898	4	393156	3	3314260	4	427351,0	3	3754781
Schwaan	9	50543	8	259174	8	53788	8	284462	8	50651,8	8	363455
Güstrow	1	813587	1	7716321	1	677775	2	5995888	1	577537,2	2	5178656
Bützow	7	90682	7	693993	7	97960	7	631130	7	107659,1	7	758381
Blankenberg	6	169920	6	931383	6	174736	6	1003723	6	168382,5	6	964966
Wismar	2	596086	4	3138878	3	527880	4	2702766	3	448155,1	4	2422952
Kleinen	10	36911	11	123128	11	30654	11	104204	9	46179,2	9	146709
Schwerin	5	241907	5	1107340	5	241812	5	1174025	5	250222,1	5	1133825
Hagenow	3	560689	2	5505713	2	633263	1	6295214	2	551915,7	1	5598322
Warnow	12	15209	12	77968	12	15112	12	75487	12	14987,3	12	84126
Friedrichswalde	8	53056	9	233474	9	40819	9	214719	10	31477,4	10	118494
Ventischow	11	34960	10	127895	10	36075	10	128070	11	30179,3	11	104911
		3060308		23315165		2923030		21923948		2704697,7		20629578
Nach												
Rostock	2	604894	2	5089542	2	689697	2	5730186	2	554308,2	2	4678450
Schwaan	9	42055	9	190645	9	40897	9	207836	9	30514,6	9	154929
Güstrow	4	376960	3	3138569	4	397817	3	3434013	4	421113,9	3	3579195
Bützow	7	79072	8	337986	7	80965	7	420256	7	68331,0	7	350391
Blankenberg	8	67438	7	383666	8	72565	6	446629	8	57556,0	6	356490
Wismar	5	190337	5	1286592	5	187527	5	1308628	5	189075,0	5	1227546
Kleinen	6	168996	6	607073	6	99091	8	270259	6	80832,6	8	236667
Schwerin	3	575440	4	2802844	3	606715	4	2941929	3	518486,2	4	2564773
Hagenow	1	924327	1	9372202	1	724216	1	7077409	1	760263,2	1	7382007
Warnow	11	10317	11	39472	11	7085	11	27920	11	8640,6	11	35318
Friedrichswalde	12	3580	12	14182	12	3893	12	18351	12	3543,8	12	15620
Ventischow	10	16892	10	52392	10	12562	10	40532	10	12032,6	10	48192
		3060308		23315165		2923030		21923948		2704697,7		20629578

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

Uebersicht der Personen- und Güter-Abfertigungen.

	Personen.					Güter.							
	I. Gl.	II. Gl.	III. Gl.	Wirt- sch. Gl.	Aufsum- men.	Sum- me Eigut- tarif.	Sum- me Person- tarif I.	Sum- me ermäßigten tarif II A.	Sum- me ermäßigten tarif II B.	Sum- me zus- nähm- tarif.	Sum- me zus- nähm- tarif.	Sum- me zus- nähm- tarif.	Sum- me zus- nähm- tarif.
A. Im Eisenverkehr sind abgefertigt	2492	71059	190648	14117	278316	21683,4	222097,1	441878,3	293060,0	332097,6	15427,0	43212,4	1371456,7
B. Im direkten Verkehr sind abgefertigt:													
1) von der Berlin-Stettiner Eisenbahn nach der Mitteldeutschen Eisenbahn	32	855	1934	—	2821	156,6	7112,5	24806,3	1505,9	—	—	999,9	34581,2
2) von der Mitteldeutschen Eisenbahn nach der Berlin-Stettiner Eisenbahn	44	1057	1416	—	2517	223,8	1910,0	160,0	—	—	—	1053,9	3347,7
3) von der Ostpreuss. Friedrich Franz Eisenbahn nach der Mitteldeutschen Eisenbahn	589	6704	11463	1493	20249	1408,4	23987,1	241714,2	28733,3	9185,5	2971,3	5253,8	283235,6
4) von der Mitteldeutschen Eisenbahn nach der Ostpreuss. Friedrich Franz Eisenbahn	615	6781	11356	1188	19940	3244,2	63962,6	241313,5	9270,5	19505,2	2040,5	5337,0	127673,5
5) von der Berlin-Hannovers Eisenbahn nach der Mitteldeutschen Eisenbahn	852	9022	15006	1672	26532	15320,4	215512,5	81470,9	2412,3	17170,5	2554,8	8611,7	343053,1
6) von der Mitteldeutschen Eisenbahn nach der Berlin-Hannovers Eisenbahn	893	9631	17519	2419	30482	5866,5	96134,2	451663,0	26986,5	8904,0	2613,0	11831,2	603998,4
7) von Lübeck nach der Mitteldeutschen Eisenbahn	30	685	1063	—	1778	1226,1	10230,0	606,0	4630,0	—	69,6	729,5	17491,2
8) von der Mitteldeutschen Eisenbahn nach Lübeck	39	726	1162	252	2178	713,8	2731,9	850,1	—	—	190,0	800,9	5286,7
9) von Hannover nach der Mitteldeutschen Eisenbahn	41	482	295	—	818	—	—	—	—	—	—	422,5	527,3
10) von der Mitteldeutschen Eisenbahn nach Hannover	59	479	341	—	879	—	—	—	—	—	—	527,3	527,3
11) von Mecklenburg nach der Mitteldeutschen Eisenbahn	21	338	330	—	688	728,3	33878,5	14407,8	405,6	12045,8	240,0	285,3	61991,3
12) von der Mitteldeutschen Eisenbahn nach Mecklenburg	21	291	228	—	540	626,6	2539,0	5525,1	149,0	—	139,0	273,0	9251,7
13) von Halle nach der Mitteldeutschen Eisenbahn	14	266	304	—	584	1796,6	6867,2	—	—	—	—	281,5	8945,3
14) von der Mitteldeutschen Eisenbahn nach Halle nach Leipzig	16	324	355	—	695	627,2	9630,7	—	—	—	—	368,3	10626,2
15) von den Mitteldeutschen Verkehr-Stationen nach der Mitteldeutschen Eisenbahn	—	—	—	—	—	407,4	6523,6	—	—	—	50,0	—	6981,0
16) von der Mitteldeutschen Eisenbahn nach den Mitteldeutschen Verkehr-Stationen	—	—	—	—	—	348,4	1445,0	—	—	—	—	—	1793,4
C. Im Durchgangs-Verkehr sind abgefertigt:	3265	37661	62772	7024	110722	32694,3	482464,8	815516,9	74093,1	66811,0	10868,2	36775,8	1519224,1
1) von der Berlin-Stettiner Eisenbahn nach Hamburg	5	188	674	—	867	382,5	12498,9	2626,6	—	—	—	418,6	15926,6
2) von Hamburg nach der Berlin-Stettiner Eisenbahn	5	174	502	—	681	807,0	29604,4	2723,5	—	—	10,0	297,0	33441,9
3) von der Berlin-Stettiner Eisenbahn nach Lübeck	—	—	—	—	—	64,1	436,4	110,0	—	—	—	—	670,5
4) von Lübeck nach der Berlin-Stettiner Eisenbahn	—	—	—	—	—	52,4	1108,4	—	—	—	—	—	1160,8
5) von der Ostpreuss. Friedrich Franz Eisenbahn nach der Berlin-Hannovers Eisenbahn	121	1198	3547	189	5053	770,8	20177,7	130436,0	2465,0	—	632,0	3179,1	157960,7
6) von der Berlin-Hannovers Eisenbahn nach der Ostpreuss. Friedrich Franz Eisenbahn	89	672	1207	130	2098	2277,7	31675,1	2823,1	—	568,2	1220,0	763,9	38328,0
7) von der Ostpreuss. Friedrich Franz Eisenbahn nach Lübeck	—	—	—	—	—	64,5	1191,0	—	—	—	—	—	1435,9
8) von Lübeck nach der Ostpreuss. Friedrich Franz Eisenbahn	—	—	—	—	—	142,4	4113,8	93,4	—	—	—	—	4349,6
Total	5977	110952	259850	21460	397739	58939,1	805727,7	1396207,8	371618,1	309476,8	28338,5	84646,8	3144954,8

Statistische Uebersichten

am Schlusse des Jahres 1868.

1. Zusammenstellung der von den einzelnen Locomotiven im Jahre 1868 durchlaufenen Reisen und des dabei verbrauchten Materials.
2. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1868 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.
3. Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1868 vorhandenen Wagen und Nachweisung von deren Leistungen.
4. Allgemeine statistische Notizen.

Zusammen stellung

der von den einzelnen Locomotiven im Jahre 1868 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.

Der Locomotiven		Personen - Bzge.									Gemischte								
		Strecke Rostock-Hagenow.					Strecke Güstrow-Bützow.					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					
Gefe und Kohlen. ℔	Holz. Cbrß.			Del u. Talg. ℔	Gefe und Kohlen. ℔	Holz. Cbrß.			Del u. Talg. ℔	Gefe und Kohlen. ℔	Holz. Cbrß.			Del u. Talg. ℔					
Nr.	Namen																		
1	Rostock	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Wismar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Güstrow	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Marschall Vorwärts .	1492,3	32185,6	121300	343	227	88,2	1882,8	12400	22	52	1374,3	34604,5	104100	322	184	—	—	—
5	Hamburg	—	—	—	—	—	136,8	1971	15200	33	25	8,2	176,3	700	—	2	—	—	—
6	Schwerin	154	2565,7	17600	45	31	28,8	494,6	2300	14	11	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Bützow	1201,2	23304,8	115500	292	172	—	—	—	—	—	3237,7	81612,6	225800	723	541	—	—	—
9	Schwaan	3930,8	85645,8	287900	969	735	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Nebel	4570	98354,7	323300	1034	730	133,2	1933,2	21000	56	50	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Warnow	130,8	2165,5	27600	64	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Magdeburg	39,2	845,2	2100	10	9	144	2309,4	17700	33	66	3084,1	74763,1	228300	737	481	—	—	—
13	Mecklenburg	13	248	1100	—	4	—	—	—	—	—	26,5	541,4	2100	—	7	—	—	—
14	Ludwigslust	12,3	254,2	1000	—	3	—	—	—	—	—	4,1	66,2	300	—	1	—	—	—
15	Strelitz	—	—	—	—	—	637,2	9651,6	64500	228	266	123,2	2911,3	10800	28	24	—	—	—
16	Hercules	—	—	—	—	—	266,4	2707,2	21000	126	92	585,2	15845,1	50900	145	84	—	—	—
17	No. 300	4,1	57,4	300	5	1	579,6	7255,8	39900	325	225	800,8	21722,7	64600	182	124	—	—	—
18	Obotrit	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	184,8	4666,1	14800	28	56	—	—	—
19	Swantewit	—	—	—	—	—	648	9286,2	53800	281	249	1817,2	40982,5	143800	400	253	—	—	—
20	Ostsee	1386	25621,1	99600	342	156	307,8	5089	31500	107	122	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Radegast	14,8	225,7	1200	5	3	—	—	—	—	—	3,7	18,5	200	—	1	—	—	—
22	Nielot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Hertha	1888,4	40416,3	138200	427	259	979,2	12722,4	127100	291	350	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Freya	3608,8	79817,7	260500	828	762	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Hulda	4088,8	82164,8	333700	930	849	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Wodan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Thor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe		22534,5	473872,5	1730900	5294	3996	3949,2	55303,2	406400	1536	1508	11249,8	277910,3	846400	2565	1758			
Auf 1 Zugmeile sind verbraucht		mit	21,03	76,80	0,23	0,18	mit	14,0	102,91	0,39	0,38	mit	24,70	75,24	0,23	0,16			

Im Durchschnitt mit 26,62 Achsen 94,23 K Cofe und Kohlen, 0,24 Ebfß. Holz, 0,20 K Del und Talg.

Anmerkung. Von Maschinen der Berlin-Hamburger Bahn sind in Extrazügen 22,2 Meilen mit 432,9 Achsmeilen auf Mecklenburgischer Bahn zurückgelegt.

Büge.		Güter - Büge.										Der				
Strecke Wismar-Kleinen.					Strecke Rostock-Hagenow.					Strecke Güstrow-Bützow.					Locomotiven	
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			Namen	Nr.
		Eise und Kohlen.	Holz.	Del u. Talg.			Eise und Kohlen.	Holz.	Del u. Talg.			Eise und Kohlen.	Holz.	Del u. Talg.		
2979,9	47497,8	237400	304	227	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rostock	1
2793	42262,5	210200	287	238	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Wismar	2
3252,9	50901,9	258800	332	297	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Güstrow	3
—	—	—	—	—	8,2	376,3	1000	—	2	—	—	—	—	—	Marschall Vorwärts	4
157,5	1921,5	13400	12	29	5,4	204,6	600	—	2	—	—	—	—	—	Hamburg	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Schwerin	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Berlin	7
—	—	—	—	—	32,8	1522,1	4000	5	12	—	—	—	—	—	Bützow	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Schwann	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nebel	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Warnow	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43,2	2502	11100	—	20	Magdeburg	12
14,7	247,8	1000	—	4	11,7	485,6	600	—	4	—	—	—	—	—	Mecklenburg	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ludwigslust	14
—	—	—	—	—	4,1	147,6	400	—	1	183,6	10706,4	37600	—	91	Strelitz	15
—	—	—	—	—	578,1	20025,6	53300	493	149	244,8	15642	56800	—	96	Hercules	16
—	—	—	—	—	217,3	10491	26900	167	25	489,6	27235,8	80800	—	213	No. 300	17
—	—	—	—	—	2132	90646,8	257100	1727	524	—	—	—	—	—	Obotrit	18
—	—	—	—	—	173,8	10046,4	19900	39	49	334,8	20431,8	70900	—	151	Swantewit	19
12,6	172,2	300	5	4	—	—	—	—	—	3,6	118,8	400	—	1	Ostsee	20
—	—	—	—	—	1742,2	122788,9	286000	242	366	—	—	—	—	—	Radegast	21
—	—	—	—	—	1680	106909,1	250500	203	305	—	—	—	—	—	Nielot	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	927	4400	—	5	Hertha	23
—	—	—	—	—	7,4	307,1	1200	7	1	—	—	—	—	—	Freya	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Hulda	25
—	—	—	—	—	2825	191481,1	477000	297	551	—	—	—	—	—	Wodan	26
—	—	—	—	—	1819,5	125889,1	272500	181	473	—	—	—	—	—	Thor	27
9210,6	143003,7	721100	940	799	11237,5	681321,3	1651000	3361	2464	1317,6	77563,8	262000	—	577	Summe	
mit	15,83	78,29	0,10	0,09	mit	60,63	146,92	0,30	0,22	mit	58,87	198,86	—	0,44	Auf 1 Zugmeile sind verbraucht	

1.

Zusammenstellung

der von den einzelnen Locomotiven im Jahre 1868 durchlaufenen Meilen und des dabei verbrauchten Materials.
(Fortsetzung.)

Der		Hülfs- und Extra-Büge.					Material-Büge.				Reservediens.				Leer.			
Locomotiven		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		
Nr.	Namen			Coke und Kohlen.	Holz. Cbfß.	Del u. Talg.			Coke und Kohlen.	Del u. Talg.		Coke und Kohlen.	Holz. Cbfß.	Del u. Talg.		Coke und Kohlen.	Holz. Cbfß.	Del u. Talg.
1	Rostock	6,4	110,2	500	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	26,4	900	10	8
2	Wismar	4,2	79,8	400	—	1	1,5	3	100	1	—	—	—	—	21,5	1000	15	9
3	Güstrow	4,2	42	200	—	1	1,6	3,2	100	1	—	—	—	—	23,7	700	10	7
4	Marschall Vorwärts .	51,8	393,2	3300	20	18	7,4	74	400	1	—	1500	10	15	87,5	3100	15	28
5	Hamburg	5,7	30	300	—	2	551,6	8354,8	37500	115	338,8	76500	478	131	62,3	1700	10	16
6	Schwerin	39,9	244,4	2000	10	11	210,8	3246	11700	19	113,6	20900	172	57	77,9	3000	30	22
7	Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Bützow	16,1	467,1	1100	5	4	16,9	319,4	1200	4	—	800	—	9	60	1800	20	13
9	Schwaan	23,4	770,9	2700	5	6	26,6	113,8	1000	7	—	1500	15	12	24,9	1300	15	16
10	Nebel	16,1	239,2	600	10	5	14,8	74	600	5	—	1300	5	14	50,9	1600	15	13
11	Warnow	7,4	29,6	300	5	3	13,4	61	600	4	16,2	600	5	6	15,7	600	5	4
12	Magdeburg	46,8	948,3	2500	5	11	276,6	5279	18000	44	18	3000	16	7	48,8	1900	15	13
13	Mecklenburg	24,8	318,3	1600	—	8	654,7	7887,5	35200	162	768,3	154400	649	371	92,4	2600	—	24
14	Ludwigslust	39,9	352,1	2000	5	9	671,3	12203,4	34100	95	455,2	109000	182	195	86,3	2800	10	19
15	Strelitz	30,2	147,4	1500	5	12	7,2	7,2	300	2	4,4	900	15	10	61,6	2200	10	22
16	Hercules	1,8	117	400	—	1	5,4	26,2	300	2	3,6	400	—	2	51	2700	18	31
17	No. 300	30,3	990,4	2600	5	9	—	—	—	—	22,4	6800	10	6	84,4	3700	20	35
18	Obotrit	30,8	1071,9	3000	—	7	65,8	604,6	3200	21	26,7	2600	105	9	35	1200	20	10
19	Swantewit	13,9	461,5	1200	15	5	8	70,4	500	2	19	800	5	8	87,2	3100	20	26
20	Ostsee	66	741	4200	38	16	240,6	3614,4	14100	38	120,4	17600	39	32	96,3	2800	10	26
21	Radegast	13,8	395,6	1200	5	4	—	—	—	—	4,4	200	—	1	6,6	300	5	2
22	Niclot	21	328,6	1400	12	7	—	—	—	—	—	—	—	—	32,3	1200	10	7
23	Hertha	47,4	360,9	5900	35	56	17,5	195,4	800	4	—	7300	3	8	93,4	2900	20	33
24	Freya	103,5	1065,5	8200	32	28	15,1	86,8	600	5	—	1900	15	12	29,3	1300	17	8
25	Hulda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,6	1100	10	15
26	Wodan	2,1	69,3	300	—	1	—	—	—	—	2,2	100	—	1	13,1	500	5	4
27	Thor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,4	800	5	12
Summe		647,5	9774,2	47400	217	227	2806,6	42224,1	160300	532	1913,2	408100	1724	906	1294,5	46800	340	423
Auf 1 Nutzmeile sind verbraucht		mit	15,10	73,20	0,34	0,35	mit	15,04	57,12	0,19								

Verzeichniß der am Schlusse des Jahres 1868 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Ordnungs-No.	Namen der Locomotiven.	Cylinder durch Messung Boh. Zoll englisch	Durchmesser Boh. Zoll	Reißel	Länge Fuß.	Heizfläche in den Röhren □ Fuß in neuen □ Fuß	Heberdruck des Dampfes pro Quadr. Zoll	Zahl der Zieh- räder.	Durchmesser der Ziehstäbe Fuß.	Die Locomotiven sind beschafft im Jahre	aus den Fabriken	Die Locomotiven haben durchlaufen Meilen.	zusammen Meilen.	Die Locomotiven haben durchlaufen Meilen.	Brennmaterial ist verbraucht pro Meile Holz u. Kohle cub. ft.	
1	125	Rostock, Tender-L.	13	22	38 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	40	452	492	1847	al. Fertig	2986,3	26,4	3012,7	0,10	79,66
2	126	Wismar, Tender-L.	13	22	38 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	40	452	492	1847	al. Fertig	2798,7	21,3	2820,2	0,10	75,28
3	127	Güstrow, Tender-L.	13	22	38 ³ / ₄	9 ¹ / ₂	40	452	492	1847	al. Fertig	3258,7	23,7	3282,4	0,10	79,51
4	128	Marschall Vorwärts	13 ¹ / ₂	20	43 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	68	584	652	1848	al. Fertig	3022,2	87,5	3109,7	0,24	80,74
5	220	Hamburg	13	20	el. 41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	1848	al. Fertig	1204	62,3	1266,3	0,43	119,77
6	207	Schwerin	13	20	41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	1848	al. Fertig	546,9	77,9	624,8	0,44	99,65
7	206	Berlin	13	20	43 ¹ / ₈	8 ⁷ / ₁₆	48	528	576	1848	al. Fertig	—	—	—	—	—
8	247	Bützow	13	20	43 ¹ / ₈	9 ³ / ₁₆	64	532	596	1850	al. Fertig	4504,7	60	4564,7	0,23	77,34
9	251	Schwaan	13	20	42 ¹ / ₄	9 ³ / ₁₆	60	505	565	1850	al. Fertig	3980,8	24,9	4005,7	0,23	73,63
10	253	Nebel	13	20	42 ¹ / ₄	9 ³ / ₁₆	60	505	565	1850	al. Fertig	4734,1	50,9	4785	0,23	73,26
11	252	Warnow	13	20	43 ¹ / ₈	8 ⁸ / ₁₆	64	520	584	1850	al. Fertig	167,8	15,7	183,5	0,44	173,42
12	255	Magdeburg	14	22	43 ¹ / ₈	8 ⁸ / ₁₆	64	520	584	1850	al. Fertig	3651,9	48,8	3700,7	0,22	77,41
13	256	Mecklenburg	13	20	41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	1850	al. Fertig	1513,7	92,4	1606,1	0,43	129,48
14	246	Ludwigslust	13	20	41 ³ / ₄ u. 38 ³ / ₄	10 ¹ / ₂	42	505	547	1850	al. Fertig	1182,8	86,3	1269,1	0,16	123,77
15	254	Strelitz	13	20	43 ¹ / ₈	9 ³ / ₁₆	64	532	596	1850	al. Fertig	989,9	61,6	1051,5	0,28	117,18
16	284	Hercules	15	22	41	13 ¹ / ₁₆	50	768	818	1851	al. Fertig	1685,3	51	1736,3	0,45	108,65
17	300	Nro. 300	15	22	41	13 ¹ / ₁₆	50	768	818	1851	al. Fertig	2144,1	84,4	2228,5	0,32	103,49
18	449	Obotrit	15	22	41	13 ¹ / ₁₆	50	768	818	1853	al. Fertig	2440,1	35	2475,1	0,76	115,04
19	450	Swantewit	15	22	41	13 ¹ / ₁₆	50	768	818	1853	al. Fertig	3014,7	87,2	3101,9	0,25	96,49
20	515	Ostsee	13	20	40	10 ¹ / ₂	42	505	547	1854	al. Fertig	2137	96,3	2233,3	0,25	71,93
21	749	Radegast	16	22	44	13 ¹ / ₁₆	62	977	1039	1856	al. Fertig	1778,9	6,6	1785,5	0,14	162,35
22	1046	Nicot	15	22	41	13 ¹ / ₁₆	51	772	823	1859	al. Fertig	1701	32,3	1733,3	0,13	148,09
23	1115	Hertha	13	20	38 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	42	509	551	1860	al. Fertig	2950,5	93,4	3043,9	0,25	96,15
24	1116	Freya	13	20	38 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	42	509	551	1860	al. Fertig	3734,8	29,3	3764,1	0,24	72,94
25	206	Hulda	14	20	44 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	58	616	674	1863	al. Fertig	4088,8	21,6	4110,4	0,23	81,61
26	244	Wodan	16	24	44	11	71	813	884	1866	al. Fertig	2829,3	13,1	2842,4	0,10	168,73
27	324	Thor	16	24	44	11	71	813	884	1868	al. Fertig	1819,5	4,4	1823,9	0,10	149,76

Vergleich

der am Schlusse des Jahres 1868 vorhandenen Wagen und Nachweisung von deren Leistungen.

Nr.	Beschreibung der Wagen.	Stück	à	Die Wagen enthalten:				Die Wagen haben durchlaufen im Jahre 1868:		
				Stühle				auf eigenen Radw.	auf fremden Radw.	zusammen
				I.	II.	III.	IV.			
1	4rdr. Personwagen I. u. II. Gl.	4	30 Personen	24	96	—	—	10673,3	651,8	11325,1
2	4rdr. " III. Gl.	3	50 " "	—	—	150	—	26716,0	32,8	26748,8
3	4rdr. " IV. Gl.	6	64 " "	—	—	—	384	2034,6	—	2034,6
4	6rdr. " I. und II. Gl.	10	38 " "	60	320	—	—	52258,6	9070,0	61328,6
5	6rdr. " I., II. und III. Gl.	6	44 " "	36	64	120	—	21821,6	11,4	21833,0
6	6rdr. " II. und III. Gl.	2	36 " "	—	32	40	—	1153,7	28,8	1182,6
7	6rdr. " III. Gl.	12	48 " "	—	—	640	—	38675,4	250,0	38925,4
8	6rdr. " III. und IV. Gl.	1	48 " "	—	—	10	40	781,2	—	781,2
9	8rdr. " III. Gl.	9	70 " "	—	—	630	—	5720,7	330,6	6051,3
Zusammen		53		120	512	1590	424	159835,1	10375,4	170210,5
10	4rdr. Pferdewagen	12	100 " "	—	—	—	—	9489,8	10065,6	19555,4
11	4rdr. Pferdewagen	6	100 " "	—	—	—	—	3397,4	3717,8	7115,2
12	4rdr. Pferdewagen	18	100 " "	—	—	—	—	11582,9	18903,2	30486,1
13	4rdr. offene Güterwagen	70	80 " "	—	—	—	—	—	—	—
14	4rdr. " " " "	18	100 " "	—	—	—	—	—	—	—
15	4rdr. " " " "	6	120 " "	—	—	—	—	—	—	—
16	4rdr. " " " "	14	140 " "	—	—	—	—	—	—	—
17	4rdr. " " " "	6	160 " "	—	—	—	—	—	—	—
18	4rdr. " " " "	6	200 " "	—	—	—	—	—	—	—
19	4rdr. " " " "	12	100 " "	—	—	—	—	—	—	—
20	4rdr. bedeckte Güterwagen	26	80 " "	—	—	—	—	8123,8	234,8	8358,6
21	4rdr. " " " "	9	120 " "	—	—	—	—	—	—	—
22	4rdr. " " " "	6	150 " "	—	—	—	—	46663,2	52793,7	99456,9
23	4rdr. " " " "	10	200 " "	—	—	—	—	—	—	—
24	6rdr. offene " " " "	4	120 " "	—	—	—	—	2069,2	288,2	2357,4
25	6rdr. bedeckte " " " "	30	240 " "	—	—	—	—	25492,5	25612,8	51105,3
26	8rdr. offene " " " "	18	200 " "	—	—	—	—	11774,6	2686,2	14460,8
27	8rdr. bedeckte " " " "	47	180 " "	—	—	—	—	49855,8	59547,0	109402,8
28	8rdr. " " " "	11	200 " "	—	—	—	—	21545,4	5,6	21551,0
29	4rdr. " " " "	4	100 " "	—	—	—	—	33804,0	—	33804,0
30	6rdr. " " " "	4	200 " "	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen		337		—	—	—	—	295980,1	184734,7	480714,8
Summa		390		120	512	1590	424	455815,2	195110,1	650925,3
oder Abgaben				2646				1222388,8	550609,0	1772997,8

Allgemeine Statistische Notizen

am Schlusse des Rechnungs-Jahres 1868.

A. Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung.

1. Die Bahn führt von Hagenow nach Rostock, Güstrow und Bismar.
2. Länge der Bahn
3. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf
4. Der Betrieb ist eröffnet:

Hagenow-Schwerin am 1. Mai 1847.

Hagenow-Bismar 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.

19,27 Meilen.

19,3 "

B. Anlage = Capital.

5. Im Ganzen sind concessionirt und verwendet Von dem Anlage-Capital kommen auf:	6298000 ₰
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 Wärterhäuser	574803 "
12. Betriebsmittel (Maschinen und Wagen)	725193 "
13. Insgemein (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 Aktionairen seit vollendeter Aktien-Einzahlung vergüteten zweijährigen Zinsen (pro 1848 und 1849)	348000 "
16. Es sind ausgelöst:	
a. Prioritäts-Obligationen bis Ende 1868	215100 "
b. Schuldverschreibungen bis zum 31. März 1869	90720 "
17. Zur weiteren Verstärkung und vollständigen Ausrüstung des Unternehmens (Vermehrung der Betriebsmittel etc.) sind aus dem Erneuerungsfond verwendet:	
a. in den früheren Jahren bis 1867	342411 "
b. im Betriebsjahre 1868	49020 "
c. zusammen bis Ende 1868	391431 ₰

im Jahre 1868. im Jahre 1867. im Jahre 1866.

C. Transportmittel.

Transportmittel sind vorhanden:				
18. Locomotiven Grädrige (vide Anlage 2)	Anzahl	27	26	26
19. Locomotiven pro Meile Bahnlänge	"	1,4	1,35	1,35
20. Von den Locomotiven sind				
a. gekuppelt	"	13	10	9
b. mit Expansion versehen	"	27	26	26
21. Tender	"	24	23	23
22. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben				
A. Borsig in Berlin	Anzahl	23	23	23
F. Böhler in Berlin	"	1	1	1
G. Eggestorff in Linden	"	3	2	2
23. Personenwagen (vide Anlage 3)				
a. 4rädriige	"	13	6	5
b. 6rädriige	"	31	31	31
c. 8rädriige	"	9	9	9
zusammen	"	53	46	45
24. a. Achsen unter denselben	"	155	141	139
b. Achsen pro Meile Bahnlänge	"	8,04	7,32	7,21
25. Die Personenwagen enthalten Plätze				
a. Erster Classe	"	120	114	96
b. Zweiter "	"	512	488	496
c. Dritter "	"	1590	1620	1600
d. Vierter "	"	424	—	—
e. Zusammen	"	2646	2222	2192
26. Durchschnittlich				
a. pro Meile Bahnlänge	Plätze	137,31	115,31	113,75
b. pro Achse	"	17,07	15,76	15,77
27. Lastwagen, — Gepäck-, Equipage-, Vieh- und Güterwagen				
— (vide Anlage 3)				
a. 4rädriige offene	Anzahl	132	128	126
b. " bedeckte	"	91	90	87
c. 6rädriige offene	"	4	6	7
d. " bedeckte	"	34	34	34
e. 8rädriige offene	"	18	18	17
f. " bedeckte	"	58	59	62
g. Zusammen	"	337	335	333
28. a. Achsen unter denselben	"	864	864	865
b. Achsen pro Meile Bahnlänge	"	44,84	44,84	44,89
29. Draßinen	"	3	3	3
30. Anzahl der in Reserve vorhandenen Achsen	"	108	131	113
31. Gesamtladungsfähigkeit				
a. der Güterwagen	Zollcentner	41440	41220	40920
b. der übrigen Lastwagen (Gepäck-, Vieh- u. Ba-	Zollcentner	4800	4800	4800
gen)	"	46240	46020	45720
c. zusammen	"	2400	2388	2372
32. Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge	"			
33. Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-	Zollcentner	100	100	100
Achse	"			
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	66183*	66235	66261
36. Davon Rußmeilen	"	64889*	64906	65299
37. Durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen in den				
a. Personenzügen	Achsen	20	21	19

im Jahre 1868. im Jahre 1867. im Jahre 1866.

b. gemischten Zügen	Achsen	20	20	21
c. Güterzügen	"	60	60	63
d. Material- und Arbeitszügen	"	15	16	14
Zur Feuerung der Locomotiven sind an Brennmaterial verbraucht:				
38. Holz zum Anheizen				
a. überhaupt	Klafter	148	157	169
b. pro Ruzmeile	Cubiffuß	0,25	0,25	0,25
39. Steinkohlen und Coke (gemischt)				
a. überhaupt	Cent.	62804	65997	58858
b. pro Ruzmeile	Pfd.	96,79	101,72	90,14
c. pro Achsmeile	"	3,57	3,73	3,38
40. Durchschnittspreis				
a. pro 100 Pfund Coke	Sgr.	17,03	16,63	15,92
b. pro 100 Pfund Steinkohlen	"	9,69	9,81	9,81
41. Kosten des verbrauchten Brennmaterials, incl. Prämie				
a. überhaupt	Thlr.	23164	24179	23845
b. pro Ruzmeile	Sgr.	10,71	11,18	10,95
c. pro Achsmeile	Pfge.	4,74	4,86	4,93
42. Zum Schmieren und Pugen der Locomotiven ist an Del und Talg verbraucht:				
a. zusammen	Pfund	13190	12511	11312
b. pro Ruzmeile	"	0,2	0,19	0,17
43. Die Kosten des Schmier- und Pug-Materials der Locomotiven betragen pro Ruzmeile	Sgr.	1,32	1,33	1,34
44. Die Kosten der Bedienung der Maschinen betragen pro Ruzmeile	Sgr.	6,68	6,53	6,08
45. Die Gesamtkosten der Zugkraft betragen pro Ruzmeile	"	29,64	30,08	29,19
46. Die Reparaturkosten betragen				
a. pro Ruzmeile	Sgr.	9,53	9,48	9,6
b. pro Locomotivmeile	"	9,35	9,29	9,46
B. Wagen.				
47. Die Personenwagen haben durchlaufen				
a. auf der eigenen Bahn	Achsmeilen	445802	460656	453843
b. auf fremden Bahnen	"	30772	22091	21214
48. Die Postwagen haben durchlaufen	"	133326	132682	118135
49. Die Lastwagen (Güter-, Vieh- u. Wagen) haben durchlaufen				
a. auf der eigenen Bahn	Achsmeilen	776587	782323	833921
b. auf fremden Bahnen	"	519837	481725	564345
50. Fremde Wagen haben auf der Bahn durchlaufen				
a. Personenwagen	"	65224	55304	25767
b. Lastwagen (Güter-, Vieh- u. Wagen)	"	340034	338765	307472
51. Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt				
a. überhaupt	Achsmeilen	511026	515960	479610
b. pro Meile Bahnlänge	"	26514	26775	24889
52. Eigene und fremde Lastwagen (Güter-, Vieh- u. Wagen) haben auf der Bahn zurückgelegt				
a. überhaupt	Achsmeilen	1116621	1121088	1141393
b. pro Meile Bahnlänge	"	57946	58178	59231
53. Mit Hinzurechnung der von den Postwagen durchlaufenen Meilen sind auf der Bahn zurückgelegt				
a. überhaupt	Achsmeilen	1760973	1769730	1739138
b. pro Meile Bahnlänge	"	91384	91838	90251
54. Gröfste von einer eisernen Achse zurückgelegte Meilenzahl		78954*	71410	62375
55. An Miethe für fremde Wagen sind gezahlt	Thlr.	14285	12203	11902
56. An Miethe für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	Thlr.	11767	12678	17905

57. Die Kosten des Schmier- und Putzmaterials sämtlicher Wagen betragen pro Achsmeile.	Sgr.	0,36	0,31	0,38
58. Die Kosten für das Schmieren der bewegten Wagen betragen pro 100 Achsmeilen	Sgr.	1,33	1,25	1,71
59. Desgl. incl. Löhne an die Schmierer	"	4,0	3,49	3,59
60. Die Reparaturkosten betragen:				
a. der Personenwagen pro Achsmeile	Sgr.	0,45	0,47	0,55
b. der Güter- u. Wagen pro Achsmeile	"	0,38	0,39	0,35
c. der sämtlichen Wagen pro Achsmeile	"	0,4	0,42	0,4

II. Personen- und Güter-Verkehr.

A. Es wurden befördert:

61. Personen in der ersten Classe		5977	6146	5508
62. Personen in der zweiten Classe		110952	111902	106498
63. Personen in der dritten Classe		259350*	235089	228023
64. Militärs in der dritten Classe		21460	18342	26005
65. Ueberhaupt Personen		397739	371479	366034
66. Davon a. im Binnenverkehr abgegangen (und angekommen)	Perf.	278316	258269	256604
b. im directen Verkehr abgegangen	"	57232	53295	52887
c. im directen Verkehr angekommen	"	53490	51348	49757
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	8701	8567	6786
67. Von den beförderten Personen kommen nach Procenten berechnet:				
a. auf die erste Classe	Procent	1,5	1,66	1,5
b. auf die zweite Classe	"	27,89	30,12	29,1
c. auf die dritte Classe	"	65,21	63,29	62,3
d. auf die Militärs	"	5,4	4,93	7,1
68. Reisegepäck	Centner	84647	79553	76521
69. Hunde	Anzahl	1600	1610	1701
70. Güter				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	Str.	21684	20032	17059
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	11650	13143	12486
c. im directen Verkehr angekommen	"	21044	20847	17398
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	4561	3799	2222
71. Frachtgüter der Normalclasse				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	"	222097	212616	186834
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	178354	183230	180238
c. im directen Verkehr angekommen	"	304111	365929	304000
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	101166	79294	64421
72. Frachtgüter der ermäßigten Classe II. A.				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	"	441878	408560	405403
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	482512	379043	434214
c. im directen Verkehr angekommen	"	333005	303034	261040
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	138813	116608	112263
73. Frachtgüter der ermäßigten Classe II. B.				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	"	295060	289314	263641
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	36406	16342	27102
c. im directen Verkehr angekommen	"	37687	9102	24678
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	2465	2669	2322
74. Frachtgüter zu den Ausnahmetarifen				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	"	332098	348797	283257
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	28409	28934	30558
c. im directen Verkehr angekommen	"	38402	85977	37358
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	568	—	—
75. Frachtgüter zum Wagenladungstarif				
a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	"	15428	22454	23773
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	4982	6548	7952
c. im directen Verkehr angekommen	"	5886	4376	4988
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	2042	2382	1491

im Jahre 1868. im Jahre 1867. im Jahre 1866.

76. Ueberhaupt Güter

a. im Binnenverkehr aufgegeben (u. angekommen)	Str.	1328245	1301773	1179967
b. im directen Verkehr aufgegeben	"	742313	627240	692550
c. im directen Verkehr angekommen	"	740135	789265	649462
d. im Durchgangsverkehr befördert	"	249615	204752	182719
77. Zusammen	"	3060308	2923030	2704698
78. Dienstgüter	"	171590	217255	211328
79. Equipagen	Anzahl	149	147	153
80. Vieh				
a. Pferde	"	1800	2030	4221
b. Rindvieh	"	3042	3316	3698
c. Schweine	"	23731	25241	34099
d. Schafe	"	36974	54253	49997
e. Verschiedenes Vieh	"	3619	2807	2622
81. Gewicht des beförderten Viehes	Str.	117229	137871	173307

B. Durchschnitts-Verhältnisse.

82. Gesamtzahl der zurückgelegten Meilen:

a. von den Personen erster Classe		43017	42169	40678
b. von den Personen zweiter Classe		715245	720290	687310
c. von den Personen dritter Classe		1436148	1315573	1269013
d. von den Militärs dritter Classe		148396	129567	164641
e. von den Personen überhaupt		2342806	2207599	2161642
f. von dem Gepäck		639085	608144	577855
g. von dem Vieh (Stückzahl)		665177	939842	1046348
h. von dem Vieh (Centnerzahl)		1126190	1418074	1827653
i. von den Eilgütern		486255	484588	417711
k. von den Frachtgütern der Normalclasse		7586023	8049908	7131198
l. von den Frachtgütern der ermäßigten Classe II. A.		10846165	9026397	9229980
m. von den Frachtgütern der ermäßigten Classe II. B.		2225452	1753649	1728035
n. von den Frachtgütern zu den Ausnahmetarifen		1945207	2295010	1776722
o. von den Frachtgütern zum Wagenladungstarif		226063	314396	345932
p. von den Frachtgütern überhaupt		23315165	21923948	20629578
q. von den Dienstgütern		852748	1132768	1122863

83. Von den durch die Personen zurückgelegten Meilen kommen nach Procenten:

a. auf die erste Classe		1,84	1,91	1,88
b. auf die zweite Classe		30,53	32,63	31,8
c. auf die dritte Classe		61,30	59,59	58,7
d. auf die Militärs dritter Classe		6,33	5,87	7,62

84. An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:

a. jede Person erster Classe		7,2	6,86	7,39
b. jede Person zweiter Classe		6,45	6,44	6,45
c. jede Person dritter Classe		5,54	5,59	5,57
d. jeder Militär dritter Classe		6,91	7,06	6,33
e. jede Person (ohne Unterschied der Classe)		5,89	5,94	5,91
f. jeder Centner Gepäck		7,55	7,64	7,55
g. jedes Stück Vieh		9,40	10,53	10,86
h. jeder Centner Vieh		9,61	10,29	10,55
i. jeder Centner Eilgut		8,25	8,38	8,5
k. jeder Centner Frachtgut der Normalclasse		9,42	9,57	9,20
l. jeder Centner Frachtgut der ermäßigten Classe II. A.		7,77	7,48	7,61
m. jeder Centner Frachtgut der ermäßigten Classe II. B.		5,99	5,52	5,44
n. jeder Centner Frachtgut zu den Ausnahmetarifen		4,87	4,95	5,06
o. jeder Centner Frachtgut zum Wagenladungstarif		7,98	8,79	9,05
p. jeder Centner Gut überhaupt		7,61	7,50	7,63
q. jeder Centner Dienstgut		4,97	5,21	5,31

85. Auf eine, d. h. jede Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich:

a. Personen erster Classe		2232	2188	2111
b. Personen zweiter Classe		37117	37379	35667
c. Personen dritter Classe		74527	68271	65854

d. Militärs dritter Classe		7701	6724	8544
e. Personen überhaupt		121578	114562	112177
f. Vieh	Anzahl	34519	48772	54299
g. Vieh	Centner	58442	73590	94844
h. Güter überhaupt	Centner	1209920	1137724	1070554
86. Durchschnittlich war jede bewegte Personenwagen-Achse besetzt mit	Personen	4,58	4,28	4,51
87. Durchschnittlich war jede bewegte Lastwagen-Achse beladen mit	Centner	20,88	21,36	20,18
88. Eingbracht hat durchschnittlich:				
a. jede Person	Sgr.	20,66	21,2	20,94
b. jeder Centner Gepäck	"	3,28	3,27	3,31
c. jedes Stück Vieh	"	8,34	8,19	10,62
d. jeder Centner Vieh	"	5,03	5,3	5,9
e. jeder Centner Gut	"	2,61	2,66	2,69
89. Eingekommen sind durchschnittlich:				
a. pro Person und Meile	Sgr.	3,51	3,57	3,55
b. pro Centner Gepäck und Meile	Pfennige	5,21	5,13	5,25
c. pro Stück Vieh und Meile	"	10,64	9,33	11,73
d. pro Centner Vieh und Meile	"	6,29	6,18	6,72
e. pro Centner Gut und Meile	"	4,11	4,25	4,23
f. für jede eine Meile weit bewegte Personenwagen-Achse	Sgr.	16,16	15,84	15,98
g. für jede eine Meile weit bewegte Lastwagen-Achse	Sgr.	7,96	7,65	7,52
III. Finanz-Ergebnisse.				
A. Einnahmen.				
90. Für Personen-Beförderung (incl. Militärs und Extraordinaria)				
a. im Binnenverkehre	Thlr.	160755	152576	150852
b. im directen und Durchgangsverkehr	"	114624	111156	105541
91. Für Reisegepäck	"	9250	8668	8431
92. Im Personen-Verkehr				
a. zusammen	"	284629	272400	264824
b. pro Meile Bahnlänge	"	14770	14136	13743
c. pro Ruhmeile	"	4,39	4,2	4,05
93. Für Equipagen	"	720	706	803
94. Für Vieh	"	19668	24360	34105
95. Für Gil- und Frachtgüter				
a. im Binnenverkehre	"	83811	81765	74971
b. im directen und Durchgangsverkehre	"	182330	177337	167643
96. Für Postgüter u.	"	2306	1092	1093
97. Neben-Erträge (Provision)	"	674	640	578
98. im Güter-Verkehr				
a. zusammen	"	289509	285900	279193
b. pro Meile Bahnlänge	"	15024	14836	14488
c. pro Ruhmeile	"	4,46	4,4	4,27
99. Aus sonstigen Quellen	"	14882*	12252	17863
100. Summe aller Einnahmen:				
a. überhaupt	"	589020*	570552	561880
b. pro Meile Bahnlänge	"	30567	29608	29158
c. pro Ruhmeile	"	9,08	8,79	8,6
101. Die Einnahmen haben betragen nach Procenten:				
a. von den Personen	"	46,75	46,23	45,63
b. von dem Gepäck	"	1,57	1,52	1,50
c. von den Equipagen	"	0,12	0,12	0,14
d. von dem Vieh	"	3,34	4,27	6,07
e. von den Gütern	"	45,57	45,60	43,38
f. von den Nebenerträgen	"	0,12	0,11	0,10
g. aus sonstigen Quellen	"	2,53	2,15	3,18

B. Ausgaben.

1. Für die allgemeine Verwaltung.

102. Befoldung u. der Verwaltungsvorstände	Thlr.	10421	10190	10327
103. Befoldung u. der Bureau- und Kassenbeamten	"	10619	10241	9195
104. Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate	"	386	291	315
105. Drucksachen, Schreibmaterialien und sonstige Bureau- bedürfnisse	Thlr.	2280	1276	1254
106. Heizung, Reinigung und Beleuchtung des Verwaltungs- Gebäudes	Thlr.	628	734	538
107. Sonstige Ausgaben	"	3814	1215	879
108. Zusammen	"	28148*	23947	22508
109. Durchschnittlich	"			
a. pro Meile Bahnlänge	"	1460	1243	1168
b. pro Zugmeile	"	0,43	0,37	0,34

2. Für die Bahn-Verwaltung.

110. Befoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung u.	Thlr.	46934	45498	43331
111. Unterhaltung des Bahndammes und Gestänges	"	27650	27982	25188
112. " der Brücken und Durchlässe	"	2552	1132	1496
113. " der Gebäude	"	12518	15192	8266
114. " der Telegraphen	"	2415	1705	1383
115. " der übrigen Anlagen	"	8118	5737	5067
116. " des Inventars und der Geräthe	"	3022	4236	4752
117. Heizung der Wärterlocale	"	1159	1197	1089
118. Grundsteuer, Feuerversicherung u.	"	1062	1045	922
119. Reinigen der Bahn vom Schnee	"	1956	1559	393
120. Bureaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare	"	217	275	327
121. Sonstige Ausgaben	"	1560	1654	1655
122. Zusammen	"	109163*	107212	93869
123. Durchschnittlich	"			
a. pro Meile Bahnlänge	"	5665	5564	4871
b. pro Zugmeile	"	1,68	1,62	1,44
124. Die Kosten für Bedienung und Beaufsichtigung der Bahn betragen:	Thlr.			
a. überhaupt	Thlr.	47151	45772	43659
b. pro Meile Bahnlänge	"	2447	2375	2266
125. Die Bahnunterhaltungskosten betragen:	"			
a. überhaupt	"	45536	49365	37370
b. pro Meile Bahnlänge	"	2363	2562	1939
126. Die Unterhaltungskosten für Planum, Dossirungen, Brücken und Oberbau betragen:	Thlr.			
a. überhaupt	Thlr.	29711	28477	23078
b. pro Meile Bahnlänge	"	1542	1478	1197
c. pro Zugmeile	Sgr.	13,73	13,16	10,6

3. Für die Transport-Verwaltung.

127. Befoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung	Thlr.	57712	57408	52949
128. Kosten der Transportkräfte	"			
a. Feuerung der Locomotiven	"	23164	24179	23845
b. Schmieren der Maschinen und Tender	"	2265	2286	2297
c. Putzen derselben	"	560	554	571
d. Schmieren der Wagen	"	777	653	810
e. Reinigen derselben	"	8	6	7
f. Beleuchtung der Züge	"	1319	1262	1053
g. Güterverladung	"	3585	3347	3138
h. Sonstige Kosten	"	1100	1427	920
129. Reparaturkosten	"			
a. der Locomotiven und Tender	"	20617	20514	20902
b. der Personen-Wagen	"	7096	7644	8793
c. der Lastwagen	"	16554	16531	16551

im Jahre 1866. im Jahre 1867. im Jahre 1868.

130. Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebslocalen und Bahnhofsplätze	Thlr.	4679	4585	3542
131. Entschädigungen im Güterverkehre	"	107	76	103
132. Drucksachen und Bureaubedürfnisse	"	2880	2899	2605
133. Sonstige Ausgaben	"	9756	10630	8702
134. Zusammen	"	152180*	154001	146788
135. Durchschnittlich				
a. pro Meile Bahnlänge	"	7897	7992	7617
b. pro Zugmeile	"	2,35	2,37	2,25
136. Die Bedienung beim Fahrdienst kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung, Meilengeldern, Nachtgeldern und für verschiedene Bedürfnisse pro Zugmeile	Sgr.	6,72	6,85	6,27
137. Die Gesamtkosten der Transportmittel betragen:				
a. pro Zugmeile	Sgr.	12,28	12,45	12,93
b. pro Achsmeile	"	0,45	0,46	0,45
138. Summe aller Ausgaben	Thlr.	289491*	285160	263165
Durchschnittlich				
a. pro Meile Bahnlänge	"	15023	14798	13655
b. pro Zugmeile	"	4,46	4,39	4,03
139. Von den Ausgaben kommen nach Procenten:				
a. auf die allgemeine Verwaltung	"	9,72	8,40	8,55
b. auf die Bahn-Verwaltung	"	37,71	37,60	35,67
c. auf die Transport-Verwaltung	"	52,57	54,00	55,78
140. Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	Percent	49,15	49,08	46,84

C. Ueberschuß.

141. Der Ueberschuß beträgt:	Thlr.	299529	285392	298715
a. überhaupt	"	15544	14810	15501
b. pro Meile Bahnlänge	"	4,61	4,40	4,57
c. pro Zugmeile	"	4,75	4,53	4,74
142. Der Ueberschuß ist verwendet:				
a. zur Verzinsung der Anleihen	"	66929	67996	69085
b. zur Amortisation derselben	"	25951	24884	27275
143. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien				
a. Procent	"	2,75	2,5	3,6
b. Betrag in Thalern	"	119625	108750	130500
144. zur Einlage	Thlr.	10875	10875	21750
a. in den Reservefond	"	50125	50125	50250
b. in den Erneuerungsfond	"	24866	24866	—
145. zur Abhebung gegen einen bestrittenen Anspruch	"	800	800	800
146. Zuschuß zum Beamten-Pensionsfond	"	—	—	—

D. Reservefond.

147. Einlage und sonstige Einnahmen	Thlr.	14452	16355	28061
148. Zuschuß aus dem Erneuerungsfond	"	20365	22715	27407
149. Ausgabe für Schwellen, Schienen ic.	"	34817	39070	55468
150. Bestand am Schlusse des Jahres	"	—	—	—

E. Erneuerungsfond.

151. Einlage und sonstige Einnahmen	Thlr.	50605	51016	50742
152. Ausgabe für Betriebsmittel ic.	"	49020	22201	58627
153. Zuschuß zum Reservefond	"	20365	22715	27407
154. Bestand am Schlusse des Jahres	"	127798	146579	140479

im Jahre 1868. im Jahre 1867. Von Eröffnung des Betriebes bis Ende 1866.

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.) Bei den Unfällen ad 155 sind beschädigt:	—	—	16
157. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld b. unverschuldet	— —	— —	4 3
158. Zusammen Personen	—	—	7
getödtet:			
159. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld	—	—	1
160. Sonstige Personen durch eigene Schuld	—	—	4
161. Zusammen Personen	—	—	5

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

162. Zahl der Unfälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden	—	—	8
163. Zahl der übrigen wesentlichen Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel aber ohne Verletzung von Personen.) Bei den Unfällen ad 162 sind beschädigt:	1	—	2
164. Beamte und Arbeiter a. durch eigene Schuld b. unverschuldet	— —	— —	5 1
165. Zusammen Personen	—	—	6
getödtet:			
166. Beamte und Arbeiter durch eigene Schuld	—	1	1
167. Sonstige Personen durch eigene Schuld	—	—	1
168. Zusammen Personen	—	1	2
169. Zahl aller bis zum Schlusse des Jahres vorgekommenen Unfälle	40	39	38
170. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich Unfälle	1,8	1,9	1,9
171. Die Zahl aller bei den Unfällen bis zum Schlusse des Jahres a. beschädigten b. getödteten Personen beträgt.	13 8	13 8	13 7
172. Auf ein Jahr kommen also durchschnittlich: a. beschädigte Personen b. getödtete Personen	0,6 0,3	0,6 0,3	0,7 0,4
173. Bei den Unfällen ad 156 und 163 sind zerstört oder stark beschädigt: a. Locomotiven b. Lastwagen	1 1	— —	4 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 bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 3 1/2 Zoll engl. Durchmesser.	1	1	1,1
177. Auf ein Jahr kommen durchschnittlich Achsbrüche	1	1	1,1

im Jahre 1867. im Jahre 1868. im Jahre 1867. Von Eröffnung des Betriebes bis Ende 1866.

III. Schienenbrüche.

Vergleichen sind vorgekommen:			
178. Bei Stuhlschienen	—	—	60
179. Zusammen bis zum Schlusse des Jahres	60	60	60
180. Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	18,87	18,87	16,73 u. 18,87

IV. Verkehrsstörungen.

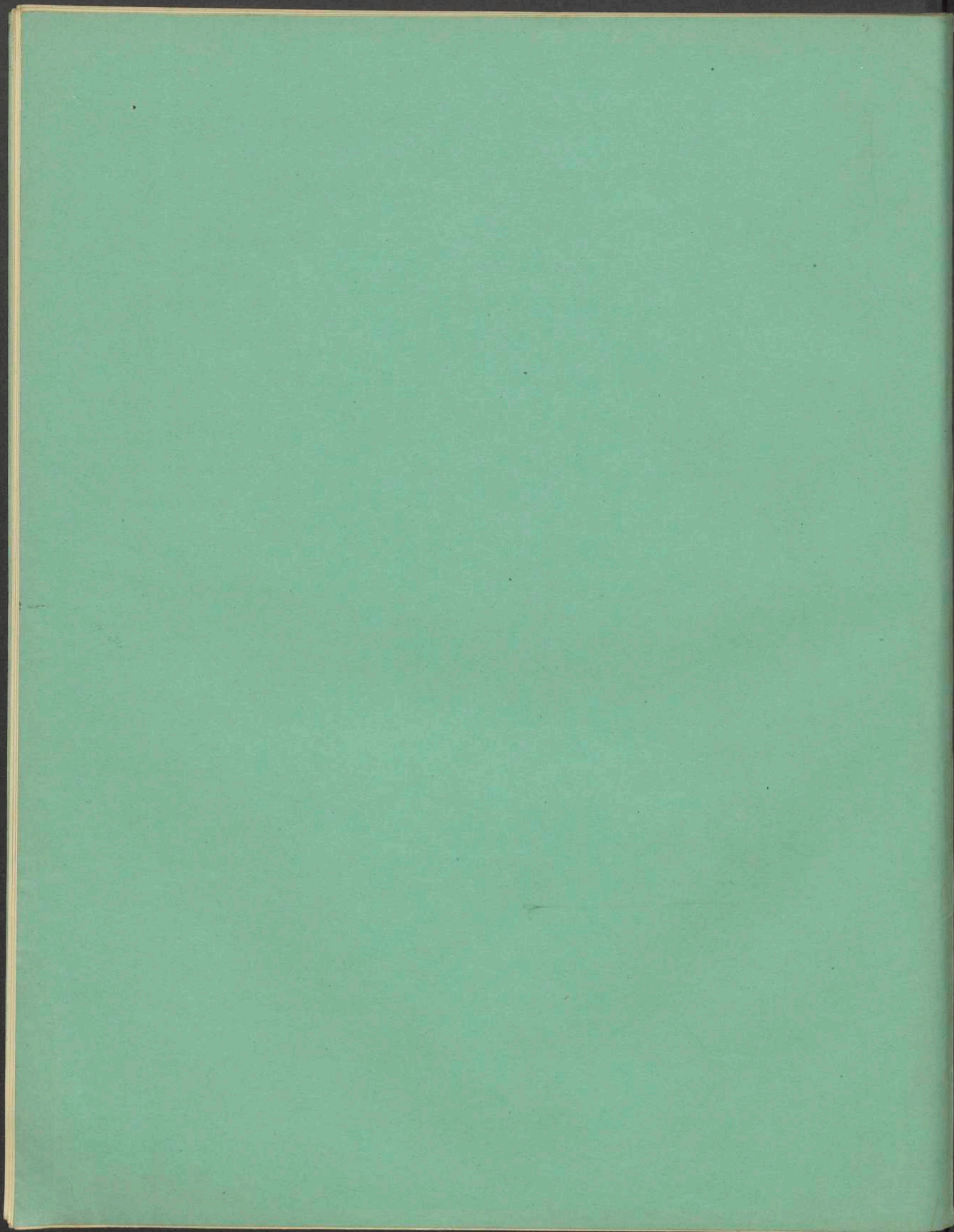
Dieselben sind veranlaßt:			
181. durch Schneefall	Anzahl	—	1
182. Dauer der Unterbrechung	Lage	—	1

F. Stand der Beamten-Pensions-Casse.

Die Einnahme hat betragen:			
183. Zinsen	Thlr.	3613	3157
184. Einlage der Betheiligten	"	1925	3824
185. Zuschuß aus Gesellschaftsfonds	"	810	836
186. Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke etc.)	"	2034	2026
187. Ueberhaupt	"	8382	9843
Die Ausgabe hat betragen:			
188. Pensionen a. an Beamte	"	66	—
b. an Wittwen	"	463	419
c. an Waisen	"	121	121
189. Sonstige Ausgaben (Druck- und Schreibkosten etc.)	"	—	25
190. Ueberhaupt	"	650	565
191. Bestand der Casse am Schlusse des Jahres	"	92767	85035
192. Zahl der Betheiligten	Personen	128	126
193. Im laufenden Jahre erhielten eigentliche Pensionen	"	12	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 63.	Hierunter befinden sich 6232 Personen, welche im Monat December in IV. Wagenklasse befördert sind.	
Ad 99.	Zinsen-Einnahmen	7133 „ 29 β 9 „
	Miethen für Bahnhofs-Locale, Dienstwohnungen, Lagerplätze	5230 „ 23 „ 6 „
	Wagenmiethe-Überschuß	2518 „ 11 „ 1 „
		<u>14882 „ 16 β 4 „</u>
Ad 100 a.	Betriebs-Einnahme (vide Anlage A)	574137 „ 25 β 2 „
	Hiezu Pos. 99	14882 „ 16 „ 4 „
		<u>589019 „ 41 β 6 „</u>
Ad 108.	Anlage III. Betriebskosten. A. Allgemeine Verwaltung	27353 „ 26 β 8 „
	Hiezu (vide Anlage II.) Beschaffung einer neuen Serie Dividendencheine	794 „ 47 „ 3 „
		<u>28148 „ 25 β 11 „</u>
Ad 122.	Anlage III. Betriebskosten. B. Bahn-Verwaltung	98423 „ 33 β 6 „
	Hiezu (vide Anlage II.)	
	Einrichtung der Bahnhofs-Steuer-Locale für den Zoll-Anschluß	897 „ 35 „ 9 „
	Erweiterung der Expeditions-Locale in den Güterschuppen zu Rostock u. Wismar	543 „ 13 „ — „
	Verlängerung und Verbesserung des Perrons zu Schwerin	1380 „ 44 „ 9 „
	Umbau der Telegraphenleitung zwischen Wismar und Kleinen	157 „ 20 „ 3 „
	Bauausführungen auf dem Bahnhofs Bützow	3875 „ 4 „ 6 „
	Einrichtung einer Heißwasserheizung im Verwaltungs-Gebäude zu Schwerin	825 „ 6 „ 6 „
	Beschaffung von Reserve-Stempel-Apparaten für die Expeditionen	83 „ 21 „ 9 „
	Anschluß des Bahnhofes Rostock an die städtische Rohrwasserleitung	218 „ 10 „ 6 „
	Beschaffung von optischen Bahnhofs-Telegraphen	330 „ 23 „ — „
	Erbauung eines Bahnwärter-Etablissements auf der Friedrichswalder Weiche	275 „ 4 „ — „
	Beschaffung zweier Brückenwaagen für die Bahnhöfe zu Rostock und Wismar	2889 „ 29 „ 3 „
		<u>109900 „ 6 β 9 „</u>
	Ab (vide Anlage II.)	
	Antheil auf B. Bahn-Verwaltung an der Beisteuer der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn zu den Kosten des Bahnhofes Güstrow	737 „ 8 „ — „
		<u>109162 „ 46 β 9 „</u>
Ad 134.	Anlage III. Betriebskosten. C. Transport-Verwaltung	144895 „ 39 β 11 „
	Hiezu (vide Anlage II.)	
	Kosten für die An- und Abfuhr der Güter, einschließlich des Del-credere für die Eincassirung der Frachten	8783 „ 1 „ 9 „
		<u>153678 „ 41 β 8 „</u>
	Ab (vide Anlage II.)	
	Antheil auf C. Transport-Verwaltung an der Beisteuer der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn zu den Kosten des Bahnhofes Güstrow	1498 „ 41 „ 7 „
		<u>152180 „ — β 1 „</u>
Ad 138.	Anlage III. Betriebskosten. Recapitulation	270673 „ 4 β 1 „
	Hiezu die in den Anmerkungen ad 108, 122 und 134 aufgeführten Kosten	21054 „ 22 „ 3 „
		<u>291727 „ 26 β 4 „</u>
	Ab die in den Anmerkungen ad 122 und 134 aufgeführten Kosten	2236 „ 1 „ 7 „
		<u>289491 „ 24 β 9 „</u>



im Jahre 1868. im Jahre 1867. im Jahre 1866.

130. Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebslocale und Bahnhofsplätze	Thlr.	4679	4585	3542
131. Entschädigungen im Güterverkehre	"	107	76	103
132. Drucksachen und Bureaubedürfnisse	"	2880	2899	2605
133. Sonstige Ausgaben	"	9756	10630	8702
134. Zusammen	"	152180*	154001	146788
135. Durchschnittlich				
a. pro Meile Bahnlänge	"		7992	7617
b. pro Zugmeile	"		2,37	2,25
136. Die Bedienung beim Fahrdienst kostete an Gehalten, Löhnen, Bekleidung, Meilengeldern, Nachtgeldern und für verschiedene Bedürfnisse pro Zugmeile	Sgr.		6,85	6,27
137. Die Gesamtkosten der Transportmittel betragen:				
a. pro Zugmeile	Sgr.		12,45	12,93
b. pro Achsmeile	"		0,46	0,45
138. Summe aller Ausgaben	Thlr.		285160	263165
Durchschnittlich				
a. pro Meile Bahnlänge	"		14798	13655
b. pro Zugmeile	"		4,39	4,03
139. Von den Ausgaben kommen nach Procenten:				
a. auf die allgemeine Verwaltung			8,40	8,55
b. auf die Bahn-Verwaltung			37,60	35,67
c. auf die Transport-Verwaltung			54,00	55,78
140. Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	Procent	49,	49,98	46,84

C. Ueberschuß.

141. Der Ueberschuß beträgt:				
a. überhaupt	Thlr.	299529	85392	298715
b. pro Meile Bahnlänge	"	15544	4810	15501
c. pro Zugmeile	"	4,61	4,40	4,57
d. Procente des Anlage-Capitals	"	4,75	4,53	4,74
142. Der Ueberschuß ist verwendet:				
a. zur Verzinsung der Anleihen	"	66929	96	69085
b. zur Amortisation derselben	"	25951	4	27275
143. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien				
a. Procent	"	2,75		3,0
b. Betrag in Thalern	"	119625		130500
144. zur Einlage				
a. in den Reservefond	Thlr.	10875		21750
b. in den Erneuerungsfond	"	50125		50250
145. zur Absetzung gegen einen bestrittenen Anspruch	"	24866		—
146. Zuschuß zum Beamten-Pensionsfond	"	800		800

D. Reservefond.

147. Einlage und sonstige Einnahmen	Thlr.	14452		28061
148. Zuschuß aus dem Erneuerungsfond	"	20365		27407
149. Ausgabe für Schwellen, Schienen ac.	"	34817		55468
150. Bestand am Schlusse des Jahres	"	—		—

E. Erneuerungsfond.

151. Einlage und sonstige Einnahmen	Thlr.	50605	5101	50742
152. Ausgabe für Betriebsmittel ac.	"	49020	22201	58627
153. Zuschuß zum Reservefond	"	20365	22715	27407
154. Bestand am Schlusse des Jahres	"	127798	146579	140479

