

Geschäfts-Bericht der Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft : über das Jahr ...

1874(1875)

Schwerin: Druck der F. Hartigschen Officin, [1875?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765930677>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich
Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1874.

Schwerin.

Druck der F. Hartig'schen Officin.





I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Die Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn ist hervorgegangen aus der Vereinigung der vormaligen Mecklenburgischen Eisenbahn und der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn, welche die Linien von Güstrow bis zur Preussischen Landesgrenze bei Strassburg und von Kleinen bis Lübeck umfasste.

Die vormalige Mecklenburgische Eisenbahn erstreckte sich von Hagenow über Schwerin, Kleinen, Bülow nach Rostock mit den Zweigbahnen Kleinen-Bismar und Bülow-Güstrow.

Die Concession zum Bau derselben wurde am 10. März 1846 ertheilt; die Betriebs-Eröffnung fand auf der Strecke Hagenow-Schwerin am 1. Mai 1847, von Schwerin bis Bismar am 12. Juli 1848, auf der ganzen Strecke am 13. Mai 1850 statt.

Der Bau der Großherzoglichen Friedrich-Franz-Bahn Güstrow-Landesgrenze ist am 23. April 1862 in Angriff genommen worden.

Der Betrieb wurde auf der Strecke Güstrow-Neubrandenburg am 15. November 1864, auf der Strecke Neubrandenburg-Landesgrenze am 1. Januar 1867 eröffnet.

Für die Kleinen-Lübecker Strecke endlich wurde der Lübeck-Kleiner Eisenbahn-Gesellschaft unterm 20. December 1865 die Concession ertheilt.

Da die Gesellschaft indeß innerhalb der ihr gestellten Frist den Bau nicht nur nicht vollendete, vielmehr in Ermangelung disponibler Mittel gänzlich einstellte, so übernahm die Großherzogliche Regierung im Mai 1868 den Weiterbau für eigene Rechnung.

Der Betrieb der Bahn wurde am 1. Juli 1870 eröffnet, nachdem die Großherzogliche Regierung inzwischen mittelst Vertrages vom 20. April 1870 die vormalige Mecklenburgische Bahn erworben hatte.

Die auf diese Weise unter eine Verwaltung vereinigten Bahnstrecken repräsentiren eine Gesamtlänge von 321,284 Kilometern oder 42,8 Meilen.

Das Gesamt-Anlage-Capital beträgt	41,139,834 M.
Das Capital für Erweiterungen der Bahn rc. ult. 1872	1,310,513 =

	Summa 42,450,347 M.
--	---------------------

mithin pro Meile	991,830,54 M.
------------------	---------------

pro Kilometer	132,127,17 M.
---------------	---------------

Mittelst Vertrages vom 2. April 1873 ist der gesammte Bahn-Complex von der Großherzoglichen Regierung durch Vermittelung eines Consortiums auf die Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft eigenthümlich übergegangen, dergestalt, daß die Letztere zugleich den baaren Betrag von 1000000 Thalern = 3000000 Reichsmark als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

Die Gesellschaft hat dafür den Preis von 4500000 ₰ = 13500000 Reichsmark in 27000 Stück Stammactien à 500 M. gewährt.

Außerdem hat sie eine auf dem Unternehmen auf 64 Jahre vom 1. Januar 1873 an mit hypothekarischem Erstzinsrecht für die Großherzogliche Regierung haftende Annuität von 320000 ₰ = 960000 Reichsmark übernommen, deren Werth, mit Rücksicht auf die in den Annuitäten enthaltenen Zins- und Amortisationsbeträge zu 5% capitalisirt, sich auf 6,400000 ₰ = 19,200,000 Reichsmark berechnet (cf. § 5 des Gesellschafts-Statutes).

1. Bahnbeschreibung.

Nach ihrer Längenausdehnung und als Mittelglied der kürzesten Verbindungs-Linie zwischen den Handelsplätzen Hamburg resp. Lübeck und Stettin bildet die Strecke von Lübeck nach der Preussischen Grenze bei Strassburg die Hauptbahn.

Dieselbe hat ihren Anfangspunct in dem Bahnhof der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn zu Lübeck, überschreitet in nächster Nähe des Bahnhofes einen Arm der Trave und läuft bis zu dem von der Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung angelegten Rangirbahnhof auf 2,25 Klm. Länge parallel mit der Lübeck-Büchener Bahn. Von demselben ist ein Rangir-Geleise, welches die letztgenannte Bahn in der Ebene kreuzt, zur Verbindung mit der Lübeck-Hamburger Bahn bis zur Nothbecker Weiche in der Länge von 1,37 Klm. geführt, damit die Transporte von Mecklenburg nach Hamburg und umgekehrt nicht in den Lübecker Stadtbahnhof geführt zu werden brauchen. Vom Rangirbahnhof wendet sich die Bahn nach Osten, überschreitet zunächst die Wackenitz, bei Bahnhof Schönberg die Maurine und unweit des Bahnhofes Grevesmühlen die Stepenitz; von hier steigt sie in südöstlicher Richtung bis zur Station Bobitz und senkt sich alsdann hinab nach dem Bahnhof Kleinen, welcher Knotenpunct für die Zweigbahnen Kleinen-Wismar und Kleinen-Hagenow ist. Von Kleinen aus das nördliche Ende des großen Schweriner Sees umgehend führt die Bahn in östlicher Richtung über Haltestelle Wentschow und Station Blankenberg weiter, überschreitet unweit der Haltestelle Warnow den Fluß gleichen Namens mittelst Brücke von eisernem Oberbau und führt am Thalrande des rechtsseitigen Warnow-Ufers zum Bahnhof Bügow, welcher in Form einer Kopfstation in dem hier von der Warnow und der Nebel gebildeten Winkel liegt. Von hier bis Güstrow läuft die Bahn, die Nebel mittelst einer eisernen Brücke überschreitend, im Nebelthal hin. Von Güstrow über Salendorf und Leterow in östlicher Richtung weiterführend, senkt sie sich mit einem Gefälle von 1:130 und 1:100 auf 1694 resp. 2262 Meter hinab in das Peenethal, welches mittelst eines 1500 Meter langen, bis zum Bahnhof Malchin führenden Dammes überschritten wird. Das Plateau des das Peenethal auf seinem rechten Ufer begleitenden Höhenzuges wird von Malchin aus durch Steigungen von 1:120, 1:100, 1:130 und 1:230 auf 923 resp. 2811, 993 und 2949 Meter gewonnen, und folgen sodann unter wechselnden starken Gefällen und Steigungen die Stationen Stavenhagen, Mölln und Neubrandenburg. Von hier führt die Bahn über die letzte Station Verzenhof hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunct an der mecklenburgisch-preussischen Grenze, wo die Berlin-Stettiner Zweigbahn Pasewalk-Strassburg beginnt. 2090 Meter vor der Grenze erreicht die Bahn ihren höchsten Punct, welcher 114,50 Meter über dem Amsterdamer Pegel liegt.

Die Längenausdehnung der Hauptbahn beträgt 230,210 Klm.

Die Zweigbahn von Kleinen nach Wismar, 14,976 Klm. lang, führt in ununterbrochenem Gefälle nach letztgenannter Stadt und deren Hafenanlagen.

Die Zweigbahn Kleinen-Hagenow, in weitem Bogen den Schweriner See umgehend, führt über Schwerin und Haltestelle Zachun nach Bahnhof Hagenow zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Sie ist 45,354 Klm. lang.

Die Zweigbahn Bügow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Bügow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, überseht diesen Fluß unweit des letztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunct, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Bügow-Schwaan liegt der tiefste Punct der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,557 Meter ist. Die Länge beträgt 30,744 Klm.

A. Bahnplanum.

Das Terrain ist überall für die Anlage zweier Geleise erworben, die Erdarbeiten sind jedoch nur theilweise zweigeleisig ausgeführt. Ebenso sind die beiden Nebelbrücken bei Bügow, die Warnow-Brücke bei Schwaan und die Trave-Brücke bei Lübeck nur für ein Geleis, alle übrigen Bauwerke dagegen für zwei Geleise ausgeführt.

Die Kronenbreite des Planums für 2 Geleise ist 7,846 Meter, für 1 Geleis in den Aufträgen 4,708 Meter, in den Abträgen 4,394 Meter. Die Böschungen sind für die Aufträge 1 $\frac{1}{2}$ füßig, für die Abträge 1 $\frac{1}{3}$ füßig mit 0,471 Meter breiten Bankets auf je 1,883 Meter Höhe. Zum Schutz gegen Schneewehungen sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt.

B. Oberbau.

Die Spurweite des Oberbaues ist die normale von 1,435 Meter.

a. Länge der Geleise.

Das durchgehende Geleise hat, wie bereits erwähnt, eine Länge von 321,284 Klm.
Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengeleise bei Wismar und Rostock,
sowie des Geleises zur Gokerei in Wismar, eine Länge von 72,326 =
Mithin Gesamtlänge 393,610 =

b. Schienen, deren Verbindung und Befestigung.

Das Oberbausystem ist ein sehr gemischtes und soll durch allmäligen Umbau erst ein einheitliches werden.

Die Bahn enthielt gegen Ende des Jahres

	1874		1873	
	Auf freier Strecke.	Auf Bahnhöfen.	Auf freier Strecke.	Auf Bahnhöfen.
131 mm. hohes Bignolgeleis .	7,583 Klm.	0,536 Klm.	0,000 Klm.	0,000 Klm.
125 " " "	217,348 "	32,657 "	217,348 "	30,500 "
121 " " "	35,409 "	2,150 "	35,409 "	2,263 "
105 " " "	3,285 "	13,464 "	3,285 "	15,260 "
78 " " "	0,000 "	5,268 "	0,000 "	5,440 "
Stahlschienengeleis	57,659 "	18,787 "	65,242 "	17,237 "
Summa	321,284 Klm.	72,862 Klm.	321,284 Klm.	70,700 Klm.

Mithin ergibt sich pro 1874 eine Zunahme an Nebengeleisen von 2162 Meter.

Sämmtliche Schienen liegen auf Querschwellen. Die 125, 121, 105 und 78 mm. hohen Bignolschienen sind mit Hakennägeln, die 131 mm. hohen dagegen mit Trefonds (Schraubennägeln) befestigt.

Die letztgedachten Schienen sind 7,50 m. lang und haben ein Gewicht von 34,50 Klgr. pro lfd. Mtr. Die hier zur Anwendung gekommene schwebende Stoßverbindung besteht aus:

2 Lasken à 540 mm. lang, à 6,7 Klgr.
4 Laskenbolzen, à 0,825 "

Auf den Endschwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch 2 verzinkte Trefonds befestigt sind. Außerdem liegt in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Curven werden 5 Unterlagsplatten unter jeder Schiene verwendet. An den Enden sind die Schienen mit 2, um 25 mm. gegeneinander versetzte Einklinkungen versehen. Die Trefonds sind excl. Kopf 120 mm. lang, haben am oberen Ende einen Durchmesser von 20 mm., sind etwas konisch und 0,346 Klgr. pro Stück schwer.

Zur Vermehrung der Widerstandsfähigkeit gegen seitliche Ausbiegungen werden die an den Außenseiten der Schienen verwendeten Trefonds durch gußeiserne, in die Schwellen eingelassene sogenannte Desbrièrèsche Ringe verstärkt.

Die 125 mm. hohen Vignolschienen sind 6,59 m. lang und wiegen 35,84 Kgr. pro lfd. Meter. Die feste Stoßverbindung derselben besteht aus:

2 Laschen à 418 mm. lang, durchschnittlich 4 Kgr. schwer,
4 Laschenbolzen, à 0,46 Kgr. schwer,
und 1 Unterlagsplatte mit 3,75 Kgr. Gewicht.

Auf den Stoßschwellen sind die 125 mm hohen Vignolschienen mittelst Unterlagsplatten durch 4 Hafennägel, auf den Mittelschwellen dagegen durch 2 Hafennägel befestigt. In der Mitte jeder Schiene liegt ebenfalls eine Unterlagsplatte.

Die 121 mm. hohen Vignolschienen sind 6,59 m. lang und haben ein Gewicht von 35,05 Kgr. pro lfd. Meter. Zur festen Stoßverbindung gehören:

2 Laschen à 430 mm. lang, à 3,50 Kgr.
4 Laschenbolzen à 0,46 "
1 Stoßplatte à 3,75 "

In den Curven liegen außerdem zum Theil noch Mittelplatten mit einem Gewicht von 2,50 Kgr. pro Stück.

Das Gewicht der 105 mm. hohen, 5,65 m. langen Schienen beträgt 26,68 Kgr. pro lfd. Meter. Die zur festen Stoßverbindung gehörenden Laschen wiegen pro Stück 2,50 Kgr. und sind 418 mm. lang. Die Laschenbolzen wiegen pro Stück 0,46 Kgr., die Unterlagsplatten pro Stück 0,625 Kgr.

Die Stuhlschienen haben ein Gewicht von 25,50 Kgr. pro lfd. Meter, sind zum größten Theil 5,65 m. lang und liegen in gußeisernen Stühlen, welche auf den Schwellen durch Nägel befestigt sind. Das Gewicht der Stoßstühle ist 15,5 Kgr. und 10,5 Kgr., das der Mittelstühle 7 Kgr. pro Stück.

Mit der Verwendung einer Laschenverbindung an Stelle der Stoßstühle sind vorerst Versuche angestellt.

c. Weichen.

Es sind im Ganzen 394 Weichen und 6 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 7 Stück englische, 2 Stück Blockweichen, die übrigen Zungenweichen.

Die Stellung der Weichen wird durch eine am Weichenbock angebrachte Blechtafel angezeigt, welche im Dunkeln durch eine aufgesteckte Laterne erleuchtet wird. Bei den älteren Weichen sind die Zungen aus gewöhnlichen Schienen, bei den Plattenweichen hingegen aus Gußstahl.

Die Herzstücke bestehen zum größten Theil aus Hartguß, während in den Nebengeleisen noch einige aus Schmiedeeisen liegen.

d. Schwellen.

Sämmtliche zur Verwendung gekommenen Schwellen sind aus Kiefernholz und mit Zinkchlorid getränkt. Die Mittelschwellen haben bei einer Länge von 2,5 m. eine Breite von 0,26 m. und eine Dicke von 0,16 m.; die Stoßschwellen eine Länge von 2,98 m., eine Breite von 0,31 m. und eine Dicke von 0,17 m. Die Schwellen liegen durchschnittlich in 0,8 – 0,9 m. Entfernung von einander; die den Stößen zunächst liegenden sind jedoch etwas näher an die Stöße gerückt. Auf den Strecken mit schwebendem Stoß sind nur Mittelschwellen zur Verwendung gekommen. Es liegen dieselben 0,82 m. – 0,84 m. von Mitte zu Mitte entfernt. Der Abstand der Endschwellen von den Schienenstößen beträgt 0,3 m.

Das Kiesbett ist 0,29 m. tief und 3,1 m. breit ausgekoffert. Die Einschnitte in Thon- und Lehmboden sind durch ein ausgedehntes Drainirungssystem entwässert. Die Schwellen liegen auf einer 0,29 m. starken Bettung und sind mit einer 0,08 m. starken Kesselschicht überdeckt.

C. Bauwerke im Bahnplanum.

Borhanden find:

- 1) große Brücken über 10 m. Lichtweite jeder Deffnung 8 Stück.

Davon find: 1 gewölbt
und 7 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summa: 8.

Die längste Brücke ist die Warnowbrücke bei Schwaan. Sie enthält 3 Deffnungen à 12,6 m. und 2 Deffnungen à 6,3 m.

- 2) Kleinere Brücken und Durchlässe von über 2 m. bis 10 m. Lichtbreite jeder Deffnung 62 Stück.

Davon find 43 gewölbt
und 19 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summa: 62.

- 3) Wegeüberführungen 22 Stück.

Davon 2 gewölbt,
2 mit eisernem Ueberbau,
14 mit hölzernem Ueberbau,
4 ganz Holzbau.

Summa: 22 Stück.

- 4) Wegeunterführungen 11 Stück.

Davon 6 gewölbt,
5 mit eisernem Ueberbau.

Summa: 11 Stück.

- 5) Kleine Durchlässe bis zu 2 m. Lichtweite 427 Stück.

Davon:

einfache Röhren	165 Stück
doppelte "	12 "
dreifache "	1 "
offene Durchlässe	7 "
einfache Plattendurchlässe	127 "
doppelte "	40 "
dreifache "	2 "
gewölbte Durchlässe	54 "
mit eisernem Ueberbau	9 "
mit hölzernem "	1 "
rund gemauerte Ziele	9 "

Summa: 427 Stück.

- 6) Seitendurchlässe in Wegeübergängen und Parallelwegen 380 Stück.

Davon:

einfache Röhren	264 Stück
doppelte "	7 "
gemauerte "	5 "
gewölbte Durchlässe	2 "
Plattendurchlässe	83 "
Holztrummen	9 "
Holzbrücken	10 "

Summa: 380 Stück.

Außerdem liegt an der Wallstraße in Lübeck eine 51,5 m. lange Futtermauer von 1,5 m. Höhe.

D. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Die größte Steigung (resp. Gefälle), ist 1 : 100, welche 4 Mal und zwar in Längen von 753,240 m., 2262,337 m., 2811,092 m. und 1544,142 m. vorkommt. Der kleinste Radius in den Curven ist 376,62 m.

E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Die nachfolgende Zusammenstellung enthält eine Uebersicht der auf den einzelnen Bahnstrecken vorhandenen Bahnhöfe und Haltestellen und der Entfernung derselben unter einander, von Mitte zu Mitte der Bahnhofgebäude gerechnet.

	Entfernungen.	
	Kilometer	
	im Einzelnen.	im Ganzen.
1. Lübeck-Strasbourg.		
Lübeck.		
Rangirbahnhof	3,03	
Lüdersdorf	8,13	11,16
Schönberg	8,14	19,30
Grevesmühlen	17,38	36,68
Bobitz	13,85	50,53
Kleinen	8,76	59,29
Bentschow	8,31	67,60
Blankenberg	9,21	76,81
Friedrichswalde	4,37	81,18
Barnow	8,22	89,40
Bülow	10,50	99,90
Güstrow	13,26	113,16
Calendorf	15,77	128,93
Teterow	13,26	142,19
Malchin	14,02	156,21
Stavenhagen	11,19	167,40
Mölln	19,39	186,79
Neubrandenburg	14,02	200,81
Derpenhof	22,05	222,86
Landesgrenze vor Strasbourg	6,66	229,52
2. Kleinen-Wismar.		
Kleinen.		
Wismar	15,60	15,60
3. Kleinen-Hagenow.		
Kleinen.		
Schwerin	16,50	
Zachun	16,00	32,50
Hagenow	12,30	44,80
4. Bülow-Rostock.		
Bülow.		
Schwaan	14,30	
Rostock	16,70	31,00
Summa:	320,92	320,92

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

- 1) Perron-Telegraphen,
- 2) Bahnhof=Ab=Schluß-Telegraphen,
- 3) Strecken-Telegraphen.

b. Electromagnetische Telegraphen.

Die Bahnstrecken Bülow=Kostock und Hagenow=Schwerin haben eine Omnibusleitung, die übrigen Strecken eine Omnibus- und Correspondenzleitung. Die Omnibusleitung verbindet alle Stationen und Haltestellen und dient für den Betrieb der Läutewerke, zum Einschalten der portativen Apparate und zur Vermittelung von Depeschen, während die Correspondenzleitung lediglich für den Depeschenverkehr bestimmt ist.

Die ganze Leitung ist 568,5 Klm. lang und besteht aus einem 4,75 mm. starken Eisendraht.

Die Batterien zum Betriebe dieser Leitung sind aus Meidinger'schen Zink-Kupferelementen zusammengesetzt, von denen durchschnittlich auf 60 Siemens'sche Einheiten 1 Element aufgestellt ist.

Auf der Strecke sind 308 Läutewerke vorhanden, bei denen die Auslösung durch Magnet-Inductions-Apparate mit 12 Paar Magnet-Lamellen erfolgt, welche alternirend eine Station um die andere aufgestellt sind.

Auf der Strecke Lübeck=Strasburg erfolgen bei jeder Auslösung 5 Glocken=Doppelschläge verschiedenen Tones, auf der übrigen Strecke zum Theil noch 10, welche indessen in 5 Doppelschläge verändert werden sollen.

In Morseblauschreibern sind vorhanden 28 Stück, davon 24 auf Stationen, 4 in Reserve; ferner 26 Magnetzeigerapparate (von denen 4 in Reserve), 8 transportable Morseapparate (mit 1 Reserve) und 10 transportable Magnetzeigerapparate (mit 2 Reserve). Jeder fahrplanmäßige Zug ist mit einem portativen Apparate versehen.

G. Nebenanlagen.

Die Hauptreparatur=Werstätten befinden sich in Schwerin und Malchin. Mit letzterer ist eine Güterwagen=Bauanstalt verbunden, in welcher während des Jahres 1874 = 45 Stück Güterwagen fertig gestellt sind.

H. Im Laufe des Jahres 1874 zur Vervollständigung der Bahn ausgeführte Bauten.

1) Auf den Stationen.

1. **Bahnhof Kleinen.** Herstellung eines 358 m. langen Einfahrtsgeleises aus 125 mm. hohen Vignolschienen, behufs Beseitigung der Kreuzung einfahrender Züge, sowie eines Verbindungsgeleises mit zugehöriger Weiche von 102 m. Länge; Versetzung des südlichen Wasserkranes und Verschiebung der Wassercanäle; Errichtung eines Stallgebäudes mit Privet zu einer Beamtenwohnung der Station; Herstellung einer Vieh- und Equipagenrampe; Erweiterung der Postlocalitäten.
2. **Bahnhof Blankenberg.** Anlage eines 113 m. langen Productengeleises mit zugehöriger Weichenverbindung.
3. **Haltestelle Friedrichswalde.** 2 Wärterwohnungen nebst 2 Ställen erbaut.
4. **Haltestelle Warnow.** Vollendung des im Jahre 1873 begonnenen Baues eines Empfangsgebäudes, Güterschuppens und Wohnhauses für den Stationsaufseher; Vervollständigung der

Geleisanlage, der Perrons, der Zufuhrwege und Entwässerungen; Erbauung eines Stalles mit Privet und eines Brunnens; Herstellung einer Vieh- und Equipagenrampe, sowie einer neuen Wärterbude.

5. **Bahnhof Lelendorf.** Herstellung eines dritten 536 m. langen Geleises aus 131 mm. hohen Vignolschienen, um die gleichzeitige Aufstellung dreier Züge auf der Station zu ermöglichen.
6. **Bahnhof Teterow.** Eine Perronwärterwohnung im Empfangsgebäude hergerichtet.
7. **Bahnhof Malchin.** Herstellung eines Materialienraumes im Tenderschuppen der Werkstatt; Verlegung des Holztrockenschuppens in die Nähe der Wagenbauanstalt; Beschaffung einer Centesimalwaage von 40000 Kilo Tragkraft mit Waagehäuschen; Herrichtung einer Bahnmeisterwohnung im Empfangsgebäude.
8. **Bahnhof Stavenhagen.** Herrichtung einer Weichenwärterwohnung im Empfangsgebäude.
9. **Bahnhof Mölln.** Erbauung eines neuen Empfangsgebäudes mit Güterschuppen (wird erst im Jahre 1875 vollendet).
10. **Bahnhof Derzenhof.** Eine Hülfswärterwohnung erbaut.
11. **Bahnhof Schwaan.** Verlängerung des zweiten Geleises um 226 m.
12. **Bahnhof Rostock.** Erweiterung der Güterschuppenanlagen und der damit in Verbindung stehenden Geleise; Verlegung der Viehrampe.
13. **Auf sämtlichen Stationen.** Veränderung der Eingangssignale mit Kettenzug statt der Schieber.

2) Auf der Strecke.

- 1) 7,583 Klm. Stuhlbnahgeleis der Strecke Schwerin-Kleinen in 131 mm. hohes Vignolgeleis umgebaut.
- 2) Veränderung der vorhandenen Drahtzugbarrieren nach den Bestimmungen des Bahn-Polizei-Reglements.
- 3) Den Parallelweg bei Holtzhusen, 450 m. lang, eingefriedigt.
- 4) 1500 laufende Meter Schneezahn hergestellt.
Ferner wurden beschafft:
- 5) für die Stationen der Strecke Hagenow-Kleinen-Wismar und Bützow-Rostock, welche bis dahin mit Magnetzeigerapparaten versehen waren, 10 Stations-Morseapparate, und für die fahrplanmäßigen Züge jener Strecken 9 Stück portative Morseapparate.

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1874 wurde an Oberbau-Material ausgetauscht:

5711	Stück	Mittelschwellen,	
926	"	Stoßschwellen,	
566	"	Weichenschwellen,	
28	"	Weichen und	
2941	"	Schienen, nämlich	
1355	Stück	125 mm. hohe Vignolschienen,	
149	"	121 " " "	
602	"	105 " " "	
2	"	78 " " "	
833	"	Stuhlschienen.	

K. Anschlußgeleise.

Als solche sind die Hafengeleise zu Wismar und Rostock, das Geleise zur Cokerei in Wismar und zur Friedrichswalder Ziegelei zwischen Station Blankenberg und Warnow zu verzeichnen.

2. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren vorhanden:

	1874.	1873.
1. Locomotiven nebst Tendern: ungekuppelte	6 Stück	6 Stück
einfach gekuppelte	41 „	41 „
zweifach gekuppelte	11 „	11 „
	Zusammen: 58 Stück.	58 Stück.
2. Personenwagen	133 Stück.	127 Stück.
sonach 1874 mehr 6 Stück.		
Im Laufe des Jahres 1874 sind wiederum 42 Coupés I. u. II. Classe mit Heizvorrichtung (Kastenheizung) ausgerüstet worden.		
3. Güterwagen: bedeckt	500 Stück	456 Stück
offen	274 „	259 „
Plateauwagen	36 „	29 „
	Zusammen: 810 Stück	744 Stück

mithin 1874 mehr 66 Stück.

Der Gesamtswagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1874:

133 Personenwagen mit 5782 Sitzplätzen, darunter sind:

I. Classe	286 Sitzplätze
II. „	1160 „
III. „	2914 „
IV. „	1440 „

810 Stück Güterwagen mit 143920 Ctr. Tragfähigkeit.

Von denselben sind 267 Stück mit Bremse versehen. — Im Jahre 1873 enthielten die gesammten 744 Güterwagen 128610 Ctr. Tragfähigkeit.

II. Betrieb.

1) Betriebsorganisation im Allgemeinen.

Die Verwaltung wird von der aus 3 Mitgliedern bestehenden Direction geleitet. Der Betriebsdienst ist einem in Schwerin wohnhaften Ober-Betriebs-Inspector, die specielle Bahnverwaltung 3 Abtheilungsbaumeistern unterstellt, welche in Schwerin, Rostock und Malchin stationirt sind.

Den Maschinen- und Werkstätten dienst leitet ein Maschinenmeister, welchem für die Werkstatt in Schwerin ein Werkstättenvorsteher, für die Werkstatt in Malchin ein Werkführer und ferner ein Werkführer für den Außendienst zugeordnet sind.

Als Central-Dienststellen fungiren außerdem ein technisches Bureau, die Hauptcasse, die Controle, die Rechnungsrevision, das statistische Bureau, das Secretariat, die Registratur und die Materialien-Verwaltung.

Eine allgemeine Pensionscasse für alle Beamte der Gesellschaft besteht zur Zeit noch nicht. Vielmehr ist denjenigen in den Dienst der Gesellschaft übergetretenen Beamten, welche vorher die Qualität Großherzoglicher Diener besaßen, die nach den Normen für letztere ihnen gebührende Pension aus den Betriebs-Einnahmen zu gewähren, während die Pension für ihre Wittwen aus der Großherzoglichen Wittwen-Casse geleistet wird. Eine geringe Anzahl von Beamten, die ehemals der Pensionsanstalt der Mecklenburgischen Bahn angehörten, erhalten die Pension für sich und ihre Hinterbliebenen von der Großherzoglichen Regierung.

Nur für die sogenannten Unterbeamten, als Bahn-, Weichen- und Hülfswärter u. und deren Angehörige besteht unter dem Namen „Knappschafts-Casse“ eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Der Stand letzterer ergibt sich aus dem anliegenden Rechnungs-Abschluß. (Anlage XI.)

An derselben waren ult. 1874 betheiligt = 438 Personen, deren jährliches Dienstseinkommen zusammen 268560 M. beträgt.

Es wird beabsichtigt, auf Grundlage der Knappschafts-Casse und unter Verschmelzung mit derselben in nächster Zeit eine Pensions- und Unterstützungscasse zu gründen, welcher alle von der Gesellschaft neu zu engagierende Beamte beizutreten haben.

2) Betriebsdienst.

Unterbrechungen des Betriebsdienstes haben nicht stattgefunden.

Die Anzahl der abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge	710	
„ Personenzüge	5110	
„ gemischte Züge	5840	11660
„ Güterzüge		1047
Extra Personenzüge		74
„ Güterzüge		34

Es legten überhaupt zurück:

auf eigener Bahn. auf fremden Bahnen. in Summe.

a. Die Locomotiven.

	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.
in Schnellzügen	167695	3660	171355
„ Personenzügen	335331	3675	339006
„ gemischten Zügen	419110	3790	422900
„ Güterzügen	197671	4220	201891
„ Extrazügen	14161	45	14206
„ Leerfahrten	40778	995	41773
„ Material-Arbeitszügen	16736	—	16736
Summa	1191482	16385	1207867.
Davon:			
Nutz-Kilometer	1150704	15390	1166094.

b. Die Wagen.

	Achskilometer.	Achskilometer.	Achskilometer.
Personenwagen	8133265	1931413	10064678
Güterwagen	14693515	12494458	27187973
Summa	22826780	14425871	37252651.

c. Die Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen	1864689 Achskilometer	} auf diesseitiger Bahn.
Güter- und Gepäckwagen	6990360 „	
Summa	8855049 Achskilometer.	

d. Die Wagen der Reichspost-Verwaltung.

	2376066 Achskilometer.	} auf diesseitiger Bahn.
Auf diesseitiger Bahn sind mithin überhaupt zurückgelegt:		
von den eigenen Wagen	22826780 Achskilometer	
„ „ fremden „	8855049 „	
„ „ Postwagen	2376066 „	
Summa:	34057895 Achskilometer.	

Auf sämtlichen Stationen, mit Ausnahme der Haltestellen, werden Staats- und Privatdepeschen angenommen und, soweit es das Regulativ für Eisenbahn-Telegraphenstationen gestattet, befördert.

Die Anzahl der beförderten nicht eisenbahndienstlichen Depeschen beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Depeschen	322 Stück
Privatdepeschen	13,027 "

Die für Privatdepeschen erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto u. betragen 9497,48 M.

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn u. 2510,93 M.

bleibt als diesseitiger Antheil 6986,55 M.

3) Verkehrsverhältnisse.

Der Personen- und Güterverkehr erstreckt sich gleichmäßig auf die gesamten Bahnstrecken, jedoch findet auf den Hafengeleisen bei Wismar und Rostock nur Güterbeförderung statt.

Der Betrieb auf der der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Bahnstrecke von der Preussischen Landesgrenze bis Strasburg ist vertragsmäßig der diesseitigen Verwaltung unterstellt.

Anfangs des Jahres 1874 bestanden folgende directe und Verbandsverkehre:

a. Personenverkehr:

- 1) mit der Berlin-Hamburger Bahn;
- 2) mit der Lübeck-Hamburger und der Lübeck-Büchener Bahn;
- 3) mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn;
- 4) mit der Magdeburg-Leipziger Bahn;
- 5) mit der Hannoverschen Staatsbahn;
- 6) mit der Berlin-Stettiner Bahn;
- 7) Station Hamburg einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits.

b. Güterverkehr:

- 1) mit der Berlin-Hamburger Bahn;
- 2) mit der Lübeck-Hamburger und der Lübeck-Büchener Bahn;
- 3) mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn;
- 4) mit der Magdeburg-Leipziger Bahn;
- 5) mit der Hannoverschen und Braunschweigischen Bahn (Niederdeutscher Verband);
- 6) mit der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn (Bergisch-Hannoverscher Verkehr);
- 7) mit der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, für Steinkohlen;
- 8) mit der Aussig-Deplitzer Bahn, der Oesterreichischen Staatsbahn und der Dux-Bodenbacher Bahn, für böhmische Braunkohlen;
- 9) mit der Berlin-Stettiner Bahn;
- 10) mit der Oberschlesischen Bahn (Lübeck-Schlesischer Verband);
- 11) mit den Russischen Bahnen (Lübeck-Russischer Verband);
- 12) Station Hamburg einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits;
- 13) Station Hamburg einerseits und Stationen der Oberschlesischen Bahn andererseits (Hamburg-Schlesischer Verband);
- 14) Station Hamburg einerseits und Russische Stationen andererseits (Hamburg-Russischer Verband).

Im Jahre 1874 sind nachfolgende Aenderungen eingetreten:

a. Personenverkehr:

Zwischen diesseitigen Hauptstationen einerseits und den Stationen Bremen, Düsseldorf und Köln der Köln-Mindener Bahn via Lübeck-Hamburg und ferner mit Station Stendal und Station Hannover via Wittenberge-Stendal andererseits ist directe Personen- und Gepäckabfertigung eingeführt;

b. Güterverkehr:

Neue Verkehrsbeziehungen sind eröffnet:

- 1) im Hannover-Rheinischen Verbands mit den diesseitigen Stationen Schönberg, Grevesmühlen, Wismar, Schwerin, Blankenberg, Bülow, Schwaan, Rostock, Güstrow, Teterow, Malchin, Stavenhagen, und Neubrandenburg;
- 2) im Hamburg- u. Dresdener Verbands mit den diesseitigen Stationen Schwerin, Wismar, Rostock;
- 3) im Hamburg-Lübeck-Preussischen Verbands mit der diesseitigen Station Lübeck;
- 4) im Hamburg-Lübeck-Moskauer Verbands mit der diesseitigen Station Lübeck;
- 5) im Westdeutschen Verbands mit der diesseitigen Station Lübeck;
- 6) im Nordwestdeutschen Verbands mit den diesseitigen Stationen Schwerin, Wismar, Rostock, Güstrow, Neubrandenburg.

Specialtarife sind eingerichtet:

- 1) für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Pflanzsaaten von Malchin, Stavenhagen, Neubrandenburg und Dersenhof nach Halle und Leipzig via Pasewalk-Berlin;
- 2) für den Transport von Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen und der Rechte-Oder-Ufer-Bahn nach diesseitigen Stationen via Pasewalk resp. via Hagenow;

Bestehende Tarife haben eine Erweiterung erfahren:

- 1) der Tarif für den Verkehr zwischen Hamburg einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits durch Aufnahme der Stationen Stargard, Göslin, Colberg und Stolpe der Berlin-Stettiner Bahn;
- 2) der Tarif für den Hamburg-Schlesischen Verkehr durch Aufnahme der Station Thorn der Oberschlesischen Bahn.

Aufgehoben ist der Tarif für den Verkehr zwischen Station Hamburg einerseits und Station Danzig der Berlin-Stettiner Bahn andererseits, nachdem diese Station in den Hamburg-Lübeck-Preussischen Verband aufgenommen ist.

Auf Grund des Bundesrathsbeschlusses vom 11. Juni 1874 wird seit dem 10. August 1874 der 20 procentige Frachtaufschlag erhoben. Die Erhebung findet jedoch und zwar wegen der Concurrenz der Wasserstraßen nicht statt in den östlichen Verkehren, insbesondere im Hamburg-Stettiner, Hamburg-Preussischen, Hamburg-Russischen und Hamburg-Polnischen Verkehr.

4) Ergebnisse des Betriebs.

A. Personenverkehr.

1. Personenbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr

auf Tourbillets in I. Classe	4716 Personen auf	320975 Kilometer,
= " II. "	69298 " " " "	4299972 " "
= " III. "	134090 " " " "	6757514 " "
= " IV. "	286985 " " " "	10176764 " "
= Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in II. Classe	56888 " " " "	2165415 " "
= III. "	148196 " " " "	4424922 " "
Militairpersonen	32391 " " " "	2254628 " "
in Summa	732564 Personen auf	30400190 Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in I. Classe	4702	Personen auf	334411	Kilometer,
„ „ „ II. „	42607	„ „	3435104	„
„ „ „ III. „	55086	„ „	4169575	„
„ „ „ IV. „	77815	„ „	6078811	„
Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)				
in I. Classe	6	„ „	455	„
„ II. „	5060	„ „	328140	„
„ III. „	11864	„ „	623088	„
Militairpersonen	9733	„ „	974001	„

in Summa 206873 Personen auf 15943585 Kilometer.

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	9424 Personen auf	655841 Kilometer, oder 69,59	Kilometer im Durchschnitt pro Person
" " II.	173853 " "	10228631 " " 58,83	
" " III.	349236 " "	15975099 " " 45,74	
" " IV.	364800 " "	16255575 " " 44,56	
in Summa	897313 Personen auf	43115146 Kilometer, oder 48,05	
Militairpersonen	42124 " "	3228629 " " 76,65	
Summa überhaupt	939437 Personen auf	46343775 Kilometer, oder 49,33	

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

für die Beförderung von

im Durchschnitt

Civilpersonen . .	1739859,14 <i>M.</i>	1,94 <i>M.</i> pro Person und	0,040 <i>M.</i>	pro Person und Kilometer
Militärpersonen . .	47971,80 =	1,14 = = = =	0,015 =	
an diversen Neben-				
Einnahmen . .	21348,22 =	—	—	
in Summa	1809179,16 <i>M.</i>	1,93 <i>M.</i> pro Person und	0,039 <i>M.</i>	

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1874 giebt die in der Anlage VI enthaltene Zusammenstellung specielle Nachweisung, während die Anlage IX die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1873 und 1872 enthält.

Der Personenverkehr ergibt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1874		im Jahre 1873		daher im Jahre 1874	
	Personen	Personen- Kilometer	Personen	Personen- Kilometer	Personen	Personen-Kilometer
Civilpersonen						
in I. Classe . .	9424	655841	8197	546940	mehr 1227	mehr 108901
= II. =	173853	10228631	161733	9377294	= 12120	= 851337
= III. =	349236	15975099	306478	14135470	= 42758	= 1839629
= IV. =	364800	16255575	356600	16620941	= 8200	weniger 365366
	897313	43115146	833008	40680645	mehr 64305	mehr 2434501
Militair-Transporte .	42124	3228629	37988	2682019	= 4136	= 546610
Gesammt-Verkehr .	939437	46343775	870996	43362664	mehr 68441	mehr 2981111

Die Gesamt-Einnahme (incl. für Extrazüge) betrug:

für Civilpersonen	im Jahre 1874	1761207,36 M.
	„ „ 1873	1635596,35 „
	mithin 1874 mehr . .	125611,01 M.

für Militär-Transporte im Jahre 1874	47971,80 <i>M.</i>
" " 1873	38587,00 "
mithin 1874 mehr	9384,80 <i>M.</i>
überhaupt im Jahre 1874	1809179,16 "
" " 1873	1674183,35 "
mithin 1874 mehr	134995,81 <i>M.</i>

2. Gepäckbeförderung.

Befördert wurden an Gepäck:

im Binnenverkehr	71152 Ctr. auf 4542036 Kilometer,
" Verkehr mit anderen Bahnen	43963 " " 3609815 "
in Summa 115115 Ctr. auf 8151851 Kilometer,	

Die Einnahme hierfür betrug:

für den Transport: 60349,23 *M.*, im Durchschnitt: 0,524 *M.* pro Ctr. und 0,007 *M.* pro Ctr. u. Kilometer.
Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergibt das Jahr 1874 einen Mehrtransport von 8111 Ctrn. auf 708318 Kilometer und eine Mehreinnahme von 4940,62 *M.*

B. Güterverkehr.

1. Güterbeförderung.

Befördert wurden

a. im Binnenverkehr:

Eilgüter	55157,4 Ctr. auf 3409139 Kilometer,
Normalfrachtgüter und Güter der ermäßigten Classe II. . . .	602763,0 " " 44465714 "
Güter der Wagenladungsclassen	1835117,3 " " 90403884 "
	2493037,7 Ctr. auf 138278737 Kilometer.
frachtfreie Dienstgüter	435527,5 " " 24558636 "
in Summa	2928565,2 Ctr. auf 162837373 Kilometer

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Eilgüter	55011,4 Ctr. auf 5305628 Kilometer,
Normalfrachtgüter und Güter der ermäßigten Classe II . . .	678434,1 " " 65511575 "
Güter der Wagenladungsclassen	3906272,2 " " 364727878 "
	4639717,7 Ctr. auf 435545081 Kilometer,
frachtfreie Dienstgüter	2778,5 " " 256811 "
in Summa 4642496,2 Ctr. auf 435801892 Kilometer.	

Der ganze Transport betrug daher:

Eilgüter	110168,8 Ctr. auf 8714767 Kilometer, oder 79,10	
Normalfrachtgüter und Gü-		
ter der ermäßigten Classe II	1281197,1 " " 109977289 " " 85,84	Kilometer
Güter der Wagenladungs-		
classen	5741389,5 " " 455131762 " " 79,27	im Durchschnitt
	7132755,4 Ctr. auf 573823818 Kilometer, oder 80,45	pro Centner.
frachtfreie Dienstgüter . .	438306,0 " " 24815447 " " 56,62	
Total-Summa 7571061,4 Ctr. auf 598639265 Kilometer, oder 79,07		

Die Einnahmen betrugen:		im Durchschnitt	
für Eilgüter	112026,92 M.	1,02 M. pro Ctr. und	0,013 M. pro Ctr. und Kilometer,
= Frachtgüter	1811424,46 "	0,26 " " " "	0,032 " " " "
an sonstigen Nebenerträgen, Frachtzuschlägen, Lagergeld etc.	26434,29 "	—	—
in Summa	1949885,67 M.	0,27 M. pro Ctr. und	0,034 M. pro Ctr. und Kilometer.

Im Verhältniß zu dem Jahre 1873 betrugen die Transporte:			
der Eilgüter	1343,8 Ctr. weniger und	235026 Centner-Kilometer weniger,	
der Normalfrachtgüter und Güter der ermäßigten Classe II	5009,8 " mehr	= 1409914 " " "	
Güter der Wagenladungsklassen	1079740,4 " "	= 75835803 " " "	mehr,
überhaupt	1083406,4 Ctr. mehr	und 74190863 Centner-Kilometer mehr.	

Die Einnahme für den Gütertransport pro 1874 verglichen mit derjenigen des Vorjahres ergibt:

für Eilgüter	im Jahre 1874	112026,92 M.
"	" 1873	106639,28 "
mithin 1874 mehr		5387,64 M.
für Frachtgüter	im Jahre 1874	1811424,46 "
"	" 1873	1499158,68 "
mithin 1874 mehr		312265,78 M.
an Nebenerträgen	im Jahre 1874	26434,29 "
"	" 1873	26001,74 "
mithin 1874 mehr		432,55 M.
überhaupt im Jahre 1874		1949885,67 "
"	" 1873	1631799,70 "
mithin 1874 mehr		318085,97 M.

Die in der Anlage VII. enthaltene Zusammenstellung giebt den näheren Nachweis, wie der Güterverkehr in seiner Gesamtheit sich auf den einzelnen Stationen im Jahre 1874 gestaltet hat. Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Güterverkehrs von und nach den einzelnen Stationen in den Jahren 1873 und 1872 ist in der Anlage X. enthalten.

2. Beförderung von Fahrzeugen.

Befördert wurden an Fahrzeugen:

im Binnenverkehr	337 Stück, oder ca. 15930 Ctr. auf	798353 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	285 " " "	12690 " " "
in Summa	642 Stück, oder ca. 28620 Ctr. auf	2259983 Kilometer.

Die Einnahme hierfür betrug:

für den Transport: 16357,73 M., im Durchschnitt: 25,48 M. pro Stück und 0,074 M. pro Ctr. und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei den Fahrzeugen ergibt das Jahr 1874 einen Mehrtransport von 4 Stück und eine Mehreinnahme von 930,33 M.

Die Nachweisung, welche Anzahl von Fahrzeugen auf den einzelnen Stationen zur Versendung gelangten, ist in der Anlage VIII enthalten.

3. Viehbeförderung.

Befördert wurden:

Vieh (incl. Hunde der Reisenden):

im Binnenverkehr	29222 Stück, oder	64105,6 Ctr. auf	3774724 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	159290 " " "	246847,1 " " "	28909755 "
in Summa	188512 Stück, oder	310952,7 Ctr. auf	32684479 Kilometer.

Die Einnahme für den Viehtransport betrug:
186262,66 *M.*, im Durchschnitt 0,94 *M.* pro Stück und 0,057 *M.* pro Ctr. und Kilometer.

Gegen das Jahr 1873 hat sich der Viehtransport um 8272 Stück vermindert und zwar im Binnenverkehr um 426 Stück und im Verkehr mit anderen Bahnen um 7846 Stück, wogegen jedoch durch die um 3000942 Centner-Kilometer größere Transportlänge, welche die Viehtransporte im Jahre 1874 zurückgelegt haben, eine Mehreinnahme von 9524,55 *M.* erzielt worden ist.

Wie die beförderte Stückzahl des Viehes sich seiner Gattung nach auf die einzelnen Stationen vertheilt, ist aus der Anlage VIII ersichtlich.

C. Zusammenstellung des ganzen Verkehrs.

Einnahme- und Ausgabe-Uebersicht.

Die beförderte Nettolast, auf einen Kilometer Transportlänge berechnet, betrug:

1. bei der Personenbeförderung	69515663	Centner-Kilometer,
2. bei der Gepäckbeförderung	8151851	" "
3. bei der Güterbeförderung	598639265	" "
4. bei der Beförderung von Fahrzeugen	2259983	" "
5. bei der Viehbeförderung	32684479	" "

in Summa 710251241 Centner-Kilometer,
im Vorjahre dagegen 627431463 " "

mithin im Jahre 1874 mehr 82819778 Centner-Kilometer.

Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

1. Personen	2930	gegen	2716	Personen im Vorjahre,
2. Gepäck	359 Ctr.	=	334 Ctr.	" "
3. Güter (excl. Dienstgüter).	22246	=	18867	" "
4. Fahrzeuge.	2,00 Stück	=	1,99 Stück	" "
5. Vieh	588	=	614	" "

Von den Personen- und Centner-Kilometern kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge (specifische Frequenz):

Personen-Kilometer	144540	gegen	135242	im Vorjahre,
Centner-Kilometer (excl. Dienstgüter und Nebentransporte) 1789676	=	1558285	=	" "

Die Einnahmen betrugen im Ganzen 4239322,00 *M.* gegen 3757330,53 *M.* im Vorjahre,
und pro Kilometer Bahnlänge:

1) aus dem Personenverkehr.	5642,57 <i>M.</i>	gegen	5221,50 <i>M.</i>	im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	188,22	=	172,80	" "
3) aus der Güterbeförderung	6081,42	=	5008,20	" "
4) aus der Beförderung von Fahrzeugen	51,02	=	48,00	" "
5) aus der Viehbeförderung	580,93	=	551,10	" "
6) an Nebeneinnahmen	677,69	=	716,70	" "

* in Summa pro Kilometer 13221,85 *M.* gegen 11718,30 *M.* im Vorjahre,
daher im Jahre 1874 gegen 1873 mehr 1503,55 *M.* pro Kilometer Bahnlänge.

Die Einnahmen verhalten sich nach Procenten zu deren Gesamtsumme wie folgt:

1) aus dem Personenverkehr	42,68 %	gegen	44,56 %	im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	1,42 =	=	1,47 =	=
3) aus der Güterbeförderung	45,99 =	=	42,74 =	=
4) aus der Beförderung von Fahrzeugen	0,39 =	=	0,41 =	=
5) aus der Viehbeförderung	4,39 =	=	4,70 =	=
6) die Nebeneinnahmen	5,13 =	=	6,12 =	=

Die Betriebs-Ausgaben betragen:

für die allgemeine Verwaltung . . .	199499,45 M.	gegen	249314,58 M.	im Vorjahre,
für die Bahn-Verwaltung	649221,96 =	=	586893,66 =	=
für die Transport-Verwaltung	1223428,85 =	=	1255582,63 =	=
in Summa 2072150,26 M. gegen 2091790,87 M. im Vorjahre,				
pro Kilometer Bahnlänge	6462,75 =	=	6525,00 =	=
mithin pro 1874 weniger	62,25 =	pro Kilometer Bahnlänge.		

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Rußkilometer:

auf die allgemeine Verwaltung mit . . .	0,17 M.	gegen	0,24 M.	im Vorjahre,
auf die Bahnverwaltung	0,56 =	=	0,56 =	=
auf die Transport-Verwaltung	1,05 =	=	1,19 =	=
in Summa mit 1,78 M. gegen 1,99 M. im Vorjahre,				
mithin pro 1874 gegen das Vorjahr . . .	0,21 M.	weniger.		

Die Betriebskosten erforderten von der Gesamt-Einnahme:

die allgemeine Verwaltung	4,71 %	gegen	6,64 %	im Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung	15,31 =	=	15,62 =	=
die Transport-Verwaltung	28,86 =	=	33,42 =	=
in Summa 48,88 % gegen 55,68 % im Vorjahre,				
mithin pro 1874 weniger gegen das Vorjahr . . .	6,80 %.			

Die Gesamt-Einnahme belief sich auf	4239322,00 M.
die Betriebs-Ausgabe auf	2072150,26 =
der Ueberschuß mithin auf	2167171,74 M.

Davon ist gezahlt:

1) die pro 1874 vertragsmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung zu zahlende Annuität mit	960000,00 M.
2) die beschlußmäßig pro 1874 in die Reserve- und Erneuerungsfonds abzuführenden Quoten, und zwar:	
a. in den Reservefond mit	140000 M.
b. in den Erneuerungsfond mit	100000 =
240000,00 =	
3) die den Directions-Mitgliedern vertragsmäßig zustehende Tantieme mit	18215,16 =
4) als Dividende pro 1874 auf das Aktien-Kapital von 13500000 M. à 6½ pCt. oder 32,50 M. pro Actie; auf 27000 Actien	877500,00 =
5) einmalige Dotirung der zu errichtenden Beamten-Vorschuß-Kasse	1500,00 =
Der Rest ist auf die Betriebs-Rechnung pro 1875 vorgetragen mit	69956,58 =
Summa, wie vor	2167171,74 M.

Die speciellen Angaben über die gesammte Betriebs-Einnahme und Ausgabe des Jahres 1874 sind aus der Anlage I ersichtlich. Die Anlage II enthält die Bilanz, die Anlagen III und IV die Rechnungslegung resp. über die Reserve- und Erneuerungs-Fonds und die Anlage V die diesen Fonds angehörigen Effecten nach deren Nominalwerth, während die sonstigen Betriebs-Ergebnisse im Einzelnen durch die Anlagen VI bis XI nachgewiesen werden.

Schwerin, im Mai 1875.

Die Direction

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.



Betriebs-Rechnung für das Jahr 1874.

I. Betriebs-Einnahmen.

Litt.	Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
			M.	S.	M.	S.
A.		Aus dem Personenverkehr.				
	1	Personengeld für tarismäßige Fahrbillets	1739859	14		
	2	Personengeld für Militairs	47971	80		
	3	Außerordentliche Einnahmen aus Extrazügen u.	21348	22		
	4	Gepäck-Neberfracht und Frachtzuschläge für Werthangabe	60349	23		
					1869528	39
B.		Aus dem Güterverkehr.				
		Tarismäßige Einnahmen für:				
	5	Eilgüter	112026	92		
	6	Frachtgüter	1811424	46		
	7	Fahrzeuge aller Art	16357	73		
	8	Thiere	186262	66		
	9	Einnahmen aus Nebenerträgen, als Nachnahme-Provision, Lagergeld u.	26434	29		
					2152506	6
C.		Aus sonstigen Quellen.				
	10	Gebühren für Benutzung des Bahntelegraphen im öffentlichen Verkehr	6986	55		
	11	Entschädigung von der Postverwaltung für Leistungen seitens der Bahn	6665	36		
	12	Vergütung für Benutzung diesseitiger Transportmittel auf anderen Bahnen	163903	60		
	13	Miethen für Bahnhof=Locale, Lagerräume u.	4670	78		
	14	Pacht für die Restaurationen auf den Bahnhöfen	6781	50		
	15	Erlös aus dem Verkauf von Drucksachen, Abfällen u.	389	66		
	16	Erlös aus abgängigen Betriebs=Gegenständen	241	—		
	17	Ertrag der Gräserereien und Pflanzungen an der Bahn	9261	41		
	18	Zinsen aus laufenden Geldgeschäften	18280	2		
	19	Insgemein	107	67		
					217287	55
		Summa aller Einnahmen			4239322	—

II. Betriebs-Ausgaben.

Litt.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen	
				M.	S.	M.	S.
A.	I.		Allgemeine Verwaltung.				
			Besoldungen.				
		1	Gehalte der Directions-Mitglieder	30300	—		
		2	Gehalte der Beamten sämtlicher Centralbüreau	80057	50		
		3	Gehalte des Ober-Betriebs-Inspectors, Betriebs-Inspectors, und deren Beamte, sowie der Beamten der Wagen-Controle	21945	—		
	II.		Anderer persönliche Ausgaben.				
		1	Diäten und Reisekosten des Aufsichtsrathes, der Direction und der Beamten der allgemeinen Verwaltung	18510	36		
		3	Diätarische Aushilfe in den Büreau derselben, sowie Löhne der ständigen Arbeiter in der Druckerei und Materialien-Verwaltung	3342	98		
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versezungen	358	50		
		12	Honorar und Reisekosten der Aerzte bei Untersuchung und Behandlung von im Dienste verunglückten Beamten und Arbeitern	203	65		
		14	Remunerationen, Gratificationen, Unterstützungen und Gnaden-Gehalte	1335	—		
	III.		Sachliche Verwaltungskosten.				
		1	Büreaubedürfnisse, Druckfachen, Porto, Depeschengebühren, Insertionskosten etc.	10036	56		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale	3741	3		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	1995	92		
		4	Dienstkleidung für Beamte der allgemeinen Verwaltung	350	9		
	VI.		Sonstige Ausgaben.				
		1	Zuschuß zur Knappschafts-Casse und auf die Gesellschafts-Casse übernommene Pensionen	9309	96		
		2	Gerichts-, Notariats-, Advocatur-, Stempel- und Vereidigungskosten	472	41		
		3	Beiträge zur Unterhaltung der Abrechnungs-Büreaux der verschiedenen Eisenbahn-Verbände	582	—		
		4	Feuerversicherungsprämien und Beitrag zum Feuerversicherungs-Fond	104	40		
		8	Miethe für Verwaltungs-Büreaux	2362	50		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben	14491	59		
						199499	45
			Latus			199499	45

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Litt.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	S.	M.	S.
			Transport			199499	45
B.			Bahn-Verwaltung.				
	I.		Geholdungen.				
		3	Gehalte der Bahnbetriebs-Ingenieure, deren Schreiber und Bureau-Diener, sowie des gesammten Streckenpersonales	226027	84		
		4	Gehalte des Stationspersonales mit Ausnahme des Expeditionspersonales	127804	23		
		5	Gehalte des Telegraphenpersonales	7491	41		
	II.		Andere persönliche Ausgaben.				
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Bahnpersonals	4150	16		
		3	Diätarische Ausbülfe in den Abtheilungs-Büreaux und im Stationsdienst	814	28		
		4	Löhne der Hülfsarbeiter im Stations- und Streckendienst	2893	5		
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Verlegungen	982	50		
		13	Prämien für Entdeckung von Schienenbrüchen	15	—		
		14	Remunerationen, Gratificationen, Unterstützungen	888	50		
	III.		Sachliche Verwaltungskosten.				
		1	Büreaubedürfnisse, Drucksachen, Porto	3243	51		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale	39254	32		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	9571	52		
		4	Dienstkleidung für Beamte der Bahnverwaltung	21699	37		
		6	Ständige Miethe-Entschädigungen	33858	15		
		7	Entschädigung für das Vorhalten von Wächterhunden	612	—		
	IV.		Unterhaltung der Bahnanlagen.				
		1	Unterhaltung des Planums, Gräben, Böschungen ic.	4189	27		
		2	Unterhaltung der Brücken, Durchlässe, Wege-Neber- und Unterführungen ic.	2099	39		
		3	Unterhaltung des Oberbaues, incl. Materialien dazu	117848	44		
		4	Unterhaltung der Gebäude auf den Bahnhöfen und der Strecke	17221	12		
		5	Unterhaltung der Werkstattgebäude, incl. deren Einrichtung	4520	12		
		6	Unterhaltung der Bahnhof-Nebenanlagen, Perrons, Rampen ic.	6474	10		
		7	Unterhaltung der Bahn-Nebenanlagen, Wegeübergänge, Seitendurchlässe, Pflanzungen, Einfriedigungen ic.	4755	70		
		8	Unterhaltung der optischen Telegraphen	1694	78		
		9	Unterhaltung des electro-magnetischen Telegraphen, incl. der Apparate und Läutewerke	3068	17		
		10	Reinigung der Bahn und Bahnhöfe von Schnee und Eis	1882	25		
			Latus	643059	18	199499	45

Nock II. Betriebs-Ausgaben.

Litt.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				<i>M.</i>	<i>S.</i>	<i>M.</i>	<i>S.</i>
C.	VI.		Transport	643059	18	199499	45
			Sonstige Ausgaben.				
		4	Feuerversicherungsprämien und Beitrag zum Feuerversicherungs-Fond	4242	—		
		5	Grund- und Gebäudesteuern, sowie sonstige Lasten und Abgaben	862	13		
		6	Entschädigungen an im Dienste verunglückte Arbeiter und deren Hinterbliebenen, sowie sonstige Entschädigungen an Adjacenten u.	249	22		
		8	Büreaumiethe für die Bahnverwaltung	90	—		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben	719	43		
						649221	96
	I.		Transport-Verwaltung.				
			Besoldungen.				
		3	Gehalte des Maschinenpersonals, incl. der Büreaubeamte . . .	29809	42		
		4	Gehalte des Expeditionspersonals	65387	32		
		6	Gehalte des Locomotiv- und Wagenpersonals	144707	55		
	II.		Andere persönliche Ausgaben.				
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagenpersonals	7863	8		
		3	Diätarische Aushilfe im Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagendienste	2098	—		
		4	Löhne der Hilfsarbeiter im Locomotiv- und Wagendienste	926	72		
		5	Arbeitslöhne im Expeditionsdienste (Güterbodenarbeiter, Kofferträger)	28006	32		
		6	Arbeitslöhne im Fahrdienste (Maschinen- und Wagenpuffer, Nachtbeizer, Wasserpumper, Wagenschieber und andere Stationsarbeiter)	84908	14		
		7	Weilengelder der Beamten des Fahrdienstes	43511	96		
		8	Nachtgelder derselben	11817	38		
		9	Tourengeelder der gemeinschaftlichen Fahrbeamten in den Verbandszügen	7137	58		
		10	Ersparnißprämien im Fahrdienste beim Kohlen- und Delverbrauch	20465	77		
III.		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Verlegungen . . .	980	26		
		13	Prämien für Entdeckung von Achs- und Bandagebrüchen . . .	7	50		
		14	Remunerationen, Gratificationen und Unterstützungen	688	—		
			Sachliche Verwaltungskosten.				
		1	Büreaubedürfnisse, Drucksachen für den Expeditions- und Fahrdienst, Plomben	19592	40		
			Latus . . .	467907	40	848721	41

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Litt.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				<i>M.</i>	<i>S.</i>	<i>M.</i>	<i>S.</i>
			Transport	467907	40	848721	41
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Expeditions- und Fahr- Personal-Locale	14270	38		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	2609	78		
		4	Dienstkleidung des Expeditions- und Fahrpersonales	19281	15		
		5	Tantieme für Einkassirung der Frachtgelder	1710	37		
		7	Entschädigung für das Verhalten von Güterbodenfahen	242	—		
V.			Kosten des Bahntransportes.				
		1	Brennmaterial zur Heizung der Locomotiven, Dampfpumpen und Vorwärmer	340318	61		
		2	Schmiermaterial für die Locomotiven und Wagen	16835	13		
		3	Putzmaterial desgleichen	10851	55		
		4	Beleuchtungsmaterial für die Züge	8529	59		
		5	Heizmaterial für die Coupees und Packwagen	2317	35		
		6	Unterhaltung der Locomotiven und Tender	125509	99		
		7	Unterhaltung der Personen- und Lastwagen	105796	21		
		8	Inventar der Züge, Geräte des Fahrpersonals, Coupeefußdecken etc.	1689	98		
VI.			Sonstige Ausgaben.				
		4	Feuerversicherungsprämien und Beitrag zum Feuerversicherungs-Fond	6004	—		
		6	Dauernde Entschädigungen an im Dienste verunglückte Arbeiter und deren Hinterbliebenen, sowie Entschädigungen im Güter- Verkehr	3058	94		
		7	Miethe für Benutzung fremder Transportmittel	92229	29		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben	4267	13		
						1223428	85
			Summa der Betriebs-Ausgaben			2072150	26
			III. Abschluß.				
			Betriebs-Einnahmen	4239322	<i>M.</i> — <i>S.</i>		
			Betriebs-Ausgaben	2072150	= 26 =		
			Ueberschuß	2167171	<i>M.</i> 74 <i>S.</i>		

Bilanç pro

Activa.		M.	S.
Uebernahme-Preis der Bahn nebst Zubehör einschließlich der zur ersten Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesenen 3000000 M. unter Einrechnung des Capitalwerthes der an die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung zu zahlenden Annuität		32700000	—
Werth der vorräthigen Betriebs- und Werkstat-Materialien		626991	36
Effecten		2533982	76
Verschiedene Debitoren		58891	87
Cassenbestand und Guthaben bei verschiedenen Banken		551674	80
		36471540	79

31. December 1874.

Passiva.		M.	℔
Stamm-Actien-Capital	13500000	—	
Capitalwerth der an die Großherzogliche Regierung noch auf 62 Jahre abzuführenden Annuitäten 19100525 M.			
Amortisationsquote dieser Annuitäten pro 1873 und 1874 99475 =	19200000	—	
Reservefond einschließlich des Zuschusses pro 1874 von 140000 M.	402153	08	
Erneuerungsfond einschließlich des Zuschusses pro 1874 von 100000 M.	2088076	77	
Bestand der Knappschafts-Casse	98528	56	
Verschiedene Creditoren	215610	64	
Betriebs-Ergebnisse pro 1874:			
die Einnahmen betragen 4239322 M. — ℔			
die Ausgaben betragen:			
a) für die Allgemeine Bahn- und Transport-Verwaltung 2072150 M. 26 ℔			
b) Zahlung der Annuitäten 960000 = — =	3032150 = 26 =		
Reingewinn 1207171 M. 74 ℔			
Von dem Reingewinn sind:			
a) dem Reservefond 140000 M.			
b) dem Erneuerungsfond 100000 =	240000 = — =		
überwiesen (s. oben).	Bleibt Ueberschuß 967171 M. 74 ℔	967171	74
Davon ist gezahlt:			
1) die den Directions-Mitgliedern vertragsmäßig zustehende Tantieme mit 18215 M. 16 ℔			
2) die Dividende pro 1874 auf das Actien-Capital von 13500000 M.			
à 6 1/2 % oder 32,50 M. pro Actie auf 27000 Actien 877500 = — =			
3) einmalige Dotirung der zu errichtenden Beamten-Vorschuß-Casse . . . 1500 = — =			
Bleibt als Uebertrag auf die Betriebsrechnung pro 1875 69956 = 58 =			
Summe wie vor 967171 M. 74 ℔			
	36471540	79	

III.

Rechnung des

Einnahme.		M.	S.
Bestand am Schlusse des Jahres 1873	172060 ₰ 18 Sgr. — S. = 516181,80 M.		
Zuschuß aus den Betriebs-Überschüssen pro 1873	10179 = 26 = 8 = = 30539,67 =		
		546721	47
Uebernahme des Geldwerthes der in den Materialien-Depots vorhandenen, bisher ohne denselben zu Buch geführten Materialien		40717	86
Zinsen und Coursgevvinn auf vorräthige Effecten		42995	67
Ueberweisung aus der Abrechnungs-Differenz mit der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung		5404	92
Zuschuß aus den Betriebs-Überschüssen pro 1874		140000	—
Bemerkung. In der Zeit vom 1. Januar 1873 bis 31. December 1874 hat der Bestand des Reserve- und Erneuerungsfonds sich von 3000000 M. auf 2490229,85 M. abgemindert. Diese Differenz von 509770,15 M. wird indeß reichlich dadurch ausgeglichen, daß in dem gleichen Zeitraum aus dem Reservefond allein schon an Betriebsmitteln:			
3 Locomotiven incl. Reservetheile für	163818 M.		
6 Personenwagen	41140 =		
102 Güterwagen	363574 =		
	Zusammen für	568532 M.	
neu beschafft worden sind.			
		775839	92

Reservefonds pro 1874.

A u s g a b e.

	M.	2.
Herstellung von 15 Stück neuen bedeckten Güterwagen mit Bremsen, incl. Achsen und Räder	66775	92
Beschaffung von 12 Stück Langholzswagen incl. Achsen und Federn	27524	31
do. von 10 Stück bedeckten Güterwagen, incl. Achsen, Räder, Bremse und bedecktem Schaffnersitz		
do. von 10 Stück bedeckten Güterwagen, incl. Achsen und Räder, ohne Bremse		
do. von 5 Stück offenen Güterwagen, incl. Achsen, Räder, Bremse und bedecktem Schaffnersitz	92074	38
do. von 5 Stück offenen Güterwagen, incl. Achsen und Räder, ohne Bremse		
Für neue Wagen-Zughaken zc.	140	85
Beschaffung von 2 Stück 4-rädr. Personenwagen III. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz		
do. von 2 Stück 4-rädr. Personenwagen III. Classe ohne Bremse	41139	85
do. von 2 Stück 4-rädr. Personenwagen I. und II. Classe mit Priveteinrichtung ohne Bremse		
Einbringung von 84 Heizkästen in 42 Coupées der Personenwagen I. und II. Classe	6473	74
Beschaffung von 25 Stück neuen Wagen-Coupee-Laternen	450	—
Beschaffung von 56 Stück Schlussignalscheiben für die Gepäckwagen	326	62
Herstellung eines 358 Meter langen Einfahrtsgeleises auf dem Bahnhofe Kleinen	23495	89
Herstellung eines 113 Meter langen Productengeleises auf der Station Blandenberg	740	37
Verlängerung des zweiten Geleises auf der Station Schwaan um 226 Meter	4043	49
Vervollständigung der Geleislage auf der Station Warnow	481	63
Wege-Anlage, Entwässerung, Anlage eines Brunnens und Stalles mit Privet und Veränderung des Perrons daselbst	3201	53
Ausbau des Stations-Gebäudes zu Warnow	7066	31
Errichtung eines Stallgebäudes mit Privet zum Wärterwohnhaufe auf der Station Kleinen	1595	85
Anbau am Güterschuppen auf dem Bahnhofe Rostock	23536	16
Herstellung von 2 Wärterwohnungen nebst Stall auf der Haltestelle Friedrichswalde	7774	27
Einrichtung eines Materialienraumes im Tenderschuppen der Werkstat zu Malchin	212	41
Versehung der f. g. Wagenhalle daselbst Zwecks Aufbewahrung der für die Werkstat bestimmten Hölzer	2348	65
Uebnahme der Baulichkeiten und des Terrains der Haltestelle Wentschow	7097	50
Herstellung einer Vieh und Equipagenrampe auf Station Kleinen	956	11
Anlegung einer ebenerdigen auf der Haltestelle Warnow	181	80
Beschaffung einer Centesimalwaage von 40000 Kilo Tragkraft nebst Waagehäuschen für Bahnhof Malchin	4141	39
Veränderung von Zugbarrieren nach Vorschrift des Bahnpolizeireglements	5433	35
Vorarbeiten zu einer Brunnenanlage an der Wärterstation No. 79	9	60
Herstellung neuer Schneezäune auf der Bahnstrecke Lübeck-Kleinen und der 17. Bahnmeisterstrecke	1154	65
Veränderung der Einfahrtsignale an den Stationen	1967	35
Beschaffung von 10 Stück Stations-Morse-Apparaten, 9 Stück Zugführer-Apparaten und verschiedene Telegraphen-Requisiten	7163	75
Anbringung von Sandkästen an 9 Locomotiven	1350	—
Anbringung von Schnelldampf-, Schieberdampf- und Spritzhähnen an 5 Locomotiven, nebst Zugstangen	500	—
Errichtung eines kleinen Empfangshauses mit Güterschuppen auf der Station Mölln	6881	69
Einrichtung von Dienstwohnungen zu Teterow, Malchin, Stavenhagen	2020	43
Vornahme von Vorarbeiten auf Bahnhof Büßow, Zwecks baulicher Veränderung daselbst	173	66
Erweiterung der Geleise auf dem Bahnhofe Lelendorf	20371	39
Herrichtung von Zugverspätungstafeln auf den Stationen	1004	79
Anfertigung von Probelaichen für die Stuhlbahn	161	64
Einrichtung einer Hilfswärterwohnung im Stallgebäude zu Derpenhof	899	55
Veränderung von Telegraphenlaternen in Oberwagenlaternen	15	58
Einfriedigung eines Parallelweges beim Dorfe Holtbusen	27	—
Reparatur von durch Brand beschädigten Schneezäunen an der Bahn	261	82
Zinsen auf geleistete Vorschüsse	2511	56
Bestand ultimo 1874	402153	08
	775839	92

IV.

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1874.

Einnahme.			Ausgabe.		
	M.	S.		M.	S.
Bestand am Schlusse des Jahres 1873 638080 $\mathfrak{M}$			Umbau von 1,1 Meile Stuhlbalnigeleis der Strecke Kleinen-Schwerin in Bignollbalnigeleis . . .	182281	52
3 jgr. 10 $\mathfrak{S}$	1914240	37	Geleisumbau auf den Bahnhöfen:		
Ueberrahme des Geldwerthes der in den Werkstätten-			zu Hagenow	4586	19
Depots vorhandenen, bisher ohne denselben zu			" Schwerin	100	57
Buch geführten Materialien	67733	28	" Blankenberg	23	97
Einnahme für alte, aus Umbauten gewonnene,			" Bülow	4469	76
noch brauchbare Oberbau-Materialien	79273	2	" Güstrow	3162	75
Einnahme für alte, aus Umbauten gewonnene,			Unterhaltung und Auswechselung des Oberbau-		
nicht mehr verwendbare Oberbau-Materialien	29952	13	Materials, als Schienen, Schwellen etc. . .	93134	91
Einnahme für abgängige Bahnschwellen abzüglich			Beschaffung von 7 Stück Reserve-Locomotiv- und		
der Kosten	4100	30	Tenderachsen	15824	89
Einnahme aus dem Verkauf abgängiger Schienen,			Beschaffung von 6 Stück Achsen mit Scheibenrädern		
Werkstattabfälle abzüglich der Kosten . . .	411304	81	für Güterwagen	2495	52
Zinsen und Coursgeinn auf vorräthige Effecten	123309	30	Beschaffung von 2 Stück Achsen mit Speichen-		
Ueberweisung aus der Abrechnungs-Differenz mit			rädern für Personenwagen	821	—
der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen			Erneuerung der Rauchkammer und Kesselpfatten		
Regierung	43158	5	an der Locomotive „Kiel“	2576	87
Zuschuß aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1874	100000	—	Erneuerung des hölzernen Untergestelles am Ten-		
			der Nr. 49	500	—
			Einziehen von 609 neuen Siederöhren in verschiedene		
			Locomotiven	7992	31
			Beschaffung und Aufziehen von 74 Stück Loco-		
			motiv- und Tenderradbandagen	20084	73
			Aufpolsterung resp. Erneuerung der Tuchbezüge		
			an 10 Personenwagen I. u. II. Classe . . .	7500	—
			Erneuerung der Wand- und Deckenbekleidungen		
			in 33 Wagen-Coupees	1980	—
			Erneuerung der Achshalter resp. Achsbuchsen an		
			zwei Personenwagen	1000	—
			Beschaffung und Aufziehen von 132 Stück Bandagen		
			auf die Räder der Personenwagen	15374	68
			Auswechselung der 7 lagigen gegen 8 lagige Trag-		
			federn an 33 Wagen	1809	42
			Auswechselung der Lauenstein'schen Bufferfedern		
			an 14 Wagen	729	62
			Erneuerung des Oberlastens am Schweinewagen		
			Nr. 1216	900	—
			Beschaffung und Aufziehen von 126 Stück Ban-		
			dagen auf die Räder der Güterwagen . . .	16799	56
			Theilweise Erneuerung einer Drahtseile . . .	321	6
			Zinsen auf geleistete Vorschüsse	525	16
			Bestand ultimo 1874	2088076	77
	2473071	26		2473071	26

Effekten-Bestand des Reserve- und Erneuerungsfonds ultimo 1874.

	Nominalwerth <i>M.</i>
1. Reserve-Fond.	
In Oesterreichisch-Französischen 5 pSt. Staatsbahn-Prioritäten	300000
„ Berlin-Potsdam-Magdeburger 4 1/2 pSt. Prioritäts-Obligationen Lit. D.	96000
„ Dortmund-Soeester 4 pSt. Prioritäten I. Serie	12600
	408600
2. Erneuerungsfond.	
In Thüringer 4 1/2 pSt. garantirten Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C.	900000
„ Oberschlesischen 4 pSt. Prioritäts-Obligationen Lit. D.	24300
„ do. do. do. von 1873	336000
„ Oesterreichisch-Französischen 5 pSt. Staatsbahn-Prioritäten	290000
„ Lombardischen 5 pSt. Prioritäten	406800
„ Dortmund-Soeester 4 pSt. Prioritäten I. Serie	184500
	2141600

Stationsweise Zusammenstellung im Jahre

Nr	Von resp. nach	Es sind abgegangen von den Stationen:					
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
1	Lübeck	882	14890	30287	27780	6984	80823
2	Lüdersdorf	1	62	1477	3006	78	4624
3	Schönberg	116	3986	15023	13025	1359	33509
4	Grevesmühlen	187	4792	12765	9703	593	28040
5	Bohitz	118	1730	3707	4517	164	10236
6	Kleinen	85	3056	9882	13690	707	27420
7	Wismar	316	10226	19801	19765	2385	52493
8	Schwerin	2013	28496	41619	40954	7714	120796
9	Zachun	13	762	1664	10028	258	12725
10	Hagenow	1416	14098	18539	22810	4157	61020
11	Ventischow	40	993	1038	3791	132	5994
12	Blankenberg	126	3692	8624	12244	708	25394
13	Barnew	17	860	2054	4328	168	7427
14	Bülow	171	7477	18595	18359	2731	47333
15	Schwaan	57	3835	16314	15828	786	36820
16	Rostock	1098	22909	41287	34899	4271	104464
17	Güstrow	313	12473	24973	24828	2022	64609
18	Salendorf	101	2812	4990	7667	238	15808
19	Deternow	374	6010	13027	12737	673	32821
20	Malchin	230	4657	12734	11065	710	29396
21	Stavenhagen	334	4187	10057	8702	734	24014
22	Mölln	93	1511	3049	3652	172	8477
23	Neubrandenburg	524	8949	16661	14828	1189	42151
24	Derghenbof	119	2260	5126	6074	210	13789
25	Landesgrenze	680	9130	15943	20520	2981	49254
Summa		9424	173853	349236	364800	42124	939437

der Personen-Frequenz 1874.

Es sind angekommen auf den Stationen:						Ueberhaupt abgegangen und angekommen:					
I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
870	14998	30712	34043	3498	84121	1752	29888	60999	61823	10482	164944
1	74	1476	3546	82	5179	2	136	2953	6552	160	9803
134	3928	14381	12704	633	31780	250	7914	29404	25729	1992	65289
185	4870	12529	10075	577	28236	372	9662	25294	19778	1170	56276
102	1663	3935	4207	127	10034	220	3393	7642	8724	291	20270
60	2981	9861	13092	655	26649	145	6037	19743	26782	1362	54069
337	10400	20214	18490	2746	52187	653	20626	40015	38255	5131	104680
2038	28419	41929	41038	9404	122828	4051	56915	83548	81992	17118	243624
15	757	1695	9527	204	12198	28	1519	3359	19555	462	24923
1358	13584	18828	24153	4188	62111	2774	27682	37367	46963	8345	123131
52	995	1050	3524	120	5741	92	1988	2088	7315	252	11735
116	3645	8791	12322	686	25560	242	7337	17415	24566	1394	50954
20	875	2037	4328	144	7404	37	1735	4091	8656	312	14831
156	7355	18551	17923	2758	46743	327	14832	37146	36282	5489	94076
55	3799	16188	15884	775	36701	112	7634	32502	31712	1561	73521
1114	22709	40725	34460	5658	104666	2212	45618	82012	69359	9929	209130
332	12962	24362	24849	2016	64521	645	25435	49335	49677	4038	129130
102	2730	5125	8044	237	16238	203	5542	10115	15711	475	32046
355	5985	13349	12047	699	32435	729	11995	26376	24784	1372	65256
276	4738	12663	10652	691	29020	506	9395	25397	21707	1401	58416
297	4061	10071	8329	1289	24047	631	8248	20128	17031	2023	48061
87	1454	3099	3708	561	8909	180	2965	6148	7360	733	17386
501	9126	16734	13789	1367	41517	1025	18075	33395	28617	2556	83668
131	2255	5163	5998	186	13733	250	4515	10289	12072	396	27522
730	9490	15768	18068	2823	46879	1410	18620	31711	38588	5804	96133
9424	173853	349236	364800	42124	939437	18848	347706	698472	729600	84248	1878874

VII.

Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1874.

Nr.	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versandt u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut	
		1/1 Ctr	1/10	1/1 Ctr	1/10	1/1 Ctr	1/10	1/1 Ctr	1/10	1/1 Ctr	1/10	1/1 Ctr	1/10
1	Lübeck	606292	6	16696	4	1408611	1	10558	—	2014903	7	27254	4
2	Schönberg	139339	1	732	4	57627	2	1822	7	196966	3	2555	1
3	Grevesmühlen	185968	9	1932	—	141274	2	2273	—	327243	1	4205	—
4	Bohig	38498	6	367	3	18613	2	620	7	57111	8	988	—
5	Kleinen	63672	4	475	6	105952	8	1203	—	169625	2	1678	6
6	Wismar	829925	9	10326	7	252298	7	5571	2	1082224	6	15897	9
7	Schwerin	488786	2	11171	9	671273	3	16615	9	1160059	5	27787	8
8	Zachun	6403	1	179	2	5243	4	273	3	11646	5	452	5
9	Hagenow	617989	9	18416	7	1570716	8	15126	3	2188706	7	33543	—
10	Ventchow	44022	8	314	2	10534	1	576	—	54556	9	890	2
11	Blankenberg	341281	7	2005	6	111292	9	2639	9	452574	6	4645	5
12	Friedrichswalde	42765	7	—	—	155	—	2	4	42920	7	2	4
13	Warnow	24711	9	461	2	8398	7	628	4	33110	6	1089	6
14	Bützow	197869	—	2689	4	105411	1	3245	4	303280	1	5934	8
15	Schwaan	100907	7	1663	8	57524	6	1550	1	158432	3	3213	9
16	Rostock	779507	5	17911	—	629625	5	15397	4	1409133	—	33308	4
17	Güstrow	443415	3	6073	5	347400	2	7450	1	790815	5	13523	6
18	Calendorf	85891	6	491	4	33200	—	1606	6	119091	6	2098	—
19	Teterow	263530	1	2648	4	122280	8	3512	9	385810	9	6161	3
20	Malchin	169295	7	1721	8	102645	2	2713	7	271940	9	4435	5
21	Stavenhagen	195796	3	1590	8	95125	6	2454	8	290915	9	4045	6
22	Mölln	54690	3	155	—	13544	—	427	8	68234	3	582	8
23	Neubrandenburg	425858	—	3121	9	345221	4	5067	5	771079	4	8189	4
24	Derpenhof	160298	6	468	1	52814	2	1235	—	213112	8	1703	1
25	Landesgrenze	715873	7	8554	5	755802	6	7596	7	1471676	3	16151	2
Summa		7022586	6	110168	8	7022586	6	110168	8	14045173	2	220337	6

Nachweisung
der
im Jahre 1874 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

N ^o .	Von	I. Fahr- zeuge.	II. Vieh.							
			Pferde Stück.	Rindvieh Stück.	Kälber Stück.	Schafe Stück.	Schweine Stück.	Hunde Stück.	Geflügel Stück.	Menagerie- und andere Thiere Stück.
1	Lübeck	139	1598	1420	165	315	89	203	457	77
2	Schönberg	8	541	423	202	1455	2556	61	8	—
3	Grevesmühlen	13	341	343	25	1806	783	85	1137	1
4	Bobitz	3	192	79	1	4	56	39	31	—
5	Kleinen	1	28	31	35	1760	29	121	31	—
6	Wismar	9	160	627	161	3547	3635	113	349	27
7	Schwerin	94	381	159	50	1344	7222	439	929	4
8	Zachun	—	—	—	4	105	7	12	26	—
9	Hagenow	61	618	353	57	168	107	317	469	29
10	Bentschow	—	—	—	7	3	3	27	24	—
11	Blankenberg	15	91	764	307	5586	5407	96	236	—
12	Warnow	—	—	—	11	8	5	24	64	—
13	Bützow	31	223	242	52	1649	1307	210	168	1
14	Schwaan	24	352	725	901	3233	1896	112	343	—
15	Rostock	70	548	246	602	2864	1959	319	513	7
16	Güstrow	43	446	539	334	5557	2934	213	378	5
17	Salendorf	3	48	161	82	1324	714	71	58	3
18	Teterow	10	186	787	719	7468	8294	110	571	1
19	Malchin	10	87	236	192	1873	1976	56	194	1
20	Stavenhagen	14	132	369	357	5722	3653	122	565	1
21	Mölln	1	—	—	8	24	14	36	71	—
22	Neubrandenburg	25	935	1103	767	12230	4461	168	1336	31
23	Derghen Hof	5	22	238	25	4043	1311	45	3667	7
24	Landesgrenze	63	2293	897	57	17369	21118	245	358	12
Summa		642	9222	9742	5121	79457	69536	3244	11983	207

zusammen 188512 Stück Vieh.

IX.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1874.				1873.				1872.			
	Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck	3	80823	2	6358275	3	67527	2	5187397	3	60787	3	4607767
Lüdersdorf	25	4624	25	50642	25	4353	25	47242	25	3954	25	44033
Schönberg	11	33509	14	985070	12	28827	16	788527	12	27220	16	760883
Grevesmühlen	14	28040	13	1056054	15	24901	14	936727	16	24328	14	921735
Bohls	21	10236	21	267571	21	8726	21	226455	21	8059	21	208943
Kleinen	15	27420	17	690699	14	25932	17	645525	14	26248	17	639975
Wismar	6	52493	7	2448807	6	49773	7	2317552	6	48867	7	2259540
Schwerin	1	120796	3	5514148	1	109044	3	4903627	1	107508	2	4806435
Zachum	20	12725	22	204678	20	11372	23	180720	20	10771	22	171135
Hagenow	5	61020	5	3142228	5	60060	6	3099322	5	55427	6	2816783
Bentschow	24	5994	24	141592	24	5827	24	143430	24	5260	24	128317
Blankenberg	16	25394	15	937836	16	23891	13	956663	15	25379	13	1026330
Warnow	23	7427	23	198064	23	6745	22	188760	23	6018	23	169035
Bülow	8	47333	9	1785916	8	42698	10	1564553	7	42708	9	1542330
Schwaan	10	36820	16	905530	10	33847	15	837945	10	31539	15	791317
Rostock	2	104464	1	6759650	2	96700	1	6232425	2	92648	1	6060743
Güstrow	4	64609	6	3127425	4	64738	5	3358042	4	60447	5	2955825
Salendorf	18	15808	18	510227	18	14391	18	484643	18	13606	18	455947
Teterow	12	32821	10	1599618	11	31402	9	1572135	11	30416	10	1507643
Malchin	13	29396	11	1333307	13	27963	11	1281307	13	26609	12	1192035
Stavenhagen	17	24014	12	1208264	17	23085	12	1274400	17	23115	11	1313452
Mölln	22	8477	20	340553	22	6980	20	289357	22	7709	20	339487
Neubrandenburg	9	42151	8	2222560	9	39937	8	2249580	9	36808	8	2108250
Derzshof	19	13789	19	388535	19	12850	19	391380	19	11988	19	393562
Landesgrenze	7	49254	4	4166526	7	49427	4	4204950	8	40972	4	3710805
Summa		939437		46343775		870996		43362664		828391		40932307

Jede Person hat durch-
schnittlich zurückgelegt

49,331 Kilometer.

49,785 Kilometer.

49,412 Kilometer.

Anmerkung. Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

der Personenbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre

Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

	Nach	1874.				1873.				1872.			
		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
67	Lübeck	3	84121	1	6885121	3	81449	1	7298303	3	77593	1	7112430
33	Lüdersdorf	25	5179	25	55237	25	4514	25	48120	25	4041	25	43500
83	Schönberg	12	31780	15	871700	12	28212	16	758902	12	26108	16	727987
35	Grevesmühlen	14	28236	13	1053082	15	24876	14	917812	15	24094	13	887483
43	Bobitz	21	10034	21	250974	21	8511	21	215160	22	7935	21	198323
75	Kleinen	15	26649	17	671641	14	25603	17	609870	14	25632	17	602977
40	Wismar	6	52187	7	2435076	6	49473	7	2305140	6	48188	7	2206050
35	Schwerin	1	122828	3	5618532	1	109833	3	4953255	1	108547	3	4867245
35	Zachun	20	12198	22	192040	20	10826	23	170167	20	10356	22	162293
83	Hagenow	5	62111	5	3187250	5	59297	6	3028447	5	56041	6	2803627
17	Ventischow	24	5741	24	136448	24	5519	24	133950	24	5088	24	120375
30	Blankenberg	16	25560	14	1006013	16	23991	13	941902	16	22597	14	886643
35	Warnow	23	7404	23	189472	23	6441	22	176130	23	5891	23	159900
30	Bülow	8	46743	9	1765231	8	42206	9	1539083	7	41497	9	1482757
17	Schwaan	10	36701	16	868742	10	33592	15	808365	10	31296	15	753885
43	Rostock	2	104666	2	6850072	2	95163	2	6103732	2	90911	2	5792423
25	Güstrow	4	64521	6	3082004	4	65079	4	3308145	4	59377	5	2817697
47	Calendorf	18	16238	18	518432	18	14202	18	451492	18	13486	18	415065
43	Teterow	11	32435	10	1562222	11	30637	10	1471867	11	29316	10	1355603
35	Malchin	13	29020	11	1374398	13	27217	11	1296435	13	26056	11	1169415
52	Stavenhagen	17	24047	12	1182199	17	21533	12	1026840	17	21165	12	986842
87	Mölln	22	8909	19	390214	22	7570	20	334252	21	7974	20	318053
50	Neubrandenburg	9	41517	8	2121387	9	39707	8	2020687	9	35708	8	1874640
62	Derzshof	19	13733	20	379302	19	13008	19	358815	19	11789	19	341152
05	Landesgrenze	7	46879	4	3696986	7	42537	5	3085793	8	37705	4	2845942
07	Summa	939437		46343775		870996		43362664		828391		40932307	

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt 49,331 Kilometer.

49,785 Kilometer.

49,412 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1874.				1873.				1872.			
	Centner		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Centner		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Centner		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck	5	622989	2	83941917	5	572152	2	81166703	5	465408	1	66034965
Schönberg	16	140072	17	3093726	16	110531	18	2459625	15	113105	18	2555970
Grevesmühlen	13	187901	15	7702467	13	136333	14	5327227	11	172931	14	7354973
Bohig	23	38866	21	1500561	20	38891	20	1269855	21	50634	20	2113200
Kleinen	19	64148	20	2218843	21	37863	19	1333073	19	58661	21	1870905
Wismar	1	840253	5	41414577	1	792213	5	36540885	1	828254	5	39276840
Schwerin	6	499958	10	19457591	6	413110	10	15318818	4	466346	11	16700865
Zachun	25	6582	25	110267	—	—	—	—	—	—	—	—
Hagenow	4	636407	4	50428976	4	604871	4	45599340	3	570853	4	44002688
Bentischow	21	44337	22	1007052	19	42867	21	1008405	22	40831	22	1112108
Blankenberg	9	343287	11	19396970	9	320610	8	18018143	9	348514	8	19054583
Friedrichswalde	22	42766	19	2328855	23	20032	22	662265	20	53258	19	2520135
Warnow	24	25173	23	912053	24	17323	23	605940	24	16556	23	566685
Bülow	11	200558	13	15554665	14	129152	13	10353743	16	111629	13	8687603
Schwaan	17	102572	14	8055350	17	67345	15	4756770	17	83237	15	5637143
Rostock	2	797419	3	80029121	2	641580	3	65053748	2	610296	2	62092005
Güstrow	7	449489	6	38933083	7	406702	7	34104690	6	431457	6	37841947
Valendorf	18	86383	16	4939124	18	59925	16	3477660	18	79789	16	3815332
Teterow	10	266179	8	30069707	10	184032	9	17971808	10	207609	10	17873557
Malchin	14	171017	12	17423194	11	150941	11	15148620	13	162877	12	14703007
Stavenhagen	12	197381	9	20866193	12	142106	12	14999625	12	167004	9	17942025
Mölln	20	54845	24	900274	22	23157	24	361740	23	26736	24	408427
Neubrandenburg	8	428980	7	30440194	8	376751	6	36535538	7	424607	7	35983432
Dersgenhof	15	160766	18	2729656	15	123287	17	2509972	14	138633	17	3478455
Landesgrenze	3	724428	1	90369402	3	637575	1	85048762	8	378686	3	47448405
Summa		7132756		573823818		6049349		499632955		6007911		459075255

Jeder Centner Gut hat durchschnittlich zurückgelegt

80,449 Kilometer.

82,593 Kilometer.

76,412 Kilometer.

Anmerkung. Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

der Güterbeförderung.

Stationen für die letzten 3 Jahre

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1874.				1873.				1872.			
	Centner		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Centner		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Centner		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck	2	1419169	1	168981826	1	1276606	1	167468093	2	1018446	1	119471970
Schönberg	16	59450	17	2335093	18	36611	18	1369740	16	40715	16	1681523
Grevesmühlen	9	143547	13	6219614	11	97995	14	3998835	10	109135	11	4299083
Bobitz	20	19234	20	579771	21	7842	20	302085	20	9023	20	299903
Kleinen	13	107156	15	2488809	9	188264	15	3409793	9	138743	15	2572553
Wismar	8	257870	8	14967323	8	238780	8	13459875	8	238850	8	13808497
Schwerin	4	687889	5	30720438	5	605556	5	26263590	5	597287	5	25121377
Zachun	24	5517	24	142065	—	—	—	—	—	—	—	—
Hagenow	1	1585843	2	124477618	2	1195069	2	88544513	1	1508328	2	109515817
Ventischow	22	11110	23	192419	22	6757	22	145088	22	8260	23	171218
Blankenberg	11	113933	12	7543060	13	88983	13	4872840	13	78760	13	3801818
Friedrichswalde	25	157	25	1985	24	1068	24	34568	24	1873	24	61740
Warnow	23	9027	22	209352	20	8507	21	268785	21	8288	21	294195
Bützow	12	108657	14	6126534	10	102433	12	5079420	12	79427	12	4075988
Schwaan	17	59075	16	2413720	16	46898	16	1972028	18	33472	17	1508167
Rostock	5	645023	3	65554753	3	652552	3	63589868	4	659248	3	63503775
Güstrow	6	354850	6	25489211	7	259083	7	17286690	6	290850	6	17760037
Calendow	19	34807	18	2226751	19	29830	17	1636028	19	25627	19	1256047
Teterow	10	125794	9	10347338	12	89525	9	7237223	11	85736	9	5913263
Malchin	14	105359	10	8949934	15	69193	10	5901968	15	42969	14	3638917
Stavenhagen	15	97580	11	7571615	14	73461	11	5770237	14	64746	10	4540395
Mölln	21	13972	21	367370	23	3499	23	78097	23	3613	22	171247
Neubrandenburg	7	350289	7	20762858	6	311810	6	18811537	7	240567	7	17198317
Dargenhof	18	54049	19	1517448	17	41116	19	1337032	17	35282	18	1371225
Landesgrenze	3	763399	4	63636913	4	617911	4	60795022	3	688666	4	57038183
Summa		7132756		573823818		6049349		499632955		6007911		459075255

Jeder Centner Gut hat durchschnittlich zurückgelegt

80,449 Kilometer.

82,593 Kilometer.

76,412 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Rechnung der Knappschafts-Casse

pro 1874.

Tit.	Gegenstand.	Betrag.	
		M.	S.
Einnahme.			
1	Bestand am 31. December 1873	74660	74
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	10274	53
3	Zufällige Einnahmen	—	—
4	Zinsen auf belegte Capitalien	3169	60
5	Dotationen	8934	96
6	Coursdifferenz auf Effecten	1953	13
Einnahme überhaupt . . .		98992	96
Ausgabe.			
1	Invaliden-Pensionen	127	20
2	Wittwen-Pensionen	337	20
Ausgabe überhaupt . . .		464	40
Abschluß.			
Einnahme		98992	96
Ausgabe		464	40
Bestand am 31. December 1874 . . .		98528	56
Die vorstehende Summe befindet sich im Deposito der Haupt-Casse in Effecten mit		91557	01
in Baar mit		6971	55
Zusammen mit . . .		98528	56

