



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

1875(1876)

Schwerin: Druck der F. Hartig'schen Officin, [1876?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765931134>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich
Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1875.

Schwerin.

Druck der J. Hartig'schen Officin.



Verzeichnis

Verzeichnis der in der
Bibliothek befindlichen



über das Jahr

1852

Verzeichnis

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Die Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn ist, wie aus dem vorjährigen Geschäfts-Bericht recapitulirt wird, 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-Wismar und Bülow-Güstrow.

Die Concession zum Bau derselben wurde am 10. März 1846 ertheilt; die Betriebs-Öffnung fand auf der Strecke Hagenow-Schwerin am 1. Mai 1847, von Schwerin bis Wismar 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 321,254 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 1'000,000 Thalern = 3'000,000 Reichsmark als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

Die Gesellschaft hat dafür den Preis von 4'500,000 ₰ = 13'500,000 Reichsmark in 27,000 Stück Stammactien à 500 M. gewährt.

Außerdem hat sie eine auf dem Unternehmen auf 64 Jahre vom 1. Januar 1873 an mit hypothekarischem Erstigkeitsrecht für die Großherzogliche Regierung haftende Annuität von 320,000 ₰ = 960,000 Reichsmark übernommen, deren Werth, mit Rücksicht auf die in den Annuitäten enthaltenen Zins- und Amortisationsbeträge zu 5% capitalisirt, sich auf 6'400,000 ₰ = 19'200,000 Reichsmark berechnet (cf. § 5 des Gesellschafts-Statuts).

Seit ult. 1872 ist an Kapital für Erweiterungen der Bahn und Ergänzung der Betriebsmittel der Betrag von 685,483 M. aufgewendet, so daß das Gesamt-Anlage-Kapital unter Hinzurechnung der Aufwendungen für Erweiterungen sich am Schluß des Jahres 1875 auf 43'135,830 M. stellt.

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 Teterow 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 wechselnd starken Gefällen und Steigungen die Stationen Stavenhagen, Mölln und Neubrandenburg. Von hier führt die Bahn über die letzte Station Dersenhof 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 114,55 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 3,857 Meter ist. Die Länge beträgt 30,744 Klm.

A. Bahnplanm.

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 1¹/₂füßig, für die Abträge 1¹/₃füßig 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 ist die normale von 1,433 Meter.

a. Länge der Geleise.

Die durchgehenden Geleise haben, 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 Kokerei in Wismar, gegenwärtig eine Länge von 74,195 =
Mithin Gesamtlänge 395,479 Klm.

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

	1875		1874	
	Auf freier Strecke.	Auf Bahnhöfen.	Auf freier Strecke.	Auf Bahnhöfen.
131 mm. hohes Vignolgeleis .	12,061 Klm.	0,536 Klm.	7,583 Klm.	0,536 Klm.
125 " " "	219,651 "	32,320 "	217,348 "	32,657 "
121 " " "	33,036 "	2,483 "	35,409 "	2,150 "
105 " " "	1,316 "	15,006 "	3,285 "	13,464 "
78 " " "	0,000 "	4,714 "	0,000 "	5,268 "
Stuhlschienengeleis	55,220 "	19,136 "	57,659 "	18,787 "
Summa	321,284 Klm.	74,195 Klm.	321,284 Klm.	72,862 Klm.

Mithin ergibt sich pro 1875 eine Zunahme an Nebengeleisen von 1333,0 Meter.

Sämmtliche Schienen liegen auf Querschwellen. Die 125, 121, 105 und 78 mm. hohen Vignolschienen 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 Kgr. pro lfd. Meter. Die hier zur Anwendung gekommene schwebende Stoßverbindung besteht aus:

2 Lasken à 540 mm. lang, à 6,7 Kgr.
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 Kgr. pro Stück schwer.

Zur Vermehrung der Widerstandsfähigkeit gegen seitliche Ausbiegungen werden die an den Außenseiten der Schienen verwendeten Tiresonds durch gußeiserne, in die Schwellen eingelassene sogenannte Desbrièr'sche 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.

Die Versuche mit der Verwendung einer Laschenverbindung an Stelle der Stoßstühle ergaben ein sehr günstiges Resultat, so daß im laufenden Jahre die Strecke Kleinen-Bismar damit ausgerüstet werden soll.

c. Weichen.

Es sind im Ganzen 398 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 m.—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 Riessschicht 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. Lichtweite 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.

- 4) Wegeunterführungen 11 Stück.

Davon 6 gewölbt,
5 mit eisernem Ueberbau.

Summa: 11.

- 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	19 "

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 "
Holztruppen	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., 2262,357 m., 2811,092 m. und 1544,142 m. vorkommt. Der kleinste Radius in den Curven ist 376,62 m.

E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Seit dem 1. Juli 1875 ist für den Personenverkehr eine Haltestelle bei Spenholz zwischen den Stationen Neubrandenburg und Dersowhof eröffnet.

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 Bahnhofsgebäude gerechnet.

Bahnhöfe und Haltestellen.	Entfernungen.	
	Kilometer	
	im Einzelnen.	im Ganzen.
1. Lübeck-Landeshgrenze.		
Lübeck.		
Rangirbahnhof	3,00	
Lüdersdorf	8,10	11,10
Schönberg	8,17	19,27
Grevesmühlen	17,40	36,67
Bobitz	13,80	50,47
Kleinen	8,78	59,25
Bentschow	8,33	67,58
Blankenberg	9,22	76,80
Friedrichswalde	4,20	81,00
Warnow	8,33	89,33
Bülow	10,50	99,83
Güstrow	13,27	113,10
Palendorf	15,75	128,85
Teterow	13,27	142,12
Malchin	14,03	156,15
Stavenhagen	11,17	167,32
Mölln	19,43	186,75
Neubrandenburg	13,95	200,70
Spenholz	7,10	207,80
Dersowhof	14,95	222,75
Landeshgrenze vor Straßburg	6,60	229,35
2. Kleinen-Bismar.		
Kleinen.		
Bismar	15,60	15,60
3. Kleinen-Hagenow.		
Kleinen.		
Schwerin	16,43	
Hagenow	16,05	32,48
Hagenow	12,15	44,63
4. Bülow-Rostock.		
Bülow.		
Schwaan	14,25	
Rostock	16,73	30,98
Summa:	320,56	320,56

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

- 1) Perren-Telegraphen.
- 2) Bahnhofs-Abchluß-Telegraphen.
- 3) Strecken-Telegraphen.

b. Electromagnetische Telegraphen.

Die Bahnstrecken Bügow-Rostock und Hagenow-Schwerin haben eine Omnibusleitung, die übrigen Strecken eine Omnibus- und Correspondenzleitung. Die Omnibusleitung verbindet alle Stationen und Haltstellen und dient für den Betrieb der Läutwerke, 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 Alm. lang und besteht aus einem 4,75 mm. starken Eisendraht.

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

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

Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Glocken-Doppelschläge verschiedenen Tones.

An Morseblauschreibern sind vorhanden 38 Stück, davon 34 auf Stationen, 4 in Reserve; ferner 21 Magnetzeiger-Apparate (von denen 8 in Reserve), 16 transportable Morse-Apparate und 12 transportable Magnetzeiger-Apparate.

Jeder fahrplanmäßige Zug ist mit einem portativen Apparate versehen.

G. Nebenanlagen.

Die Hauptreparatur-Werkstätten befinden sich in Schwerin und Malchin. Mit letzterer ist eine Güterwagen-Bauanstalt verbunden, in welcher während des Jahres 1875 30 Stück Güterwagen mit Bremse und bedecktem Schaffneritz und 2 Gepäckwagen fertig gestellt sind.

H. Im Laufe des Jahres 1875 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

1. **Bahnhof Schönberg.** Entwässerung des Bahnhofsplatzes.
2. **Bahnhof Kleinen.** Der Bau eines Wohnhauses für 4 Familien mit Stallgebäude ist bis unter Dach gefördert. Abbruch und Wiederaufbau eines baufälligen Stallgebäudes. Entwässerung des Perrongeleises auf der Bergseite.
3. **Bahnhof Bentschow.** Ausbau des angekauften Wohnhauses zum Stationsgebäude mit Wohnung für den Stationsaufseher. Abbruch eines Theils des alten Stallgebäudes und statt dessen Herstellung eines Wohnhauses für einen Weichenwärter; Abtragung des neu angekauften Terrains zur Anlage eines Rampengeleises mit Rampe. Beschaffung eines Läutwerk-Inductors.
4. **Bahnhof Blankenberg.** Die Verlängerung des zweiten Geleises um 120,0 m., Behufs Ermöglichung der Kreuzung von Zügen bis 150 Achsen, ist in Angriff genommen. Verlängerung

des Perrons um 15,4 m. Herrichtung eines Zimmers für die Expedition im Güterschuppen. Veränderung der Diensträume und Empfangslocalitäten im Empfangshause, Zweck Erweiterung des Letzteren.

5. **Bahnhof Warnow.** Vollendung der inneren Ausstattung des Empfangshauses. Befestigung des Anfuhrweges.
6. **Bahnhof Bügow.** Für den eventuellen Umbau dieses Bahnhofes sind umfangreiche Vorarbeiten ausgeführt worden.
7. **Bahnhof Güstrow.** Herstellung einer Centesimalwaage. Eine Geleiserweiterung für den Productenverkehr ist vorbereitet. Herstellung einer Holzrampe entsprechend dem Normalprofil und Verlängerung derselben um 20 m.
8. **Bahnhof Salendorf.** Veränderung der Verladerampe dem Normalprofil entsprechend. Herstellung einer Verbindung zwischen Perron- und Güterschuppengeleise.
9. **Bahnhof Teterow.** Veränderung der Verladerampe dem Normalprofil entsprechend.
10. **Bahnhof Malchin.** Veränderung der Verladerampe dem Normalprofil entsprechend. Entwässerung der Keller im Empfangsgebäude.
11. **Bahnhof Mülln.** Vollendung des Empfangshauses mit Güterschuppen. Erweiterung der Geleise daselbst und Herstellung einer Verladerampe.
12. **Bahnhof Neubrandenburg.** Veränderung der Verladerampe dem Normalprofil entsprechend.
13. **Haltestelle Sponholz.** Herrichtung eines Empfangslocals und Perrons
14. **Bahnhof Derzenthof.** Veränderung der Verladerampe dem Normalprofil entsprechend. Vollendung der Hülfswärterwohnung.
15. **Bahnhof Wismar.** Herstellung einer neuen Weichenwärterbude.
16. **Bahnhof Schwerin.** Umbau des 964,0 m. langen Hauptgeleises nebst Anschlußweichen mit 125 mm. hohen Vignolschienen; Anlage eines 25 m. langen Geleises nebst Weiche zur Verbindung des östlichen Theiles der Schiebebühne am Wagenschuppen mit dem davorliegenden Geleise; Vergrößerung des Privatgebäudes; Herstellung eines zweiten Billetschalters; Veränderung der Heizvorrichtung im Directionsgebäude.
17. **Bahnhof Hagenow.** Umbau des 752,0 m. langen Hauptgeleises nebst Anschlußweichen mit 125 mm. hohen Vignolschienen. Herrichtung von 4 Weichenwärterwohnungen in unbenutzten Räumen des Wagenschuppens. Inangriffnahme eines Beamtenwohnhauses für 2 Familien. Herstellung einer Umladebühne nebst Anschlußgeleisen. Anlage einer Wasserleitung zum Auswaschen der Locomotiven.
18. **Bahnhof Schwaan.** Herstellung eines zweiten Privets für Passagiere. Verbreiterung des Zwischenperrons. Verlegung der Vieh- und Equipagenrampe nebst Viehhöfen und Umbau der anschließenden Geleise.
19. **Bahnhof Rostock.** Herstellung eines 704 m. langen Geleises aus Stuhlschienen Behufs Expedition größerer Züge und zur Benützung beim Rangiren. Herstellung eines 39 m. langen freistehenden Ladeperrons als Verlängerung des Ladeperrons am Güterschuppen. Pflasterung und Einfriedigung des Platzes zwischen Güterschuppen und Empfangsgebäude. Herstellung eines zweiten Billetschalters.

b. Auf freier Strecke und an den Ausrüstungen der Bahn.

- 1) Es sind 2,568 Klm. Stuhlbahn und 1,931 Klm. 121 mm. hohes Vignolgeleis, aus 5,65 m. langen Schienen bestehend, der Strecke Warnow-Bügow in 131 mm. hohes Vignolgeleis umgebaut.
- 2) 53 Stück Uebergänge, welche mit Zugbarrieren geschlossen werden, sind mit Läutewerken versehen.
- 3) Die Gitterbrücke über die Nebel auf der Strecke Bügow-Güstrow ist mit bisher nicht vorhanden gewesenen Granitauflagersteinen versehen worden.
- 4) Herstellung von 1600 lfd. Metern Schneezäunen.
- 5) Die Wärterstationen der Strecken Lübeck-Kleinen und Kleinen-Hagenow sind unnummerirt.

- 6) Die Parallelwege im Bützower Holze, 770 m. lang, und bei Kl. Schwiefow, 285 m. lang, sind eingefriedigt worden.
- 7) Die neue Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, welche eine Umänderung der bestehenden optischen Signale u. bedingte, ist am 1. November 1875 zur Einführung gelangt.
- 8) Auf den Stationen der Strecke Bützow-Lübeck sind anstatt der bisherigen Magnetzeiger-Apparate Morse-Apparate eingeführt worden.
- 9) Die nach dem Bahnpolizei-Reglement §. 15 erforderliche Anbringung von Laternenstüben ist an sämtlichen Wagen beschafft worden.
- 10) 30 Stück bedeckte 4 rädrige Güterwagen mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz sind in der Wagenbau-Anstalt zu Malchin gebaut worden.
- 11) Desgleichen 2 Stück 4 rädrige Gepäckwagen nebst Ausrüstung und Inventar.
- 12) 27 Stück Viehwagen sind zur gleichzeitigen Benutzung als Güterwagen umgebaut worden.
- 13) 20 Stück neue Bahnmeisterwagen sind gebaut worden.

Wegen der übrigen Neubeschaffungen wird auf die Anlagen III und IV verwiesen.

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1875 wurde an Oberbau-Material ausgewechselt:

11,933	Stück	Mittelschwellen,	
2,346	"	Stoßschwellen,	
729	"	Weichenschwellen,	
32	"	Weichen und	
4,489	"	Schienen, nämlich	
2,022	Stück	125 mm. hohe Bignolschienen,	
325	"	121 " " "	
815	"	105 " " "	
37	"	78 " " "	
1,290	"	Stuhlschienen.	

K. Anschlußgeleise.

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

2. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren vorhanden:

	1875.	1874.
1. Locomotiven nebst Tendern:		
ungekuppelte	6 Stück	6 Stück
einfach gekuppelte	41 "	41 "
zweifach gekuppelte	11 "	11 "
Zusammen:	58 Stück	58 Stück.
2. Personenwagen:	132 Stück	133 Stück.
sonach 1875 weniger: 1 Stück.		
3. Güterwagen:		
bedeckte	533 Stück	500 Stück
offene	273 "	274 "
Plateauwagen	36 "	36 "
Zusammen:	842 Stück	810 Stück.
mithin 1875 mehr: 32 Stück.		

Der Gesamtwagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1875

132 Personenwagen mit 5796 Plätzen, darunter sind:

I. Classe	288 Plätze
II. „	1,188 „
III. „	2,808 „
IV. „	1,512 „

Summa: 5,796 Plätze.

842 Stück Güterwagen mit 150,220 Ctr. Tragfähigkeit.

Von denselben sind 293 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1874 enthielten die gesammten 810 Güterwagen 143,920 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 Werkstättenendienst 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 resp. statistisches Bureau, die Hauptcasse, die Controle, die Rechnungsrevision, 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 etc. und deren Angehörige besteht unter dem Namen „Knappschafts-Casse“ eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Der Stand letzterer ergibt sich aus dem anliegenden Rechnungsabluß. (Anlage XI.) Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 11,743,79 M. geleistet.

Betheiligt waren an der Knappschafts-Casse ult. 1875 = 457 Personen, deren jährliches Dienst-einkommen zusammen 301,642 M. beträgt. Pensionaire waren 9 vorhanden mit einer Jahrespension von zusammen 923,60 M.

Es wird beabsichtigt, auf Grundlage der Knappschafts-Casse und unter Verschmelzung mit derselben eine Pensions- und Unterstützungscasse zu gründen, welcher alle von der Gesellschaft neu zu engagirende Beamte beizutreten haben. Das desfalls entworfene Reglement hat die Genehmigung der Großherzoglichen Regierung erhalten und wird im Laufe dieses Jahres in Kraft treten.

Seit dem 1. October 1875 ist von der Direction ein Spar- und Vorschußverein für die Beamten der Gesellschaft nach dem Vorbild der in den Bezirken der Kaiserlichen Ober-Postdirectionen bestehenden gleichartigen Vereine in's Leben gerufen.

Der Verein hat den Zweck:

Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln und zu verzinsen, auch denselben in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung zinsbarer Vorschüsse beizustehen.

Das Vermögen und die Angelegenheiten des Vereins werden von dem aus einem Mitglied der Eisenbahndirection und 6 Vereinsmitgliedern gebildeten Vorstande verwaltet. Die Zahl der Mitglieder beträgt zur Zeit 374. Dem Verein sind zur Dotirung seines Reservefonds von der Eisenbahnverwaltung aus den Betriebs-Ueberschüssen der Jahre 1874 und 1875 = 3000 M. überwiesen.

2) Betriebsdienst.

Betriebsstörungen haben nicht stattgefunden.

Die Anzahl der abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge	730	
" Personenzüge	5,110	
" gemischte Züge	5,867	
" Güterzüge	1,318	13,025
Extra-Personenzüge		141
" Güterzüge		74

Es legten überhaupt zurück:

auf eigener Bahn. auf fremden Bahnen. in Summe.

A. Locomotiven.

	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.
in Schnellzügen	167,966	3,665	171,631
" Personenzügen	334,622	3,760	338,382
" gemischten Zügen	416,294	3,780	420,074
" Güterzügen	238,298	4,574	242,872
" Extrazügen	17,994	115	18,109
" Leerfahrten	44,351	1,080	45,431
" Arbeitszügen	18,189	—	18,189
Summe	1'237,714	16,974	1'254,688
Davon:			
Nutz-Kilometer	1'193,363	15,894	1'209,257

B. Wagen.

	Achskilometer.	Achskilometer.	Achskilometer.
Personenwagen	8'322,426	2'122,659	10'445,085
Güter- und Gepäckwagen	15'733,083	11'785,683	27'518,766
Summe	24'055,509	13'908,342	37'963,851

C. Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen	2'138,096 Achskilometer.	} auf diesseitiger Bahn.
Güter- und Gepäckwagen	8'033,459 "	
Summe	10'171,555 Achskilometer.	

D. Wagen der Reichspost-Verwaltung.

	2'481,156 Achskilometer.	} auf diesseitiger Bahn.
Auf diesseitiger Bahn sind mithin überhaupt zurückgelegt:		
von den eigenen Wagen	24'055,509 Achskilometer.	
" " fremden "	10'171,555 "	
" " Postwagen	2'481,156 "	
Summe:	36'708,220 Achskilometer.	

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

Die Anzahl der beförderten nicht eisenbahndienstlichen Depeschen beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Depeschen	264 Stück
Privatdepeschen	14,983 "

Die für Privatdepeschen erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto *ic.* betragen 9,200,24 *M.*

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn *ic.* 2,374,13 "

Bleibt als diesseitiger Antheil 6,826,11 *M.*

3) Verkehrsverhältnisse.

Der Personen- und Güterverkehr erstreckt sich gleichmäßig auf die gesammten 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 Strassburg ist vertragsmäßig der diesseitigen Verwaltung unterstellt.

Anfangs des Jahres 1875 bestanden folgende directe und Verband-Verkehre:

a. Personenverkehr.

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

b. Güterverkehr.

- 1) mit der Berlin-Hamburger Bahn;
- 2) mit der Lübeck-Hamburger Bahn;
- 3) mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn;
- 4) mit der Magdeburg-Leipziger Bahn;
- 5) mit der Leipzig-Dresdener Bahn (Hamburg-Dresdener Verkehr);
- 6) mit der Hannoverischen und der Braunschweigischen Bahn (Niederdeutscher Verband);
- 7) mit der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn (Bergisch-Hannoverscher Verkehr);
- 8) mit der Bergisch-Märkischen und der Westfälischen Bahn (Hannover-Rheinischer Verband);
- 9) mit der Main-Weiser, der Main-Neckar, Großherzoglich Badischen, Königlich Württembergischen Bahn (Westdeutscher Verband);
- 10) mit der Nassauischen, der Hessischen Ludwigs, den Pfälzischen, der Saarbrücker und den Elsaß-Lothringischen Bahnen (Nordwestdeutscher Verband);
- 11) mit der Berlin-Stettiner Bahn;
- 12) mit der Oberschlesischen Bahn (Lübeck-Schlesischer Verband);
- 13) mit der Königlich Ostbahn (Lübeck-Preussischer Verband);
- 14) mit den Russischen Bahnen (Lübeck-Russischer und Lübeck-Moskauer Verband);
- 15) Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits;
- 16) Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen Bahn andererseits (Hamburg-Schlesischer Verband);
- 17) Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Königlich Ostbahn andererseits (Hamburg-Preussischer Verband);
- 18) Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Russischen Stationen andererseits (Hamburg-Russischer und Hamburg-Moskauer Verband);
- 19) mit der Niederschlesisch-Märkischen Bahn für Steinkohlen;
- 20) mit der Oberschlesischen Bahn für Steinkohlen;

- Im Jahre 1875 sind nachfolgende Aenderungen eingetreten:

a. Personenverkehr.

b. Güterverkehr.

b. Güterverkehr.

Neue Verkehrsbeziehungen sind eröffnet:

- 1) zwischen Station Hamburg der Berlin = Hamburger Eisenbahn einerseits und diesseitigen Stationen andererseits;
- 2) zwischen Stationen der Berlin = Dresdener Bahn einerseits und den diesseitigen Stationen Schwerin, Wismar und Rostock andererseits;
- 3) zwischen Station Hamburg der Berlin = Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits;
- 4) zwischen Station Hamburg der Lübeck = Hamburger Bahn, sowie der diesseitigen Station Lübeck einerseits und den Stationen Alexandrowo, Warschau und Lodz andererseits (Hamburg-Lübeck-Polnischer Verband);
- 5) ein Specialtarif ist eingerichtet für den Transport von Kalk und Kalksteinen von Station Rüdersdorf der Königl. Ostbahn nach diesseitigen Stationen.

Bestehende Verkehrsbeziehungen haben eine Erweiterung erfahren, nämlich:

- 1) der directe Verkehr mit der Magdeburg-Halberstädter und der Magdeburg-Leipziger Bahn durch Aufnahme einer größeren Anzahl Stationen dieser Bahnen in den Verbandsverkehr;
- 2) der Verkehr zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn, sowie der diesseitigen Station Lübeck einerseits und russischen Stationen andererseits (Deutsch-Russischer Verband) unter Aufhebung der Tarife für den Hamburg-Lübeck-Russischen und den Hamburg-Lübeck-Moskauer Verband.

Außerdem haben die Verkehrsbeziehungen der diesseitigen Stationen durch Aufnahme verschiedener Stationen fremder Bahnen in die bestehenden Verbandsverkehre mehrfach eine Erweiterung erfahren.

Die zur Station mit vollständigen Abfertigungs-Befugnissen erhobene Haltestelle Mölln ist mit sämmtlichen Stationen der eigenen Bahn, sowie mit Stationen der Berlin-Hamburger, der Lübeck-Hamburger und der Berlin-Stettiner Bahn in directen Verkehr gesetzt.

4) Ergebnisse des Betriebes.

A. Personenverkehr.

1) Personenbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

a. im Summa vertheilt.			
auf Tourbillets in I. Classe	4,974 Personen auf	336,817 Kilometer,	
" " " II. "	72,732 " " "	4'474,445 "	
" " " III. "	141,590 " " "	7'029,981 "	
" " " IV. "	293,612 " " "	10'257,108 "	
" Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)			
in II. Classe	59,694 " " "	2'291,042 "	
" III. "	153,566 " " "	4'447,782 "	
Militairpersonen	55,497 " " "	3'984,297 "	
in Summa	781,665 Personen auf	32'821,472 Kilometer	

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in I. Classe	4,395 Personen auf	333,975 Kilometer,
" " II. "	43,213 " " "	3'544,131 "
" " III. "	59,196 " " "	4'456,845 "
" " IV. "	77,125 " " "	6'254,726 "
Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in I. Classe	2 " " "	152 "
" II. "	6,030 " " "	365,190 "
" III. "	12,104 " " "	613,808 "
Militairpersonen	14,172 " " "	1'437,450 "

in Summa 216,237 Personen auf 17'006,277 Kilometer.

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	9,371 Personen auf	670,944 Kilometer, oder 71,60	
" " II. "	181,669 " " "	10'674,808 " " "	58,76
" " III. "	366,456 " " "	16'548,874 " " "	45,16
" " IV. "	370,737 " " "	16'511,376 " " "	44,54
in Summa	928,233 Personen auf	44'406,602 Kilometer, oder 47,84	
Militairpersonen	69,669 " " "	5'421,747 " " "	77,82
Summe überhaupt	997,902 Personen auf	49'827,749 Kilometer, oder 49,93	

Kilometer
im Durchschnitt
pro Person.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

für die Beförderung von		im Durchschnitt	
Civilpersonen	1'802,025,59 M.	1,94 M. pro Person und 0,041 M.	
Militairpersonen	80,151,99 " "	1,15 " " " " " 0,015 " "	
an diversen Neben-			
Einnahmen	19,817,48 " "	— " " " " " — " "	
in Summa	1'901,994,96 M.	1,91 M. pro Person und 0,038 M.	

pro Person
und
Kilometer.

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1875 giebt die in der Anlage VI enthaltene Zusammenstellung specielle Nachweisung, während die Anlage IX die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1874 und 1873 enthält.

Der Personenverkehr ergiebt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1875		im Jahre 1874		daher im Jahre 1875	
	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer
Civilpersonen						
in I. Classe	9,371	670,944	9,424	655,841	weniger 53	mehr 15,103
" II. "	181,669	10'674,808	173,853	10'228,631	mehr 7,816	" 446,177
" III. "	366,456	16'548,874	349,236	15'975,099	" 17,220	" 573,775
" IV. "	370,737	16'511,376	364,800	16'255,575	" 5,937	" 255,801
	928,233	44'406,002	897,313	43'115,146	mehr 30,920	mehr 1'290,856
Militär-Transporte	69,669	5'421,747	42,124	3'228,629	" 27,545	" 2'193,118
Gesamt-Verkehr	997,902	49'827,749	939,437	46'343,775	mehr 58,465	mehr 3'483,974

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

für Civilpersonen	im Jahre 1875	1'821,843,07 M.
" " " " " "	" " " " " 1874	1'761,207,36 " "
	mithin 1875 mehr	60,635,71 M.

für Militär-Transporte im Jahre 1875	80,151,89 M.
= = = 1874	47,971,80 =
mithin 1875 mehr	32,180,09 M.
überhaupt im Jahre 1875	1'901,994,96 M.
= = = 1874	1'809,179,16 =
mithin 1875 mehr	92,815,80 M.

2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurden an Gepäck:

im Binnenverkehr	3'802,013 Kilogramm auf 228'607,281 Kilometer
= Verkehr mit anderen Bahnen	2'230,334 = 195'881,150 =
in Summe	6'032,347 Kilogramm auf 424'488,431 Kilometer

Die Einnahme hierfür betrug:

für den Transport: 68,976,23 M., im Durchschnitt: 0,011 M. pro Kilogramm und 0,0002 M. pro Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergibt das Jahr 1875 einen Mehrtransport von 276,597 Kilogramm auf 16'895,881 Kilometer und eine Mehreinnahme von 8,627,00 M.

B. Güterverkehr.

1) Güterbeförderung.

Befördert wurden

a. im Binnenverkehr:

Eilgüter	2'458,810 Kilogramm auf 150'927,190 Kilometer,
Normalfrachtgüter und Güter der ermäßigten	
Classe II.	32'227,492 = 2,315'245,905 =
Güter der Wagenladungsklassen	100'126,577 = 5,002'962,574 =
	134'812,879 Kilogramm auf 7,469'135,669 Kilometer.
Frachtfreie Dienstgüter	27'661,938 = 1,445'203,695 =
in Summa	162'474,817 Kilogramm auf 8,914'339,364 Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Eilgüter	2'572,100 Kilogramm auf 255'902,670 Kilometer,
Normalfrachtgüter und Güter der ermäßigten	
Classe II.	37'086,351 = 3,619'917,079 =
Güter der Wagenladungsklassen	182'659,164 = 17,990'029,504 =
	222'317,615 Kilogramm auf 21,865'849,253 Kilometer.
Frachtfreie Dienstgüter	71,018 = 5'856,787 =
in Summa	222'388,633 Kilogramm auf 21,871'706,040 Kilometer.

Der ganze Transport betrug daher:

Eilgüter	5'030,910 Kilogramm auf 406'829,860 Kilometer, oder 80,87
Normalfrachtgüter	
und Güter der er-	
mäßigten Classe II.	69'313,843 = 5,935'162,984 = 85,63
Güter der Wagen-	
ladungsklassen	282'785,741 = 22,992'992,078 = 81,31
	357'130,494 Kilogramm auf 29,334'984,922 Kilometer, oder 82,14
Frachtfreie Dienst-	
güter	27'732,956 = 1,451'060,482 = 52,32
Total-Summe	384'863,450 Kilogramm auf 30,786'045,404 Kilometer, oder 79,99

Die Einnahmen für die Güterbeförderung betrugen:				im Durchschnitt			
für Eilgüter	112,923,92 M.	0,022 M. pro Kgr. und	0,0003 M. pro Kgr. und Klm.				
= Frachtgüter	1'995,581,47 =	0,006 =	=	0,00007 =	=	=	=
an sonstigen Nebenerträgen, Frachtzuschlägen, Lagergeld u.	29,658,97 =	—	—	—	—	—	—
in Summa	2'138,164,36 M.	0,006 M. pro Kgr. und	0,00007 M. pro Kgr. und Klm.				

Im Verhältniß zu dem Jahre 1874 betrugen die Transporte:

der Eilgüter	477,530 Kgr. weniger und	28'908,490 Kgr.-Klm. weniger,
der Normalfrachtgüter und Güter der er-		
mäßigsten Classe II.	5'253,988 = mehr	= 436'298,534 = = mehr,
Güter der Wagenladungsklassen	4'283,734 = weniger	= 236'403,978 = = =
überhaupt	492,724 Kgr. mehr und	643'794,022 Kgr.-Klm. mehr.

Die Einnahme für den Gütertransport pro 1875 verglichen mit derjenigen des Vorjahres ergibt:

für Eilgüter	im Jahre 1875	112,923,92 M.
=	= 1874	112,026,92 =
mithin 1875 mehr		897,00 M.
für Frachtgüter	im Jahre 1875	1'995,581,47 =
=	= 1874	1'811,424,46 =
mithin 1875 mehr		184,157,01 M.
an Nebenerträgen	im Jahre 1875	29,658,97 =
=	= 1874	26,434,29 =
mithin 1875 mehr		3,224,68 M.
überhaupt	im Jahre 1875	2'138,164,36 =
=	= 1874	1'949,885,67 =
mithin 1875 mehr		188,278,69 M.

Die in der Anlage VII. enthaltene Zusammenstellung giebt den näheren Nachweis, wie der Güterverkehr in seiner Gesamtheit auf den einzelnen Stationen im Jahre 1875 sich gestaltet hat. Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Güterverkehrs von und nach den einzelnen Stationen in den Jahren 1874 und 1873 ist in der Anlage X. enthalten.

2) Beförderung von Fahrzeugen.

Befördert wurden an Fahrzeugen:

im Binnenverkehr	422 Stück, oder ca.	957,000 Kilogramm auf	53'765,000 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	232 =	534,000 =	51'218,500 =
in Summa	654 Stück, oder ca.	1'491,000 Kilogramm auf	104'983,500 Kilometer.

Die Einnahme hierfür betrug:

für den Transport: 16,670,05 M., im Durchschnitt: 25,49 M. pro Stück und 0,0002 M. pro Kilogramm und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei den Fahrzeugen ergibt das Jahr 1875 einen Mehrtransport von 12 Stück und eine Mehreinnahme von 312,32 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	28,940 Stück, oder	3'070,615 Kgr. auf	175'448,428 Klm.,
im Verkehr mit anderen Bahnen	214,570 =	18'115,190 =	2,361'752,160 =
in Summa	243,510 Stück, oder	21'185,805 Kgr. auf	2,537'200,588 Klm.

Die Einnahme für den Viehtransport betrug:

260,528,52 *M.*, im Durchschnitt: 1,08 *M.* pro Stück und 0,0001 *M.* pro Kilogramm und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei der Viehbeförderung ergibt das Jahr 1875 einen Mehrtransport von 54,998 Stück und eine Mehreinnahme von 74,265,86 *M.* Der Mehrtransport trifft ausschließlich auf den Verkehr mit anderen Bahnen und zwar mit 55,280 Stück, während im Binnenverkehr 282 Viehstücke weniger befördert sind, als im Vorjahre.

Wie die beförderte Stückzahl des Viehes seiner Gattung nach sich 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 (pro Person 75 Kilogramm) . . .	3,737'081,175 Kilogramm = Kilometer,
2. bei der Gepäckbeförderung	424'488,431 " "
3. bei der Güterbeförderung	30,786'045,404 " "
4. bei der Beförderung von Fahrzeugen	104'983,500 " "
5. bei der Viehbeförderung	2,537'200,588 " "
in Summe 37,589'799,098 Kilogramm = Kilometer,	
im Vorjahre dagegen 35,512'562,050 " "	
mithin im Jahre 1875 mehr 2,077'237,048 Kilogramm = Kilometer.	

Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

1. Personen	3,112	gegen	2,930 Personen im Vorjahre,
2. Gepäck	18,814 Kilogr.	"	17,950 Kilogr. " "
3. Güter (erkl. Dienstgüter)	1'113,840	"	1'112,300 " " "
4. Fahrzeuge	2,04 Stück	"	2,00 Stück " " "
5. Vieh	760	"	588 " " "

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

Personen-Kilometer	155,406	gegen	144,540 im Vorjahre,
Kilogramm-Kilometer (erkl. Dienstgüter und Nebentransporte)	91'491,704	"	89'483,800 " "

Die Einnahmen betrugen im Ganzen 4'605,947,89 *M.* gegen 4'239,322,00 *M.* im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge:

1. aus dem Personenverkehr	5,932,06 <i>M.</i>	gegen	5,642,57 <i>M.</i> im Vorjahre,
2. aus der Gepäckbeförderung	215,13 " "	"	188,22 " " "
3. aus der Güterbeförderung	6,668,63 " "	"	6,081,42 " " "
4. aus der Beförderung von Fahrzeugen	51,99 " "	"	51,02 " " "
5. aus der Viehbeförderung	812,55 " "	"	580,93 " " "
6. an Nebeneinnahmen	684,95 " "	"	677,69 " " "

in Summe pro Kilometer 14,365,31 *M.* gegen 13,221,83 *M.* im Vorjahre, daher im Jahre 1875 gegen 1874 mehr 1,143,48 *M.* pro Kilometer Bahnlänge.

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

1. aus dem Personenverkehr	41,29 %	gegen	42,68 % im Vorjahre,
2. aus der Gepäckbeförderung	1,50 " "	"	1,42 " " "
3. aus der Güterbeförderung	46,42 " "	"	45,99 " " "
4. aus der Beförderung von Fahrzeugen	0,36 " "	"	0,39 " " "
5. aus der Viehbeförderung	5,66 " "	"	4,39 " " "
6. die Nebeneinnahmen	4,77 " "	"	5,13 " " "

Die Betriebs-Ausgaben betrugen:

für die Allgemeine Verwaltung . . .	196,431,14 M.	gegen	199,499,45 M.	im Vorjahre,
für die Bahn-Verwaltung . . .	735,961,92 "	"	649,221,96 "	"
für die Transport-Verwaltung . . .	1'201,289,23 "	"	1'223,428,85 "	"
in Summe	2'133,682,29 M.	gegen	2'072,150,26 M.	im Vorjahre,
pro Kilometer Bahnlänge . . .	6,654,66 "	"	6,462,75 "	"
mithin pro 1875 mehr	191,91 "			pro Kilometer Bahnlänge.

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Rußkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit . . .	0,16 M.	gegen	0,17 M.	im Vorjahre,
auf die Bahn-Verwaltung . . .	0,62 "	"	0,56 "	"
auf die Transport-Verwaltung . . .	1,01 "	"	1,05 "	"
in Summe mit	1,79 M.	gegen	1,78 M.	im Vorjahre,
mithin pro 1875 gegen das Vorjahr mehr	0,01 M.			pro Rußkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesamt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung . . .	4,26 %	gegen	4,71 %	im Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung . . .	15,98 "	"	15,31 "	"
die Transport-Verwaltung . . .	26,08 "	"	28,86 "	"
in Summe	46,32 %	gegen	48,88 %	im Vorjahre,
mithin pro 1875 gegen das Vorjahr weniger	2,56 %.			

Die Gesamt-Einnahme belief sich auf

die Betriebs-Ausgabe auf . . .	4'605,947,89 M.
der Ueberschuß mithin auf . . .	2'133,682,29 "
Sinzu tritt der aus dem Jahre 1874 auf die Betriebs-Rechnung pro 1875	
übernommene Gewinn-Vortrag mit . . .	2'472,265,60 M.
Gesamt-Ueberschuß pro 1875 . . .	69,956,58 "
	2'542,222,18 M.

Davon ist gezahlt:

1. die pro 1875 vertragsmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung zu zahlende Annuität mit . . . 960,000,00 M.
2. die beschlußmäßig pro 1875 in die Reserve- und Erneuerungsfonds abzuführenden Quoten, und zwar:
 - a. in den Reservefond mit . . . 190,000 M.
 - b. in den Erneuerungsfond . . . 285,000 "
3. die vertragsmäßige Tantieme mit . . . 27,367,95 "
4. als Dividende pro 1875 auf das Actiencapital von 13'500,000 M. à 7 pCt. oder 35 M. pro Actie; auf 27,000 Actien . . . 945,000,00 "

Der Rest ist auf die Betriebs-Rechnung pro 1876 vorgetragen mit . . . 134,854,23 "

Summe, wie vor 2'542,222,18 M.

Die speciellen Angaben über die gesammte Betriebs-Einnahme und Ausgabe des Jahres 1875 sind aus der Anlage I ersichtlich. Die Anlage II enthält die Bilanz, die Anlagen III und IV die Rechnungslegung resp. über die Reserve- und Erneuerungsfonds und die Anlage V die diesen Fonds angehörigen Effecten, während die sonstigen Betriebs-Ergebnisse im Einzelnen durch die Anlagen VI bis XI nachgewiesen werden.

Schwerin, im Mai 1876.

Die Direction
der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

Betriebs-Rechnung für das Jahr 1875.

I. Betriebs-Einnahmen.

Litt.	Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
			M.		M.	
A. Aus dem Personenverkehr.						
	1	Personengeld für tarifmäßige Fahrbillets	1'802,025	59	1'970,971	19
	2	Personengeld für Militärs	80,151	89		
	3	Außerordentliche Einnahmen aus Extrazügen etc.	19,817	48		
	4	Gepäck-Überfracht und Frachtzuschläge für Werthangabe	68,976	23		
B. Aus dem Güterverkehr.						
		Tarifmäßige Einnahmen für:			2'415,362	93
	5	Sitzgüter	112,923	92		
	6	Frachtgüter	1'995,581	47		
	7	Fahrzeuge aller Art	16,670	5		
	8	Thiere	260,528	52		
	9	Einnahmen aus Nebenerträgen, als Nachnahme-Provision, Lagergeld etc.	29,658	97		
C. Aus sonstigen Quellen.						
	10	Gebühren für Benutzung des Bahntelegraphen im öffentlichen Verkehr	6,826	11	219,613	77
	11	Entschädigung von der Postverwaltung für Leistungen abseits der Bahn	7,278	44		
	12	Vergütung für Benutzung diesseitiger Transportmittel auf anderen Bahnen	153,323	24		
	13	Miethen für Bahnhof-Localen, Lagerräume etc.	6,668	25		
	14	Pacht für die Restaurationen auf den Bahnhöfen	7,146	—		
	15	Erlös aus dem Verkauf von Drucksachen, Abfällen etc.	275	86		
	16	Erlös aus abgängigen Betriebs-Gegenständen	1,187	8		
	17	Ertrag der Gräserereien und Pflanzungen an der Bahn	12,975	73		
	18	Zinsen aus laufenden Geldgeschäften	23,800	41		
	19	Insgemein	132	65		
Summe aller Einnahmen					4'605,947	89

II. Betriebs-Ausgaben.

Abfch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.		M.	
A.			Allgemeine Verwaltung.				
	I.		Besoldungen.				
		1	Gehalte der Directions-Mitglieder	30,300	—		
		2	Gehalte der Beamten sämtlicher Centralbureau's	89,513	53		
		3	Gehalte des Ober-Betriebs-Inspectors, dessen Beamte, sowie der Beamten der Wagen-Controle	21,769	19		
						141,582	72
	II.		Andere persönliche Ausgaben.				
		1	Diäten und Reisekosten des Aufsichtsrathes, der Direction und der Beamten der Allgemeinen Verwaltung	11,612	13		
		3	Diätarische Aushilfe in den Bureau's derselben, sowie Löhne der ständigen Arbeiter in der Druckerei und Materialien-Verwaltung	3,504	73		
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen	12	—		
		14	Remunerationen, Gratificationen, Unterstützungen und Gnaden-Gehalte	650	—		
		15	Kosten des Großherzoglichen Eisenbahn-Commissariats	3,900	—		
						19,678	86
	III.		Sachliche Verwaltungskosten.				
		1	Bureaubedürfnisse, Druckfachen, Porto, Depeschengebühren, Insertionskosten, Bücher etc.	12,010	30		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale	3,394	90		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	597	48		
		4	Dienstkleidung für Beamte der Allgemeinen Verwaltung	526	64		
						16,529	32
	VI.		Sonstige Ausgaben.				
		1	Zuschuß zur Knappschafts- und Verstatt-Kranken-Casse, sowie auf die Gesellschafts-Casse übernommene Pensionen	12,929	51		
		2	Gerichts-, Notariats-, Advocatur-, Stempel- und Vereidigungskosten	731	16		
		3	Beiträge zur Unterhaltung der Abrechnungs-Bureau's der verschiedenen Eisenbahn-Verbände	648	60		
		4	Feuerversicherungs-Prämie und Beitrag zum Feuerversicherungs-Fond	156	35		
		6	Entschädigungen an im Dienste verunglückte Arbeiter und deren Hinterbliebenen	1,332	12		
		8	Miethen für Verwaltungs-Bureau's	1,800	—		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben	1,042	50		
						18,640	24
			Summe A. Allgemeine Verwaltung			196,431	14

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Abfch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.		M.	
B.	I.		Bahn-Verwaltung.				
			Besoldungen.				
		3	Gehalte der Bahnbetriebs-Ingenieure, deren Schreiber und Bureau-	244,074	30		
		4	diener, sowie des gesammten Streckenpersonales				
		4	Gehalte des Stationspersonales mit Ausnahme des Expeditions-	129,700	39		
			Personales				
		5	Gehalte des Telegraphen-Personales	9,605	—		
						383,379	69
	II.		Anderc persönliche Ausgaben.				
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Bahn-Personales . . .	5,470	90		
		3	Diätarische Aushülfe in den Abtheilungs-Büreaux und im Stations-	202	50		
			dienst				
		4	Löhne der Hilfsarbeiter im Stations- und Streckendienst . . .	4,244	94		
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen . . .	884	50		
		12	Vorübergehende Unterstützungen an im Dienste verunglückte Beamte				
			und Arbeiter und deren Hinterbliebenen	2	65		
		13	Prämien für Entdeckung von Schienenbrüchen	26	—		
		14	Remunerationen, Gratificationen und Unterstützungen	3,000	30		
						13,831	79
	III.		Sachliche Verwaltungskosten.				
		1	Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porto ic.	3,421	30		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale	38,122	3		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	9,698	58		
		4	Dienstkleidung für Beamte der Bahnverwaltung	21,596	18		
		6	Ständige Miethe-Entschädigungen	33,792	68		
		7	Entschädigung für Vorhalten von Wächterhunden	654	—		
						107,284	77
	IV.		Unterhaltung der Bahnanlagen.				
		1	Unterhaltung des Planums, der Böschungen, Gräben ic.	6,728	88		
		2	Unterhaltung der Brücken, Durchlässe, Wege- Ueber- und Unter-				
			föhrungen, Futtermauern ic.	6,703	94		
		3	Unterhaltung des Oberbaues, incl. der Materialien dazu	155,237	29		
		4	Unterhaltung der Gebäude auf den Bahnhöfen und der Strecke . .	24,662	87		
		5	Unterhaltung der Werkstattegebäude, incl. deren Einrichtung . .	3,084	94		
		6	Unterhaltung der Bahnhofe-Nebenanlagen, Viehrampen, Krähne,				
			Wasserstations-Einrichtungen, Perrons, Einfriedigungen ic. . .	10,525	37		
		7	Unterhaltung der Bahn-Nebenanlagen, Wegenübergänge, Seiten-				
			durchlässe, Pflanzungen, Pflasterungen, Schneezäune ic. . . .	6,726	66		
		8	Unterhaltung der optischen Telegraphen	1,241	91		
		9	Unterhaltung des electro-magnetischen Telegraphen, incl. der Ap-				
			parate und Läutewerke	3,279	45		
		10	Reinigung der Bahn und Bahnhöfe von Schnee und Eis	4,324	61		
						222,515	92
			Latus			727,012	17

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Abfch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.		M.	
B.	VI.		Transport			727,012	17
			Sonstige Ausgaben.				
		4	Feuerversicherungs-Prämien und Beitrag zum Feuerversicherungs-	4,214	—		
		5	Fond				
		5	Grund- und Gebäudesteuern, sowie sonstige Lasten und Abgaben	1,123	41		
		6	Entschädigungen an Adjacenten und andere Personen bezüglich der				
			Bahnverwaltung	296	23		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben	3,316	11		
						8,949	75
			Summe B. Bahn-Verwaltung			735,961	92
C.	I.		Transport-Verwaltung.				
			Besoldungen.				
		3	Gehalte des Maschinenpersonales, incl. der Werkstätten-Bureau-				
			beamte	29,476	16		
		4	Gehalte des Expeditionspersonales	61,140	90		
		6	Gehalte des Locomotiv- und Wagenpersonales	155,836	63		
						246,453	69
			Andere persönliche Ausgaben.				
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Expeditions-, Maschinen-,				
			Locomotiv- und Wagenpersonales	8,787	62		
		3	Diätarische Aushilfe im Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und				
			Wagendienste	2,026	50		
		4	Löhne der Hilfsarbeiter im Locomotiv- und Wagendienste	2,818	30		
		5	Arbeitslöhne im Expeditionsdienste (Güterbodenarbeiter, Kofferträger)	35,826	45		
		6	Arbeitslöhne im Fahrdienste (Maschinen- und Wagenpuffer, Nacht-				
			heizer, Wasserpumper, Dampfpumpenheizer, Wagenschieber und				
			andere Stationsarbeiter)	87,991	18		
		7	Meilengelder der Beamten des Fahrdienstes	43,681	39		
		8	Nachtgelder derselben	13,615	90		
		9	Tourengeelder der gemeinschaftlichen Fahrbeamten in den durchge-				
			henden Verbandszügen	7,144	26		
		10	Ersparnisprämien im Fahrdienste beim Kohlen- und Delverbrauch	23,271	77		
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen	822	50		
		12	Vorübergehende Unterstüzungen an im Dienste verunglückte Beamte				
			und Arbeiter und deren Hinterbliebenen	100	—		
		13	Prämien für Entdeckung von Achs- und Bandagebrüchen	27	—		
		14	Remunerationen, Gratificationen und Unterstüzungen	2,278	—		
						228,390	87
			Latus			474,844	56

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Abfch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.		M.	
			Transport			474,844	56
C.	III.		Sachliche Verwaltungskosten.				
		1	Büreaubedürfnisse, Druckfachen für den Expeditions- und Fahr- dienst, Plomben u.	19,891	82		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale des Expe- ditions- und Fahrpersonales	15,618	56		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars der Transportver- waltung	3,433	64		
		4	Dienstkleidung des Expeditions- und Fahrpersonales	17,162	5		
		5	Lantieme für Einkassirung der Frachtgelder	1,724	45		
		7	Entschädigung für das Vorhalten von Güterbodenkagen	313	50		
						58,144	2
	V.		Kosten des Bahntransportes.				
		1	Brennmaterial zur Heizung der Locomotiven, Dampfpumpen und Vorwärmer	289,306	77		
		2	Schmiermaterial für Locomotiven und Wagen	15,235	12		
		3	Putzmaterial desgleichen	8,784	96		
		4	Beleuchtungsmaterial für die Bahnzüge	7,288	73		
		5	Heizungsmaterial für die Coupees der Personen- und Gepäck- wagen	4,837	19		
		6	Unterhaltung der Locomotiven und Tender	114,413	81		
		7	Unterhaltung der Personen- und Lastwagen	107,209	54		
		8	Inventar der Züge, Geräthe des Fahrpersonales, Zugleinen, Coupee- fußdecken u.	3,924	75		
						551,000	87
	VI.		Sonstige Ausgaben.				
		4	Feuerversicherungs-Prämien und Beitrag zum Feuerversicherungs-Fond	5,958	—		
		6	Entschädigungen im Güter-Verkehr	1,831	46		
		7	Miethe für Benutzung fremder Transportmittel	106,861	72		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben	2,648	60		
						117,299	78
			Summe C. Transport-Verwaltung			1'201,289	23
			Wiederholung der Betriebs-Ausgaben.				
			A. Allgemeine Verwaltung			196,431	14
			B. Bahn-Verwaltung			735,961	92
			C. Transport-Verwaltung			1'201,289	23
			Gesamt-Summe der Betriebs-Ausgaben			2'133,682	29
			III. Abschluß.				
			Betriebs-Einnahmen	4'605,947	89		
			Betriebs-Ausgaben	2'133,682	29		
			Ueberschuß	2'472,265	60		

II.

Bilanz pro 3

Activa.		M.
Uebernahme-Preis der Bahn nebst Zubehör einschließlich der zur ersten Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesenen 3'000,000 M. unter Einrechnung des Capitalwerthes der an die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung zu zahlenden Annuität		32'700,000 —
Werth der vorrätthigen Betriebs- und Verfstatt-Materialien		590,381 04
Effecten		2'517,021 21
Verschiedene Debitoren		35,810 37
Cassenbestand und Guthaben bei verschiedenen Banken		808,758 50
Gesamt Summe der Activa		36'651,971 12

31. December 1875.

Passiva.

	M.	
Stamm=Actien=Capital	13'500,000	—
Capitalwerth der an die Großherzogliche Regierung noch auf 61 Jahre abzuführenden Annuitäten 19'047,173 M.		
Amortisationsquote dieser Annuitäten pro 1873 bis 1875 152,827 =	19'200,000	—
Reservefond einschließlich des Zuschusses pro 1875 von 190,000 M.	404,411	34
Erneuerungsfond einschließlich des Zuschusses pro 1875 von 285,000 M.	2'088,205	18
Bestand der Knappschafts-Casse	129,695	14
Verschiedene Creditoren	222,437	28
Betriebs-Ergebnisse pro 1875:		
die Einnahmen betragen 4'605,947 M. 89 S.		
die Ausgaben betragen:		
a) für die Allgemeine, Bahn- und Transport-Verwaltung 2'133,682 M. 29 S.		
b) Zahlung der Annuitäten 960,000 = — =		
	3'093,682 = 29 =	
Reingewinn pro 1875	1'512,265 M. 60 S.	
Hiezu Gewinn-Uebertrag aus dem Jahr 1874 69,956 = 58 =		
Zusammen Reingewinn	1'582,222 M. 18 S.	
Von diesem Reingewinn sind überwiesen (s. oben):		
a) dem Reservefond 190,000 M.		
b) dem Erneuerungsfond 285,000 =		
	475,000 = — =	
Bleibt Ueberschuß	1'107,222 M. 18 S.	18
Davon ist zu zahlen:		
1) vertragmäßige Tantieme mit 27,367 M. 95 S.		
2) Die Dividende pro 1875 auf das Actien=Capital von 13'500,000 M.		
à 7% oder 35 M. pro Actie auf 27,000 Actien	945,000 = — =	
Bleibt als Gewinn-Uebertrag auf das Jahr 1876.	134,854 = 23 =	
Summe wie vor	1'107,222 M. 18 S.	
	36'651,971	12

Einnahme.

	M.	
Bestand am Schlusse des Jahres 1874	402,153	8
Zinsen auf vorräthige Effecten	19,824	—
Einnahme aus dem Verkaufe des eisenbahnseitigen Antheiles an dem Eisenbahn- und Post-Gebäude auf dem Bahnhofe Hagenow an die Kaiserliche Reichspost-Verwaltung abzüglich 36,95 M. Stempelfkosten	29,318	5
Einnahme aus der Veräußerung von entbehrlich gewordenen Telegraphen-Zeiger-Apparaten	1,164	—
Zuschuß aus den Betriebs-Überschüssen pro 1875	190,000	—
Bemerkung. Der Reserve- und Erneuerungsfond erreicht durch die Zuschüsse pro 1875 einen Betrag von 2'492,616,52 M., welcher den Bestand ultimo 1874 um 2,386,67 M. übersteigt. Gegen die ursprüngliche Höhe im Jahre 1873 von 3'000,000 M. haben beide Fonds sich um 507,383,48 M. abgemindert. Diese Differenz wird indeß reichlich dadurch ausgeglichen, daß in den Jahren 1873 bis 1875 aus dem Reservefond, abgesehen von den erheblichen Ausgaben für bewirkte Erweiterungsbauten, allein schon an Betriebsmitteln:		
3 Locomotiven incl. Reservetheile für	163,818	M.
6 Personenwagen	41,140	=
134 Güterwagen	485,233	=
zusammen für	690,191	M.
neu beschafft worden sind.		
	642,459	13

Reservefonds pro 1875.

Ausgabe.

		M.
8	Herstellung von 30 Stück neuen bedeckten 4rdr. Güterwagen à 200 Str. Tragfähigkeit mit Bremse und bedecktem Schaffnerisig	110,347 43
	Beschaffung von 2 Stück 4rdrigen Gepäckwagen, nebst deren Ausrüstung und zugehörigem Inventar	11,433 1
	Umbau von 27 Stück Viehwagen zur gleichzeitigen Benutzung als Güterwagen	9,951 41
	Beschaffung von 20 Stück neuen Bahnmeisterwagen, theilweise mit Bremse	5,763 19
	Anbringung von Heizungs-Vorrichtungen für Preßkoble in 12 Personenwagen I. und II. Classe	4,285 84
5	Einbringung von Defen in 6 Personenwagen III. Classe, Zwecks Heizung derselben	494 37
	Auswechslung, resp. Veränderung von Coupées I. Classe gegen Coupées II. Classe in 6 Personen- resp. Salonwagen	564 12
	Umänderung der Directions-Coupées in 4 Personenwagen III. Classe in Coupées II. Classe	27 1
	Beschaffung einer Reserve-Decimalwaage	67 50
	Anlegung eines 25 Mtr. langen Geleises nebst Weiche auf dem Bahnhofe Schwerin aus vorhandenem Material	150 52
	Geleiserweiterung auf Bahnhof Schwann, incl. veränderter Anlage des Viehrampengeleises und der Viehrampe	4,000 —
	Erweiterung und Verlegung der Geleise auf dem Bahnhofe Güstrow (Theilbetrag)	1,043 98
	Verlängerung des zweiten Geleises auf der Station Blankenberg, Zwecks Kreuzung großer Güterzüge (Theilbetrag)	476 81
	Geleiserweiterung auf dem Bahnhofe Mölln	3,820 46
	Herrichtung von 4 Weichenwärterwohnungen im Wagenschuppen zu Bahnhof Hagenow	8,404 17
	Neubau eines Wärterwohnhauses daselbst für zwei Familien (Theilbetrag)	4,733 88
	Vergrößerung des Privatgebäudes auf dem Bahnhofe Schwerin (Theilbetrag)	422 25
	Erbauung eines Beamten-Wohnhauses für 4 Familien auf dem Bahnhofe Kleinen (Theilbetrag)	6,159 30
	Herstellung eines zweiten Billetschalters auf den Bahnhöfen Schwerin und Rostock	2,125 95
	Herstellung eines Expeditionslocales im Güterschuppen zu Blankenberg, Umänderung der Warteräume im Stationsgebäude daselbst und Verlegung der Privets (Theilbetrag)	3,851 77
	Reparatur des Stationsgebäudes auf der Haltestelle Bentzchow und Herrichtung einer Wärterwohnung in dem Nebengebäude daselbst (Theilbetrag)	4,416 66
	Herstellung einer Weichenwärterbude auf dem Bahnhofe Wismar	553 60
	Innere Ausstattung des Stationsgebäudes auf der Haltestelle Warnow, Befestigung des Anfuhrweges u. (Restbetrag)	1,066 95
	Errichtung eines Empfangshauses mit Güterschuppen auf der Station Mölln (Restbetrag)	11,075 86
	Errichtung einer Haltestelle zu Sponholz auf der Bahnstrecke Neubrandenburg-Derzenhof	2,476 62
	Errichtung einer Güterwärterwohnung im Stallgebäude zu Bahnhof Derzenhof (Restbetrag)	1,537 65
	Anbau am Güterschuppen auf dem Bahnhofe Rostock mit Verlegung der Geleise u. (Restbetrag)	4,399 53
	Vornahme von Vorarbeiten auf dem Bahnhofe Bülow, Zwecks baulicher Veränderung daselbst (Theilbetrag)	821 51
	Entwässerung des Bahnhofes Schönberg	126 —
	Entwässerung des Perrongeleises an der Bergseite auf dem Bahnhofe Kleinen	281 47
	Herstellung einer Wasserleitung auf dem Bahnhofe Hagenow zum Auswaschen der Locomotiven	330 75
	Herstellung eines Umladeperrons daselbst	5,871 4
	Anlage einer Viehrampe mit Anschlußgeleise auf der Haltestelle Bentzchow (Theilbetrag)	10 54
	Entwässerung der Kellerräume im Empfangsgebäude auf Bahnhof Malchin	1,409 38
	Veränderung von Zugbarrieren nach Vorschrift des Bahnpolizeireglements (Restbetrag)	1,769 56
	Anbringung von Läutewerken für die Zugbarrieren bei 53 Privat-Bahnübergängen	3,180 —
	Ummummerirung der Wärterstationen auf der I. Bahn-Abtheilung	135 —
	Herstellung neuer Schneezäune und Schneewände an der Bahn (Theilbetrag)	1,473 87
	Einführung von Morse-Telegraphen-Apparaten auf der Bahnstrecke Lübeck-Bülow (Theilbetrag)	7,184 37
	Beschaffung eines Läutewerks-Inductors für die Haltestelle Bentzchow	267 50
	Veränderung der Heizvorrichtung im Verwaltungsgebäude zu Schwerin (Theilbetrag)	1,527 5
	Beschaffung einer Centesimalwaage für den Bahnhof Güstrow (Theilbetrag)	2,966 92
	Zinsen auf geleistete Vorschüsse und Coursverlust auf vorräthige Effecten	7,042 99
	Bestand ultimo 1875	404,411 34
		642,459 13

IV. III

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1875.

Einnahme.	M.	Ausgabe.	M.
Bestand am Schlusse des Jahres 1874	2'088,076 77	Unterhaltung und Auswechselung des Oberbau-Materials; als Schienen, Schwellen, Weichen etc.	166,201 3
Einnahme aus dem Verkauf abgängiger Schienen, Schwellen, Werkstattabfälle etc.	62,460 80	Umbau des Hauptgleises auf dem Bahnhofe Hagenow mit 125 mm. hohen Wignolschienen (Theilbetrag)	22,215 96
Zinsen auf vorräthige Effecten	97,132 —	Umbau des Hauptgleises auf dem Bahnhofe Schwerin desgl.	29,307 58
Zuschuß aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1875	285,000 —	Umbau des Stuhlbnahgleises in der Richtung von Bülow nach Warnow auf 4500 Meter	107,258 87
		Umbau von 8 Stück 4" Weichen auf den Bahnhöfen Blankenberg, Güstrow und Schwaan, incl. Schwellen und Anschlußschienen (Theilbetrag)	21,014 79
		Herstellung einer Laskenverbindung für die Stuhlbnah zwischen Kleinen und Wismar (Theilbetrag)	102 8
		Erneuerung von 515 Stück Siederohren in verschiedenen Locomotiven	5,912 37
		Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst einer Kesselflatte an 2 Locomotiven	1,660 90
		Erneuerung der Spritzkasten an 6 Locomotiven	327 76
		Neubeschaffung und Aufziehen von 138 Stück Locomotiv- und Tenderradbandagen	19,977 58
		Neubeschaffung von 6 Stück Reservefedern	206 82
		Aufpolsterung und Erneuerung der Tuchbezüge in 10 Personenwagen I. und II. Classe	8,356 42
		Erneuerung der Wand- und Deckenverkleidung in 30 Wagen-Coupees	2,348 14
		Erneuerung der Achshalter und Achsbüchsen an 6 Personenwagen (Theilbetrag)	133 44
		Erneuerung der Zugapparate, Spiralfedern und Bufferhülsen an 20 Personenwagen (Theilbetrag)	954 70
		Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 10 Personenwagen (Theilbetrag)	194 67
		Neubeschaffung und Aufziehen von 98 Stück Bandagen auf die Räder der Personenwagen	7,430 49
		Erneuerung der Oberkasten an 2 Schweinewagen	1,876 45
		Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 14 Güterwagen	842 77
		Neubeschaffung von 118 Stück Bandagen für Güterwagenräder	9,352 90
		Zinsen auf geleistete Vorschüsse und Coursverlust auf vorräthige Effecten	38,788 67
		Bestand ultimo 1875	2'088,205 18
	2'532,669 57		2'532,669 57

Effekten-Bestand des Reserve- und Erneuerungsfonds ultimo 1875.

	Nominalwerth M.
1. Reserve-Fond.	
In Oesterreichisch-Französischen 5 pCt. Staatsbahn-Prioritäten	300,000
„ Berlin-Potsdam-Magdeburger 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. D	96,000
„ Dortmund-Soester 4 pCt. Prioritäten I. Serie	12,600
	<hr/> 408,600
2. Erneuerungsfond.	
In Thüringer 4½ pCt. garantirten Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C	900,000
„ Oberschlesischen 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. D	24,300
„ do. do. do. von 1873	336,000
„ Oesterreichisch-Französischen 5 pCt. Staatsbahn-Prioritäten	290,000
„ Lombardischen 5 pCt. Prioritäten	406,800
„ Dortmund-Soester 4 pCt. Prioritäten I. Serie	181,200
	<hr/> 2'138,300

Stationsweise Zusammenstellung im Jahre 1875.

N.	Von resp. nach	Es sind abgegangen von den Stationen:					
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
1	Lübeck	911	15,890	33,238	31,040	12,250	93,329
2	Lüdersdorf	3	89	2,516	4,756	49	7,413
3	Schönberg	109	4,033	15,842	14,255	739	34,978
4	Grevesmühlen	195	5,144	12,356	9,547	1,134	28,376
5	Bohitz	122	1,600	3,605	4,365	215	9,907
6	Kleinen	98	3,644	12,307	13,523	2,846	32,418
7	Wismar	280	10,318	20,851	19,208	5,886	56,543
8	Schwerin	1,610	29,051	41,059	41,012	9,153	121,885
9	Bachun	12	839	1,667	10,794	286	13,598
10	Hagenow	1,253	13,762	19,220	21,969	4,791	60,995
11	Bentschew	31	983	961	3,702	149	5,826
12	Blankenberg	111	3,878	8,705	11,920	877	25,491
13	Warnow	19	774	2,103	4,016	263	7,175
14	Bützow	252	8,247	19,749	18,079	5,481	51,808
15	Schwaan	61	4,327	16,764	15,589	944	37,685
16	Rostock	1,320	24,924	42,979	34,271	12,154	115,648
17	Güstrow	379	13,001	26,328	24,760	2,773	67,241
18	Valendorf	100	2,726	5,444	7,493	320	16,083
19	Teterow	425	6,012	14,098	12,914	1,103	34,552
20	Malchin	295	5,902	13,919	11,723	931	32,770
21	Stavenhagen	333	3,961	10,375	8,405	1,395	24,469
22	Mölln	82	1,610	2,975	3,947	220	8,834
23	Neubrandenburg	540	9,236	16,825	14,887	1,634	43,122
24	Spenholz	1	142	620	1,834	2	2,599
25	Derpenhof	162	2,388	5,700	5,917	325	14,492
26	Landesgrenze	667	9,188	16,250	20,811	3,749	50,665
Summa		9,371	181,669	366,456	370,737	69,669	997,902

der Personen-Frequenz.

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.
902	16,132	33,459	34,946	15,409	100,848	1,813	32,022	66,697	65,986	27,659	194,177
4	80	2,551	5,446	47	8,128	7	169	5,067	10,202	96	15,541
109	3,849	15,718	14,022	755	34,453	218	7,882	31,560	28,277	1,494	69,431
175	5,118	11,965	10,040	706	28,004	370	10,262	24,321	19,587	1,840	56,380
95	1,498	3,571	4,375	157	9,693	217	3,098	7,176	8,740	372	19,600
75	3,525	12,448	12,773	3,662	32,486	173	7,169	24,755	26,296	6,508	64,904
292	11,270	22,003	17,869	7,909	59,343	572	21,588	42,854	37,077	13,795	115,886
1,701	28,393	41,261	40,815	9,551	121,721	3,311	57,444	82,320	81,827	18,704	243,606
20	835	1,704	10,052	253	12,864	32	1,674	3,371	20,846	539	26,462
1,168	13,346	18,660	23,944	4,971	62,089	2,421	27,108	37,880	45,913	9,762	123,084
42	947	910	3,745	187	5,831	73	1,930	1,871	7,447	336	11,657
105	3,871	8,900	11,855	1,419	26,150	216	7,749	17,605	23,775	2,296	51,641
28	849	2,082	4,013	232	7,204	47	1,623	4,185	8,029	495	14,379
235	8,138	20,034	17,809	3,479	49,695	487	16,385	39,783	35,888	8,960	101,503
63	4,264	16,538	15,723	1,166	37,754	124	8,591	33,302	31,312	2,110	75,439
1,290	25,016	42,577	34,516	6,495	109,594	2,610	49,940	85,556	68,787	18,649	225,542
381	13,038	25,670	24,774	3,041	66,904	760	26,039	51,998	49,534	5,814	134,145
114	2,659	5,382	7,575	336	16,066	214	5,385	10,826	15,068	656	32,149
367	6,097	14,239	12,624	1,136	34,463	792	12,109	28,337	25,538	2,239	69,015
346	5,922	13,746	11,101	1,041	32,156	641	11,824	27,665	22,824	1,972	64,926
308	3,860	10,484	8,486	1,580	24,718	641	7,821	20,859	16,891	2,975	49,187
69	1,605	3,076	3,903	857	9,510	151	3,215	6,051	7,850	1,077	18,344
546	9,350	17,175	14,555	1,709	43,335	1,086	18,586	34,000	29,442	3,343	86,457
1	133	592	1,339	4	2,069	2	275	1,212	3,173	6	4,668
166	2,363	5,798	6,097	297	14,721	328	4,751	11,498	12,014	622	29,213
769	9,511	15,913	18,340	3,270	47,803	1,436	18,699	32,163	39,151	7,019	98,468
9,371	181,669	366,456	370,737	69,669	997,902	18,742	363,338	732,912	741,474	139,338	1,995,804

VII.

Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Güter im Jahre 1875.

Nr.	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:		Es sind angekommen auf den Stationen:		Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:	
		Frachtgut Kilogramm.	Güter Kilogramm.	Frachtgut Kilogramm.	Güter Kilogramm.	Frachtgut Kilogramm.	Güter Kilogramm.
1	Lübeck	34'970,343	750,930	69'594,727	477,790	104'565,070	1'228,720
2	Schönberg	8'274,274	40,800	3'015,104	78,460	11'289,378	119,260
3	Grevesmühlen	9'263,904	70,730	6'077,649	87,790	15'341,553	158,520
4	Bohitz	1'477,830	11,810	575,250	19,660	2'053,080	31,470
5	Kleinen	4'220,820	24,700	7'992,762	50,500	12'213,582	75,200
6	Wismar	45'575,403	501,750	13'224,379	243,420	58'799,782	745,170
7	Schwerin	20'293,718	458,830	37'917,299	703,570	58'211,017	1'162,400
8	Rachum	457,820	6,420	335,110	17,890	792,930	24,310
9	Hagenow	36'425,931	830,350	62'108,908	710,940	98'534,839	1'541,290
10	Bentfchow	1'644'540	14,650	449,300	27,490	2'093,840	42,140
11	Blankenberg	14'322,397	82,360	5'870,847	122,490	20'193,244	204,850
12	Friedrichswalde	2'366,740	—	59,690	—	2'426,430	—
13	Barnow	1'588,410	12,990	378,460	21,840	1'966,870	34,830
14	Bülow	8'655,215	125,950	6'241,392	154,830	14'896,607	280,780
15	Schwaan	5'146,670	71,080	2'683,367	75,490	7'830,037	146,570
16	Rostock	33'822,098	818,420	36'970,544	717,560	70'792,642	1'535,980
17	Güstrow	25'746,542	306,690	16'072,287	361,000	41'818,829	667,690
18	Salendorf	4'520,380	13,410	1'716,140	47,410	6'236,520	60,820
19	Teterow	11'666,304	120,400	11'802,312	163,160	23'468,616	283,560
20	Malchin	7'341,177	92,670	4'724,965	116,590	12'066,142	209,260
21	Stavenhagen	8'574,203	79,570	4'830,425	91,740	13'404,628	171,310
22	Mölln	1'949,750	20,750	764,765	22,980	2'714,515	43,730
23	Neubrandenburg	17'559,731	153,020	14'604,083	224,020	32'163,814	377,040
24	Dersgenhof	8'480,940	24,980	3'709,870	50,110	12'190,810	75,090
25	Landesgrenze	37'754,444	397,650	40'379,949	444,180	78'134,393	841,830
	Summe	352'099,584	5'030,910	352'099,584	5'030,910	704'199,168	10'061,820

Nachweisung der im Jahre 1875 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

Nr.	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	117	1,582	959	100	148	178	222	80	12
2	Schönberg	4	372	573	339	2,173	3,037	85	13	—
3	Grevesmühlen	5	250	228	7	2,747	856	86	182	4
4	Bobitz	5	216	9	5	83	75	30	3	—
5	Kleinen	4	48	79	92	1,044	177	118	17	3
6	Wismar	26	208	756	385	6,446	5,532	128	652	4
7	Schwerin	88	269	266	124	2,092	9,173	386	379	3
8	Zachun	—	—	—	5	56	26	23	32	—
9	Hagenow	47	665	297	120	988	116	359	307	—
10	Bentschew	—	—	—	36	4	1	21	2	—
11	Blankenberg	10	108	780	364	5,646	7,225	97	119	—
12	Barnow	7	11	18	9	83	151	25	45	—
13	Bülow	55	255	259	92	1,689	1,572	175	150	1
14	Schwaan	21	388	979	1,090	3,175	2,826	122	354	8
15	Rostock	80	686	348	1,497	1,703	3,338	324	377	7
16	Güstrow	47	309	574	493	4,704	3,794	251	580	3
17	Valendorf	2	58	198	67	1,510	744	56	118	—
18	Teterow	18	179	1,085	863	9,723	10,177	115	175	2
19	Malchin	22	149	348	361	3,015	3,080	100	189	3
20	Stavenhagen	5	192	474	529	5,322	5,006	95	524	2
21	Mölln	1	—	16	25	178	67	28	49	—
22	Neubrandenburg	30	895	1,709	818	12,878	6,826	224	2,842	8
23	Dersgenhof	3	37	229	65	3,679	1,194	99	4,389	1
24	Landesgrenze	57	1,758	1,321	72	10,510	55,767	292	173	5
Summa		654	8,635	11,505	7,558	79,596	120,938	3,461	11,751	66

zusammen 243,510 Stück Vieh.

IX.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1873.				1874.				1873.			
	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	93,329	2	7'165,663	3	80,823	2	6'358,275	3	67,527	2	5'187,397
Lüdersdorf	23	7,413	25	77,803	25	4,624	25	50,642	25	4,353	25	47,242
Schönberg	11	34,978	16	938,100	11	33,509	14	985,070	12	28,827	16	788,527
Grevesmühlen	15	28,376	13	1'077,175	14	28,040	13	1'056,054	15	24,901	14	936,727
Bobitz	21	9,907	21	259,192	21	10,236	21	267,571	21	8,726	21	226,455
Kleinen	14	32,418	17	856,340	15	27,420	17	690,699	14	25,932	17	645,525
Wismar	6	56,543	7	2'683,819	6	52,493	7	2,448,807	6	49,773	7	2'317,552
Schwerin	1	121,885	3	5'540,987	1	120,796	3	5'514,148	1	109,044	3	4'903,627
Rachun	20	13,598	22	217'546	20	12,725	22	204,678	20	11,372	23	180,720
Hagenow	5	60,995	6	3'135,589	5	61,020	5	3'142,228	5	60,060	6	3'099,322
Bentischow	25	5,826	24	141,989	24	5,994	24	141,592	24	5,827	24	143,430
Blankenberg	16	25,491	14	1'027,858	16	25,394	15	937,836	16	23,891	13	956,663
Warnow	24	7,175	23	190,618	23	7,427	23	198,064	23	6,745	22	188,760
Bützow	7	51,808	9	2'059,996	8	47,333	9	1'785,916	8	42,698	10	1'564,553
Schwaan	10	37,685	15	948,730	10	36,820	16	905,530	10	33,847	15	837,945
Rostock	2	115,648	1	7'916,780	2	104,464	1	6'759,650	2	96,700	1	6'232,425
Güstrow	4	67,241	5	3'189,648	4	64,609	6	3'127,425	4	64,738	5	3'358,042
Salendorf	18	16,083	18	517,593	18	15,808	18	510,227	18	14,391	18	484,643
Teterow	12	34,552	10	1'697,362	12	32,821	10	1'599,618	11	31,402	9	1'572,135
Malchin	13	32,770	11	1'490,143	13	29,396	11	1'333,307	13	27,963	11	1'281,307
Stavenhagen	17	24,469	12	1'235,898	17	24,014	12	1'208,264	17	23,085	12	1'274,400
Mölln	22	8,834	20	362,964	22	8,477	20	340,553	22	6,980	20	289,357
Neubrandenburg	9	43,122	8	2'249,650	9	42,151	8	2'222,560	9	39,937	8	2'249,580
Sponholz	26	2,599	26	21,609	—	—	—	—	—	—	—	—
Derzenhof	19	14,492	19	397,651	19	13,789	19	388,535	19	12,850	19	391,380
Landesgrenze	8	50,665	4	4'427,046	7	49,254	4	4'166,526	7	49,427	4	4'204,950
Summe	997,902		49'827,749		939,437		46'343,775		870,996		43'362,664	

Sede Person hat durch-
schnittlich zurückgelegt:

49,933 Kilometer.

49,331 Kilometer.

49,785 Kilometer.

Anmerkung. Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

der Personenbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre

Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1875.				1874.				1873.			
	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	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	100,848	1	8'450,894	3	84,121	1	6'885,121	3	81,449	1	7'298,303
Lüdersdorf	23	8,128	25	83,538	25	5,179	25	55,237	25	4,514	25	48,120
Schönberg	12	34,453	17	915,469	12	31,780	15	871,700	12	28,212	16	758,902
Grevesmühlen	15	28,004	13	1'053,499	14	28,236	13	1'053,082	15	24,876	14	917,812
Bobitz	21	9,693	21	247,978	21	10,034	21	250,974	21	8,511	21	215,160
Kleinen	13	32,486	15	935,136	15	26,649	17	671,641	14	25,603	17	609,870
Wismar	6	59,343	7	2'860,481	6	52,187	7	2'435,076	6	49,473	7	2'305,140
Schwerin	1	121,721	3	5'547,474	1	122,828	3	5'618,532	1	109,833	3	4'953,255
Zachun	20	12,864	22	202,662	20	12,198	22	192,040	20	10,826	23	170,167
Hagenow	5	62,089	5	3'212,810	5	62,111	5	3'187,250	5	59,297	6	3'028,447
Ventschow	25	5,831	24	137,958	24	5,741	24	136,448	24	5,519	24	133,950
Blankenberg	16	26,150	14	1'032,404	16	25,560	14	1'006,013	16	23,991	13	941,902
Warnow	24	7,204	23	184,392	23	7,404	23	189,472	23	6,441	22	176,130
Bülow	7	49,695	9	1'914,493	8	46,743	9	1'765,231	8	42,206	9	1'539,083
Schwann	10	37,754	16	931,831	10	36,701	16	868,742	10	33,592	15	808,365
Rostock	2	109,894	2	7'190,495	2	104,666	2	6'850,072	2	95,163	2	6'103,732
Güstrow	4	66,904	6	3'152,518	4	64,521	6	3'082,004	4	65,079	4	3'308,145
Salendorf	18	16,066	18	501,118	18	16,238	18	518,432	18	14,202	18	451,492
Teterow	11	34,463	10	1'666,386	11	32,435	10	1'562,222	11	30,637	10	1'471,867
Malchin	14	32,156	11	1'551,269	13	29,020	11	1'374,398	18	27,217	11	1'296,435
Stavenhagen	17	24,718	12	1'180,863	17	24,047	12	1'182,199	17	21,533	12	1'026,840
Mölln	22	9,510	19	405,991	22	8,909	19	390,214	22	7,570	20	334,252
Neubrandenburg	9	43,335	8	2'148,059	9	41,517	8	2'121,387	9	39,707	8	2'020,687
Sponholz	26	2,069	26	17,571	—	—	—	—	—	—	—	—
Dersgenhof	19	14,721	20	400,968	19	13,733	20	379,302	19	13,008	19	358,815
Landesgrenze	8	47,803	4	3'901,492	7	46,879	4	3'696,986	7	42,537	5	3'085,793
Summe	997,902	49'827,749	939,437	46'343,775	870,996	43'362,664						

Sede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

49,933 Kilometer.

49,331 Kilometer.

49,785 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	1873.			1874.			1873.		
	Kilogramm	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Kilogramm	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Kilogramm	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck	4 35'721,273	1 5,159'278,261	5	31'149,450	2 4,197'095,850	5	28'607,600	2 4,058'335,150	
Schönberg	15 8'315,074	17 202'195,968	16	7'003,600	17 154'686,300	16	5'526,550	18 122'981,250	
Grevesmühlen	11 9'334,634	15 377'812,551	13	9'395,050	15 385'123,350	13	6'816,650	14 266'361,350	
Bohitz	24 1'489,640	23 53'255,180	23	1'943,300	21 75'028,050	20	1'944,550	20 63'492,750	
Kleinen	19 4'245,520	18 171'334,890	19	3'207,400	20 110'942,150	21	1'893,150	19 66'653,650	
Wismar	1 46'077,153	5 2,209'954,552	1	42'012,650	5 2,070'728,850	1	39'610,650	5 1,827'044,250	
Schwerin	7 20'752,548	11 841'219,572	6	24'997,900	10 972'879,550	6	20'655,500	10 765'940,900	
Zachun	25 464,240	25 8'791,820	25	329,100	25 5'513,350	—	—	—	
Hagenow	3 37'256,281	4 3,132'899,187	4	31'820,350	4 2,521'448,800	4	30'243,550	4 2,279'967,000	
Dentschow	22 1'659,190	24 35'482,870	21	2'216,850	22 50'352,600	19	2'143,350	21 50'420,250	
Blankenberg	9 14'404,757	10 856'034,411	9	17'164,350	11 969'848,500	9	16'030,500	8 900'907,150	
Friedrichswalde	20 2'366,740	20 108'344,160	22	2'138,300	19 116'442,750	23	1'001,600	22 33'113,250	
Warnow	23 1'601,400	22 55'784,890	24	1'258,650	23 45'602,650	24	866,150	23 30'297,000	
Bützow	12 8'781,165	13 652'446,725	11	10'027,900	13 777'733,250	14	6'457,600	13 517'687,150	
Schwaan	17 5,217,750	14 403'665,780	17	5,128,600	14 402'767,500	17	3'367,250	15 237'838,500	
Rostock	5 34'640,518	3 3,355'806,173	2	39'870,950	3 4,001'456,050	2	32'079,000	3 3,252'687,400	
Güstrow	6 26'053,232	6 2,107'454,638	7	22'474,450	6 1,946'654,150	7	20'335,100	7 1,705'234,500	
Valendorf	18 4'533,790	16 240'510,950	18	4'319,150	16 246'956,200	18	2'996,250	16 173'883,000	
Teterow	10 11'786,704	7 1,235'593,816	10	13'308,950	8 1,503'485,350	10	9'201,600	9 898'590,400	
Malchin	16 7'433,847	12 769'276,859	14	8'550,850	12 871'159,700	11	7'547,050	11 757'431,000	
Stavenhagen	13 8'653,773	9 877'374,217	12	9'869,050	9 1,043'309,650	12	7'105,300	12 749'981,250	
Mölln	21 1'970,500	21 92'487,260	20	2'742,250	24 45'013,700	22	1'157,850	24 18'087,000	
Neubrandenburg	8 17'712,751	8 1,185'942,951	8	21'449,000	7 1,522'009,700	8	18'837,550	6 1,826'776,900	
Derzshof	14 8'505,920	19 140'866,880	15	8'038,300	18 136'482,800	15	6'164,350	17 125'498,600	
Landesgrenze	2 38'152,094	2 5,061'170,361	3	36'221,400	1 4,518'470,100	3	31'878,750	1 4,252'438,100	
Summe	357'130,494	29,334'984,922		356'637,800	28,691'190,900		302'467,450	24,981'647,750	

Jedes Kilogramm Gut hat durchschnittlich zurückgelegt:

82,141 Kilometer.

80,449 Kilometer.

82,593 Kilometer.

Anmerkung. Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

der Güterbeförderung.

Stationen für die letzten 3 Jahre

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1875.		1874.		1873.	
	Kilogramm	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Kilogramm	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Kilogramm	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer
Lübeck	1 70'072,517	1 8,360'942,500	2 70'958,450	1 8,449'091,300	1 63'830,300	1 8,373'404,650
Schönberg	17 3'093,564	17 125'714,098	16 2'972,500	17 116'754,650	18 1'830,550	18 68'487,000
Grevesmühlen	12 6'165,439	14 264'973,822	9 7'177,350	13 310'980,700	11 4'899,750	14 199'941,750
Bohß	21 594,910	21 21'846,780	20 961,700	20 28'988,550	21 392,100	26 15'104,250
Kleinen	10 8'043,262	15 158'490,738	13 5'357,800	15 124'440,450	9 9'413,200	15 170'489,650
Wismar	8 13'467,799	9 795'857,063	8 12'893,500	8 748'366,150	8 11'939,000	8 672'993,750
Schwerin	4 38'620,869	5 1,721'948,851	4 34'394,450	5 1,536'021,900	5 30'277,800	5 1,313'179,500
Zachun	24 353,000	23 9'937,430	21 275,850	24 7'103,250	—	—
Hagenow	2 62'819,848	2 5,041'052,872	1 79'292,150	2 6,223'880,900	2 59'753,450	2 4,427'225,650
Ventischew	22 476,790	24 8'272,410	22 555,500	23 9'620,950	22 337,850	22 7'254,400
Blankenberg	13 5'993,337	12 374'213,221	11 5,696,650	12 377'153,000	13 4'449,150	13 243'642,000
Friedrichswalde	25 59,690	15 1'939,170	25 7,850	25 99,250	24 53,400	24 1'728,400
Warnow	23 400,300	22 10'516,350	23 451,350	22 10'467,600	20 425,350	21 13'439,250
Bülow	11 6'396,222	13 322'370,636	12 5'432,850	14 306'326,700	10 5'121,650	12 253'971,000
Schwaan	18 2'758,857	16 134'308,859	17 2'953,750	16 120'686,000	16 2'344,900	16 98'601,400
Rostock	5 37'688,104	4 3,610'581,688	5 32'251,150	3 3,277'737,650	3 32'627,600	3 3,179'493,400
Güstrow	6 16'433,287	6 1,095'984,448	6 17'742,500	6 1,274'460,550	7 12'954,150	7 864'334,500
Valendorf	19 1'763,550	18 118'690,770	19 1'740,350	18 111'337,550	19 1'491,500	17 81'801,400
Teterow	9 11'965,472	8 880'367,426	10 6'289,700	9 517'366,900	12 4'476,250	9 361'861,150
Malchin	15 4'841,555	10 420'738,945	14 5'267,950	10 447'496,700	15 3'459,650	10 295'098,400
Stavenhagen	14 4'922,165	11 396'807,380	15 4'879,000	11 378'580,750	14 3'673,050	11 288'511,850
Mölln	20 787,745	20 39'493,175	21 698,600	21 18'368,500	23 174,950	23 3'904,850
Neubrandenburg	7 14'828,103	7 1,003'858,289	7 17'514,450	7 1,038'142,900	6 15'590,500	6 940'576,850
Dargen Hof	16 3'759,980	19 97'789,840	18 2'702,450	19 75'872,400	17 2'055,800	19 66'851,600
Landesgrenze	3 40'824,129	3 4,318'288,161	3 38'169,950	4 3,181'845,650	4 30'895,550	4 3,039'751,100
Summe	357'130,494	29,334'984,922	356'637,800	28,691'190,900	302'467,450	24,981'647,750

Jedes Kilogramm Gut hat durchschnittlich zurückgelegt:

82,141 Kilometer.

80,449 Kilometer.

82,593 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Rechnung der Knappschafts-Casse

pro 1875.

Tit.	Gegenstand.	Betrag.	
		M.	
	Einnahme.		
1	Bestand am 31. December 1874	98,528	56
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	15,711	39
3	Zufällige Einnahmen	216	52
4	Zinsen auf belegte Kapitalien.	4,318	20
5	Zuschuß der Eisenbahngesellschaft	11,743	79
	Einnahme überhaupt	130,518	46
	Ausgabe.		
1	Invaliden-Pensionen	325	12
2	Wittwen-Pensionen	477	20
3	Coursdifferenz auf Effecten.	21	—
	Ausgabe überhaupt	823	32
	Abschluß.		
	Einnahme	130,518	46
	Ausgabe	823	32
	Bestand am 31. December 1875	129,695	14
	Die vorstehende Summe befindet sich im Deposito der Hauptcasse in Effecten mit	113,736	1
	in Baar mit	15,959	13
	Zusammen mit	129,695	14

Rechnung der Knappschafts-Casse

pro 1875.

Tit.		Gegenstand.	Betrag.	
			M.	
Einnahme.				
1		31. December 1874	98,528	56
2		Beiträge der Mitglieder	15,711	39
3		Einnahmen	216	52
4		Belegte Kapitalien.	4,318	20
5		Eisenbahngesellschaft	11,743	79
			Einnahme überhaupt	130,518 46
Ausgabe.				
1		Entlohnungen	325	12
2		Beiträge	477	20
3		Ausgabe auf Effecten.	21	—
			Ausgabe überhaupt	823 32
Abschluß.				
Einnahme			130,518	46
Ausgabe			823	32
Bestand am 31. December 1875			129,695	14
Ende Summe befindet sich im Deposito der Hauptcasse in Effecten mit			113,736	1
in Baar mit			15,959	13
Zusammen mit			129,695	14

