

Dieses Werk wurde Ihnen durch die Universitätsbibliothek Rostock zum Download bereitgestellt.

Für Fragen und Hinweise wenden Sie sich bitte an: digibib.ub@uni-rostock.de

---

**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 F. Hartig'schen Offizin.



1871-21(11)10

Stadtbibliothek und Universitätsbibliothek  
Göttingen



1802 200 300

6581

1802 200 300

## 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 Strasburg 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-Gröfning 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-Kleinener 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 repräsentieren eine Gesammlänge von 321,284 Kilometern oder 42,8 Meilen.

Das Gesamt-Anlage-Capital beträgt	41'139,834 M.
Das Capital für Erweiterungen der Bahn ic. 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 Pf = 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 Pf = 960,000 Reichsmark übernommen, deren Werth, mit Rücksicht auf die in den Annuitäten enthaltenen Zins- und Amortisationsbeträge zu 5% capitalisiert, sich auf 6'400,000 Pf = 19'200,000 Reichsmark berechnet (cf. § 5 des Gesellschafts-Statuts).

Seit ult. 1872 ist an Capital für Erweiterungen der Bahn und Ergänzung der Betriebsmittel der Betrag von 685,483 M. aufgewendet, so daß das Gesamt-Anlage-Capital unter Hinzurechnung der Aufwendungen für Erweiterungen sich am Schluf 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 Strasburg die Hauptbahn.

Dieselbe hat ihren Anfangspunct in dem Bahnhof der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn zu Lübeck, überschreitet in nächster Nähe des Bahnhofs 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 jetztgenannte Bahn in der Ebene kreuzt, zur Verbindung mit der Lübeck-Hamburger Bahn bis zur Rothbecker 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 Knotenpunkt 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 Bentschow 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 Büzow, 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 Calendorf 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 4500 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 Derzenhof hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunct an der mecklenburgisch-preußischen Grenze, wo die Berlin-Stettiner Zweigbahn Pasewalk-Strasburg 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 jetztgenannter Stadt und deren Hafenanlagen.

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

Die Zweigbahn Büzow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Büzow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, überzeugt diesen Fluß unweit des jetztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunct, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Büzow-Schwaan liegt der tiefste Punct der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,857 Meter ist. Die Länge beträgt 30,744 Klm.

## A. Bahnhauptplanum.

Das Terrain ist überall für die Anlage zweier Geleise erworben, die Erdarbeiten sind jedoch nur teilweise zweigleisig ausgeführt. Ebenso sind die beiden Nebelbrücken bei Büzow, 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 Gleise ist 7,846 Meter, für 1 Gleis 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 1,555 Meter Höhe. Zum Schutz gegen Schneewehungen sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt.

## B. Oberbau.

Die Spurweite ist die normale von 1,435 Meter.

### a. Länge der Gleise.

Die durchgehenden Gleise haben, wie bereits erwähnt, eine Länge von . . . . . 321,284 Klm. Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengeleise bei Wismar und Rostock, sowie des Gleises zur Cokerei 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 allmäßigen 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 Vignolschienengleis	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 "
Stuhlschienengleis	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.

Sämtliche Schienen liegen auf Querjwellen. Die 125, 121, 105 und 78 mm. hohen Vignolschienen sind mit Hakennägeln, die 131 mm. hohen dagegen mit Tiresfonds (Schraubennägeln) befestigt.

Die leichtgedachten Schienen sind 7,50 m. lang und haben ein Gewicht von 34,50 Kgr. pro lfd. Meter. Die hier zur Anwendung gekommene schwedende Stoßverbindung besteht aus:

2 Taschen à 540 mm. lang, à 6,7 Kgr.

4 Taschenbolzen, à 0,825 "

Auf den Endjwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch 2 verzinkte Tiresfonds befestigt sind. Außerdem liegt in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Kurven werden 5 Unterlagsplatten unter jeder Schiene verwendet. An den Enden sind die Schienen mit 2, um 25 mm. gegeneinander versetzte Einklönungen versehen. Die Tiresfonds sind exkl. 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 Desbrièresche Ringe verstärkt.

Die 125 mm. hohen Vignolschienen sind 6,59 m. lang und wiegen 35,54 Kgr. pro lfd. Meter. Die feste Stoßverbindung derselben besteht aus:

2 Läschchen à 418 mm. lang, durchschnittlich 4 Kgr. schwer,  
4 Läschchenbolzen, 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 Hakenägel, auf den Mittelschwellen dagegen durch 2 Hakenägel 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 Läschchen	à 430 mm. lang, à 3,50 Kgr.
4 Läschchenbolzen	à 0,46 "
1 Stoßplatte	à 3,75 "

In den Curven liegen außerdem zum Theil noch Mittelpfosten 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 Läschchen wiegen pro Stück 2,50 Kgr. und sind 418 mm. lang. Die Läschchenbolzen 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 Schwällen 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 Läschchenverbindung an Stelle der Stoßstühle ergaben ein sehr günstiges Resultat, so daß im laufenden Jahre die Strecke Kleinen-Wismar damit ausgerüstet werden soll.

### e. 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. Schwällen.

Sämtliche zur Verwendung gekommenen Schwällen sind aus Kiefernholz und mit Zinckchlorid getränkt. Die Mittelschwällen 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 Schwällen liegen durchschnittlich in 0,8 m.—0,9 m. Entfernung von einander; die den Stoßen zunächst liegenden sind jedoch etwas näher an die Stoße gerückt. Auf den Strecken mit schwabendem Stoß sind nur Mittelschwällen 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 Lehm- boden sind durch ein ausgedehntes Drainirungssystem entwässert. Die Schwällen liegen auf einer 0,29 m. starken Bettung und sind mit einer 0,05 m. starken Kieschicht überdeckt.

### C. Bauwerke im Bahnhof.

Vorhanden sind:

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

Davon sind: 1 gewölbt

und 7 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summa: 8.

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

2) Kleinere Brücken und Durchlässe von über 2 m. bis 10 m. Lichtweite jeder Öffnung 62 Stück.

Davon sind: 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 Siele . . . . . 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 "

Holztrümmer . . . . . 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 Sponholz zwischen den Stationen Neubrandenburg und Derzenhof eröffnet.

Die nachfolgende Zusammenstellung enthält eine Übersicht 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.	Entfernung.	
	Kilometer im Einzelnen.	im Ganzen.
<b>1. Lübeck-Landesgrenze.</b>		
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
Bützow . . . . .	10,50	99,83
Güstrow . . . . .	13,27	113,10
Calendorf . . . . .	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
Sponholz . . . . .	7,10	207,80
Derzenhof . . . . .	14,95	222,75
Landesgrenze vor Straßburg . . . . .	6,60	229,35
<b>2. Kleinen-Wismar.</b>		
Kleinen.		
Wismar . . . . .	15,60	15,60
<b>3. Kleinen-Hagenow.</b>		
Kleinen.		
Schwerin . . . . .	16,43	
Zehden . . . . .	16,05	32,48
Hagenow . . . . .	12,15	44,63
<b>4. Bützow-Rostock.</b>		
Bützow.		
Schwaan . . . . .	14,25	
Rostock . . . . .	16,73	30,98
Summa:	320,56	320,56

## F. Telegraphen-Einrichtungen.

### a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

- 1) Perron-Telegraphen.
- 2) Bahnhofs-Abschluß-Telegraphen.
- 3) Strecken-Telegraphen.

### b. Electromagnetische Telegraphen.

Die Bahnstrecken Bülow-Nostock und Hagenow-Schwerin haben eine Omnibusleitung, die übrigen Strecken eine Omnibus- und Correspondenzleitung. Die Omnibusleitung verbindet alle Stationen und Halbstellen 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 Meidingerschen 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.

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 bedektem Schaffnerstiz 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 Bahnhofsplatzums.
- 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 Läutewerk-Inductors.
- 4. Bahnhof Blankenberg.** Die Verlängerung des zweiten Geleises um 120,0 m., Behufs ermöglichen 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, Zwecks Erweiterung des letzteren.

- 5. Bahnhof Warnow.** Vollendung der inneren Ausstattung des Empfangshauses. Befestigung des Auffuhrweges.
- 6. Bahnhof Bülow.** Für den eventuellen Umbau dieses Bahnhofes sind umfangreiche Vorarbeiten ausgeführt worden.
- 7. Bahnhof Güstrow.** Herstellung einer Centesimalwaage. Eine Gleiserweiterung für den Productenverkehr ist vorbereitet. Herstellung einer Holzrampe entsprechend dem Normalprofil und Verlängerung derselben um 20 m.
- 8. Bahnhof Lüneburg.** 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 Mölln.** Vollendung des Empfangshauses mit Güterschuppen. Erweiterung der Gleise daselbst und Herstellung einer Verladerampe.
- 12. Bahnhof Neubrandenburg.** Veränderung der Verladerampe dem Normalprofil entsprechend.
- 13. Haltestelle Sponholz.** Herrichtung eines Empfangslocals und Perrons
- 14. Bahnhof Derzenhof.** Veränderung der Verladerampe dem Normalprofil entsprechend. Vollendung der Hüttswärterwohnung.
- 15. Bahnhof Wismar.** Herstellung einer neuen Weichenwärterbude.
- 16. Bahnhof Schwerin.** Umbau des 964,0 m. langen Hauptgleises nebst Anschlußweichen mit 125 mm. hohen Vignolschienen; Anlage eines 25 m. langen Gleises nebst Weiche zur Verbindung des östlichen Theiles der Schiebebühne am Wagenschuppen mit dem davorliegenden Gleise; Vergrößerung des Privatgebäudes; Herstellung eines zweiten Billetschalters; Veränderung der Heizvorrichtung im Directionsgebäude.
- 17. Bahnhof Hagenow.** Umbau des 752,0 m. langen Hauptgleises nebst Anschlußweichen mit 125 mm. hohen Vignolschienen. Herrichtung von 4 Weichenwärterwohnungen in unbenußten Räumen des Wagenschuppens. Inangriffnahme eines Beamtenwohnhauses für 2 Familien. Herstellung einer Umladebühne nebst Anschlußgleisen. Anlage einer Wasserleitung zum Auswaschen der Lokomotiven.
- 18. Bahnhof Schwaan.** Herstellung eines zweiten Privets für Passagiere. Verbreiterung des Zwischenperrons. Verlegung der Vieh- und Equipagenrampe nebst Viehhöfen und Umbau der anschließenden Gleise.
- 19. Bahnhof Rostock.** Herstellung eines 704 m. langen Gleises aus Stuhlschienen Behufs Expedition größerer Züge und zur Benutzung beim Rangieren. 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 Vignolgleis, aus 5,65 m. langen Schienen bestehend, der Strecke Warnow-Bülow in 131 mm. hohes Vignolgleis umgebaut.
- 2) 53 Stück Nebengänge, welche mit Zugbarrieren geschlossen werden, sind mit Läutewerken versehen.
- 3) Die Gitterbrücke über die Nebel auf der Strecke Bülow-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 umnummerirt.

- 6) Die Parallelwege im Büzower Holze, 770 m. lang, und bei Kl. Schwiesow, 285 m. lang, sind eingefriedigt worden.
- 7) Die neue Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, welche eine Umänderung der bestehenden optischen Signale sc. bedingte, ist am 1. November 1875 zur Einführung gelangt.
- 8) Auf den Stationen der Strecke Bülow - Lübeck sind anstatt der bisherigen Magnetzeiger - Apparate Morse-Apparate eingeführt worden.
- 9) Die nach dem Bahnpolizei-Neglement §. 15 erforderliche Anbringung von Laternenstüzen ist an sämtlichen Wagen beschafft worden.
- 10) 30 Stück bedeckte 4 rädrige Güterwagen mit Bremse und bedektem Schaffnersitz sind in der Wagenbau-Anstalt zu Malchin gebaut worden.
- 11) Desgleichen 2 Stück 4 rädrige Gepäckwagen nebst Ausrustung 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 Vignolschienen,
325	"	121 "
815	"	105 "
37	"	78 "
1,290	"	Stuhlschienen.

### K. Anschlußgleise.

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

### 2. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren vorhanden:

	1875.	1874.
<b>1. Locomotiven nebst Tendern:</b>		
ungekuppelte . . . . .	6 Stück	6 Stück
einfach gekuppelte . . . . .	41 "	41 "
zweifach gekuppelte . . . . .	11 "	11 "
Zusammen: 58 Stück	58 Stück.	58 Stück.
<b>2. Personenwagen:</b> . . . . .	132 Stück	133 Stück.
sonach 1875 weniger; 1 Stück.		
<b>3. Güterwagen:</b> bedekte . . . . .	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 Werkstattendienst leitet ein Maschinenmeister, welchem für die Werkstatt in Schwerin ein Werkstättenvorsteher, für die Werkstatt in Malchin ein Werkführer und ferner ein Werkführer für den Aufzieldienst 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 ic. und deren Angehörige besteht unter dem Namen „Knappschafts-Casse“ eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Der Stand letzterer ergiebt sich aus dem anliegenden Rechnungsbuchschluß. (Anlage XI.) Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 11,743,70 M. geleistet.

Bethiligt waren an der Knappschaftscasse ult. 1875 = 457 Personen, deren jährliches Dienstekommen zusammen 301,642 M. beträgt. Pensionnaire 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 Unterstützungs-Casse 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 Reservesfonds 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 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
Private Depeschen . . . . .	14,983

Die für Privatdepeschen erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Anteile nebst Botenlohn, Porto &c. betragen 9,200,<sup>24</sup> M.

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Anteile nebst Botenlohn &c. . . . . 2,374,<sup>13</sup> "

Bleibt als diesseitiger Anteil 6,826,<sup>11</sup> 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 Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Bahnstrecke von der Preußischen Landesgrenze bis Strasburg ist vertragmäßig 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 Hannoverschen 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 Hannoverschen 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-Weser-, der Main-Neckar-, Großherzoglich Badischen, Königlich Württembergischen Bahn (Westdeutscher Verband);
- 10) mit der Nassauischen, der Hessischen Ludwigs-, den Pfälzischen, der Saarbrücker und den Elsäss-Lothringischen Bahnen (Nordwestdeutscher Verband);
- 11) mit der Berlin-Stettiner Bahn;
- 12) mit der Oberschlesischen Bahn (Lübeck-Schlesischer Verband);
- 13) mit der Königlichen 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 Königlichen 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;

- 21) mit der Auflig.-Teplizer, der Dur.-Bodenbacher, der Österreichischen Staats- und der Österreichischen Nordwestbahn für Braunkohlen;  
 22) mit der Magdeburg-Leipziger Bahn für Salz;  
 23) mit der Berlin-Anhalter Bahn für Getreide und Delhamen.

Im Jahre 1875 sind nachfolgende Änderungen eingetreten:

#### a. Personenverkehr.

Directer Personen- und Gepäckverkehr ist eingerichtet zwischen Station Berlin via Pasewalk und via Hagenow, sowie zwischen Station Hamburg via Lübeck und via Hagenow einerseits und Copenhagen andererseits über Rostock-Nyköping.

#### 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 Alerandrowo, Warschau und Lodz andererseits (Hamburg-Lübeck-Polnischer Verband);
- 5) ein Specialtarif ist eingerichtet für den Transport von Kaff und Kalksteinen von Station Rüdersdorf der Königlichen 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 Verbandsverfahre mehrfach eine Erweiterung erfahren.

Die zur Station mit vollständigen Abfertigungs-Befugnissen erhobene Haltestelle Mölln ist mit sämtlichen 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 Binnenvorkehr:					
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	=		
Militärpersonen . . . . .	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	Kilometer
= IV. =	370,737	=	=	16'511,376	=	= 44,54	im Durchschnitt
in Summa	928,233	Personen	auf	44'406,002	Kilometer, oder	47,84	
Militärpersonen . . . . .	69,669	=	=	5'421,747	=	= 77,82	pro Person.
Summe überhaupt . . . . .	997,902	Personen	auf	49'827,749	Kilometer, oder	49,93	

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.		
Militärpersonen . . . . .	80,151,89 =	1,15 = = = 0,015 =		
an diversen Neben-				
Einnahmen . . . . .	19,817,48 =	—	—	pro Person und Kilometer.
in Summa	1'901,994,96 M.	1,91 M. pro Person und 0,038 M.		

Neben die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1875 gibt 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 Vorjahr 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
= II. =	181,669	10'674,808	173,853	10'228,631	mehr	7,816
= III. =	366,456	16'548,874	349,236	15'975,099	"	17,220
= IV. =	370,737	16'511,376	364,800	16'255,575	"	5,937
	928,233	44'406,002	897,313	43'115,146	mehr	30,920
Militär-Transporte . . . . .	69,669	5'421,747	42,124	3'228,629	"	27,545
Gesammt-Verkehr . . . . .	997,902	49'827,749	939,437	46'343,775	mehr	58,465
						3'483,974

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

für Civilpersonen	im Jahre 1875 . . . . .	1'821,843,07 M.
	= = 1874 . . . . .	1'761,207,36 =
mittim 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 Kilogramm und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergiebt 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:

Güter . . . . .	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 =
Frachtfreie Dienstgüter . . . . .	134'812,879 Kilogramm auf 7,469'135,669 Kilometer.
in Summa . . . . .	27'661,938 = 1,445'203,695 =
	162'474,817 Kilogramm auf 8,914'339,364 Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Güter . . . . .	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 =
Frachtfreie Dienstgüter . . . . .	222'317,615 Kilogramm auf 21,863'849,253 Kilometer.
in Summa . . . . .	71,018 = 5'856,787 =
	222'388,633 Kilogramm auf 21,871'706,040 Kilometer.

Der ganze Transport betrug daher:

Güter . . . . .	5'030,910 Kilogramm auf 406'829,860 Kilometer, oder 80,87
Normalfrachtgüter und Güter der ermäßigten Classe II. . . . .	69'313,843 = 5,935'162,984 = 85,63 Kilometer im Durchschnitt
Güter der Wagenladungsklassen . . . . .	282'785,741 = 22,992'992,078 = 81,31 pro Kilogramm.
Frachtfreie Dienstgüter . . . . .	357'130,494 Kilogramm auf 29,334'984,922 Kilometer, oder 82,14
gütter . . . . .	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 betragen: im Durchschnitt  
 für Güter . . . . . 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. c. 29,658,97 = — —

in Summa 2'138,164,36 M. 0,006 M. pro Kgr. und 0,00007 M. pro Kgr. und Klm.

Im Verhältnis zu dem Jahre 1874 betragen die Transporte:  
 der Güter . . . . . 477,530 Kgr. weniger und 28'908,490 Kgr.-Klm. weniger,  
 der Normalfrachtgüter und Güter der er- mäßigten 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 ergiebt:

für Güter 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 ergiebt das Jahr 1875 einen Mehrtransport von 12 Stück und eine Mehreinnahme von 312,82 M.

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

## 3) Viehhbeförderung.

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 ergiebt das Jahr 1875 einen Mehetransport 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 Vorjahr.

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-Nebensicht.

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 Vorjahr 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 Vorjahr,
2. Gepäck . . . . .	18,814 Kilogr.	,	17,950 Kilogr.	,
3. Güter (excl. 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 (spezifische Frequenz):

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

Die Einnahmen betrugen im Ganzen 4'603,947,89 M. gegen 4'239,322,00 M. im Vorjahr  
und pro Kilometer Bahnlänge:

1. aus dem Personenverkehr . . . . .	5,932,06 M.	gegen	5,642,57 M.	im Vorjahr,
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	,	677,89	,

in Summe pro Kilometer 14,365,31 M. gegen 13,221,55 M. im Vorjahr,  
daher im Jahre 1875 gegen 1874 mehr 1,143,46 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 Vorjahr,
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 Vorjahr,
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	2'072,150,29 M.	im Vorjahr,	
pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	6,654,66 "	"	6,462,75 "	"
mithin pro 1875 mehr . . . . .	191,91 "	pro Kilometer Bahnlänge.		

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Nutzkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit . . . . .	0,16 M.	gegen	0,17 M.	im Vorjahr,
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 Vorjahr,	

mithin pro 1875 gegen das Vorjahr mehr . . . . . 0,01 M. pro Nutzkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesammt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung . . . . .	4,26 %	gegen	4,71 %	im Vorjahr,
die Bahn-Verwaltung . . . . .	15,98 "	"	15,31 "	"
die Transport-Verwaltung . . . . .	26,08 "	"	28,86 "	"
in Summe 46,32 %	gegen	48,88 %	im Vorjahr,	

mithin pro 1875 gegen das Vorjahr weniger 2,56 %.

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

Davon ist gezahlt:

1. die pro 1875 vertragsmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung zu zahlende Anuität 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 " 475,000,00 "
3. die vertragsmäßige Tantieme mit . . . . . 27,367,95 "
4. als Dividende pro 1875 auf das Aktienkapital von 13'500,000 M. à 7 p.Ct. oder 35 M. pro Aktie; auf 27,000 Aktien . . . . . 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 speziellen 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.

## I.

## Betriebs-Rechnung für das Jahr 1875.

## I. Betriebs-Einnahmen.

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

## II. Betriebs-Ausgaben.

Absch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	M.	M.	M.
A.			Allgemeine Verwaltung.				
	I.		Besoldungen.				
	1		Gehalte der Directions-Mitglieder . . . . .	30,300	—		
	2		Gehalte der Beamten sämtlicher Centralbureaux . . . . .	89,513	53		
	3		Gehalte des Ober-Betriebs-Inspectors, dessen Beamte, sowie der Beamten der Wagen-Controle . . . . .	21,769	19		
	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 Bureaux derselben, sowie Löhne der ständigen Arbeiter in der Druckerei und Materialien-Verwaltung . . . . .	3,504	73		
	11		Umgangskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen . . . . .	12	—		
	14		Remunerationen, Gratificationen, Unterstützungen und Gnaden-Gehalte . . . . .	650	—		
	15		Kosten des Großherzoglichen Eisenbahn-Commissariats . . . . .	3,900	—		
	III.		Sachliche Verwaltungskosten.				
	1		Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porto, Depeschengebühren, Inspektionenkosten, Bücher ic. . . . .	12,010	30		
	2		Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocalen . . . . .	3,394	90		
	3		Unterhaltung und Ergänzung des Inventars . . . . .	597	48		
	4		Dienstkleidung für Beamte der Allgemeinen Verwaltung . . . . .	526	64		
	VI.		Sonstige Ausgaben.				
	1		Zuschuß zur Knappschafts- und Werkstatt-Kranken-Casse, sowie auf die Gesellschafts-Casse übernommene Pensionen . . . . .	12,929	51		
	2		Gerichts-, Notariats-, Advocatur-, Stempel- und Bereidigungskosten . . . . .	731	16		
	3		Beiträge zur Unterhaltung der Abrechnungs-Bureaux 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		Mieten für Verwaltungs-Bureaux . . . . .	1,800	—		
	9		Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	1,042	50		
			Summe A. Allgemeine Verwaltung				
						196,431	14

## Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Absch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	M.		
B.			<b>Bahn-Verwaltung.</b>				
	I.		<b>Besoldungen.</b>				
		3	Gehalte der Bahnbetriebs-Ingenieure, deren Schreiber und Bürodienner, sowie des gesamten Streckenpersonnales . . . . .	244,074	30		
		4	Gehalte des Stationspersonnales mit Ausnahme des Expeditions-Personnales . . . . .	129,700	39		
		5	Gehalte des Telegraphen-Personnales . . . . .	9,605	—		
						383,379	69
	II.		<b>Andere persönliche Ausgaben.</b>				
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Bahn-Personnales . . . . .	5,470	90		
		3	Diätarische Aushilfe in den Abtheilungs-Büreau und im Stationsdienst . . . . .	202	50		
		4	Löhne der Hülfsarbeiter im Stations- und Streckendienst . . . . .	4,244	94		
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Verseuchungen . . . . .	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.		<b>Sachliche Verwaltungskosten.</b>				
		1	Büreaubedürfnisse, Drucksachen, Porto &c. . . . .	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.		<b>Unterhaltung der Bahnanlagen.</b>				
		1	Unterhaltung des Planums, der Böschungen, Gräben &c. . . . .	6,728	88		
		2	Unterhaltung der Brücken, Durchlässe, Wege-Ueber- und Unterführungen, Futtermauern &c. . . . .	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 Werkstattgebäude, incl. deren Einrichtung . . . . .	3,084	94		
		6	Unterhaltung der Bahnhofs-Nebenanlagen, Viehrampen, Krahne, Wasserversorgungs-Einrichtungen, Perrons, Einfriedigungen &c. . . . .	10,525	37		
		7	Unterhaltung der Bahn-Nebenanlagen, Wegenübergänge, Seiten-durchlässe, Pflanzungen, Pflasterungen, Schneezäune &c. . . . .	6,726	66		
		8	Unterhaltung der optischen Telegraphen . . . . .	1,241	91		
		9	Unterhaltung des electro-magnetischen Telegraphen, incl. der Apparate und Lautewerke . . . . .	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.	Poj.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.		
				M.	M.	M.	M.	
			Transport			727,012	47	
B.	VI.		Sonstige Ausgaben.					
		4	Feuerversicherungs-Prämien und Beitrag zum Feuerversicherungsfond	4,214	—			
		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	14			
						8,949	75	
			Summe B. Bahn-Verwaltung			735,961	92	
C.			Transport-Verwaltung					
	I.		Besoldungen.					
		3	Gehalte des Maschinenpersonales, incl. der Werkstätten-Bürobeamte	29,476	16			
		4	Gehalte des Expeditionspersonales	61,140	90			
		6	Gehalte des Locomotiv- und Wagenpersonales	155,836	63			
						246,453	69	
	II.		Andere persönliche Ausgaben.					
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagenpersonales	8,787	62			
		3	Diätarische Ausihilfe im Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagendiente	2,026	50			
		4	Löhne der Hülfsarbeiter im Locomotiv- und Wagendiente	2,818	30			
		5	Arbeitslöhne im Expeditionsdienste (Güterbodenarbeiter, Kofferträger)	35,826	45			
		6	Arbeitslöhne im Fahrdienste (Maschinen- und Wagenpusser, 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	Tourenmelder der gemeinschaftlichen Fahrbeamten in den durchgehenden Verbandszügen	7,144	26			
		10	Erspartiziprämién im Fahrdienste beim Kohlen- und Ölverbrauch	23,271	77			
		11	Umgangskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen	822	50			
		12	Vorübergehende Unterstützungen an im Dienste verunglückte Beamte und Arbeiter und deren Hinterbliebenen	100	—			
		13	Prämien für Entdeckung von Achs- und Bandagebrüchen	27	—			
		14	Remunerationen, Gratificationen und Unterstützungen	2,278	—			
						228,390	87	
						Latus		
							474,844	56

## Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Absch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.
				M.	M.	
			Transport			474,844 56
C.	III.		Sachliche Verwaltungskosten.			
	1		Büreaubedürfnisse, Drucksachen für den Expeditions- und Fahr- dienst, Plomben &c.	19,891	82	
	2		Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale des Expeditions- 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		Tantieme für Einkassirung der Frachtgelder	1,724	45	
	7		Entschädigung für das Vorhalten von Güterbodenkästen	313	50	
						58,144 2
V.			Kosten des Bahutransportes.			
	1		Brennmaterial zur Heizung der Locomotiven, Dampfpumpen und Vorwärmern	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 &c.	3,924	75	
						551,000 87
VI.			Sonstige Ausgaben.			
	4		Feuerversicherungs-Prämien und Beitrag zum Feuerversicherungs-Fond	5,958	—	
	6		Entschädigungen im Güter-Berkehr	1,831	46	
	7		Miete für Benutzung fremder Transportmittel	106,861	72	
	9		Unvorhergesehene Ausgaben	2,648	60	117,299 78
			Summe C. Transport-Verwaltung			1'201,289 23
			Niederholung 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	
			Überschuß	2'472,265	60	

II.

Bilanz pro 3

### Activations

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 vorräthigen Betriebs- und Werkstatt-Materialien . . . . .	590,381	04
Effecten . . . . .	2'517,021	21
Verschiedene Debitoren . . . . .	35,810	37
Cassenbestand und Guthaben bei verschiedenen Banken . . . . .	808,758	50
11 600,000		
12 672,11		
13 417,62		
14 192,5		
15 500,00		
16 512,11		
17 902,30		
18 124,3		
19 100,00		
20 100,00		
21 100,00		
22 100,00		
23 100,00		
24 100,00		
25 100,00		
26 100,00		
27 100,00		
28 100,00		
29 100,00		
30 100,00		
31 100,00		
32 100,00		
33 100,00		
34 100,00		
35 100,00		
36 100,00		
37 100,00		
38 100,00		
39 100,00		
40 100,00		
41 100,00		
42 100,00		
43 100,00		
44 100,00		
45 100,00		
46 100,00		
47 100,00		
48 100,00		
49 100,00		
50 100,00		
51 100,00		
52 100,00		
53 100,00		
54 100,00		
55 100,00		
56 100,00		
57 100,00		
58 100,00		
59 100,00		
60 100,00		
61 100,00		
62 100,00		
63 100,00		
64 100,00		
65 100,00		
66 100,00		
67 100,00		
68 100,00		
69 100,00		
70 100,00		
71 100,00		
72 100,00		
73 100,00		
74 100,00		
75 100,00		
76 100,00		
77 100,00		
78 100,00		
79 100,00		
80 100,00		
81 100,00		
82 100,00		
83 100,00		
84 100,00		
85 100,00		
86 100,00		
87 100,00		
88 100,00		
89 100,00		
90 100,00		
91 100,00		
92 100,00		
93 100,00		
94 100,00		
95 100,00		
96 100,00		
97 100,00		
98 100,00		
99 100,00		
100 100,00		
101 100,00		
102 100,00		
103 100,00		
104 100,00		
105 100,00		
106 100,00		
107 100,00		
108 100,00		
109 100,00		
110 100,00		
111 100,00		
112 100,00		
113 100,00		
114 100,00		
115 100,00		
116 100,00		
117 100,00		
118 100,00		
119 100,00		
120 100,00		
121 100,00		
122 100,00		
123 100,00		
124 100,00		
125 100,00		
126 100,00		
127 100,00		
128 100,00		
129 100,00		
130 100,00		
131 100,00		
132 100,00		
133 100,00		
134 100,00		
135 100,00		
136 100,00		
137 100,00		
138 100,00		
139 100,00		
140 100,00		
141 100,00		
142 100,00		
143 100,00		
144 100,00		
145 100,00		
146 100,00		
147 100,00		
148 100,00		
149 100,00		
150 100,00		
151 100,00		
152 100,00		
153 100,00		
154 100,00		
155 100,00		
156 100,00		
157 100,00		
158 100,00		
159 100,00		
160 100,00		
161 100,00		
162 100,00		
163 100,00		
164 100,00		
165 100,00		
166 100,00		
167 100,00		
168 100,00		
169 100,00		
170 100,00		
171 100,00		
172 100,00		
173 100,00		
174 100,00		
175 100,00		
176 100,00		
177 100,00		
178 100,00		
179 100,00		
180 100,00		
181 100,00		
182 100,00		
183 100,00		
184 100,00		
185 100,00		
186 100,00		
187 100,00		
188 100,00		
189 100,00		
190 100,00		
191 100,00		
192 100,00		
193 100,00		
194 100,00		
195 100,00		
196 100,00		
197 100,00		
198 100,00		
199 100,00		
200 100,00		
201 100,00		
202 100,00		
203 100,00		
204 100,00		
205 100,00		
206 100,00		
207 100,00		
208 100,00		
209 100,00		
210 100,00		
211 100,00		
212 100,00		
213 100,00		
214 100,00		
215 100,00		
216 100,00		
217 100,00		
218 100,00		
219 100,00		
220 100,00		
221 100,00		
222 100,00		
223 100,00		
224 100,00		
225 100,00		
226 100,00		
227 100,00		
228 100,00		
229 100,00		
230 100,00		
231 100,00		
232 100,00		
233 100,00		
234 100,00		
235 100,00		
236 100,00		
237 100,00		
238 100,00		
239 100,00		
240 100,00		
241 100,00		
242 100,00		
243 100,00		
244 100,00		
245 100,00		
246 100,00		
247 100,00		
248 100,00		
249 100,00		
250 100,00		
251 100,00		
252 100,00		
253 100,00		
254 100,00		
255 100,00		
256 100,00		
257 100,00		
258 100,00		
259 100,00		
260 100,00		
261 100,00		
262 100,00		
263 100,00		
264 100,00		
265 100,00		
266 100,00		
267 100,00		
268 100,00		
269 100,00		
270 100,00		
271 100,00		
272 100,00		
273 100,00		
274 100,00		
275 100,00		
276 100,00		
277 100,00		
278 100,00		
279 100,00		
280 100,00		
281 100,00		
282 100,00		
283 100,00		

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 . . . . .	<u>152,827 =</u>
Reservesfond 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 3
die Ausgaben betragen:	
a) für die Allgemeine-, Bahn- und Transport-Berwaltung 2'133,682 M. 29 3	
b) Zahlung der Annuitäten . . . . .	<u>960,000 = —</u>
	3'093,682 = 29 =
Reingewinn pro 1875	1'512,265 M. 60 3
Hiezu Gewinn-Nebentrag aus dem Jahr 1874	<u>69,956 = 58 =</u>
Zusammen Reingewinn	1'582,222 M. 18 3
Von diesem Reingewinn sind überwiesen (s. oben):	
a) dem Reservesfond . . . . .	190,000 M.
b) dem Erneuerungsfond . . . . .	<u>285,000 =</u>
	475,000 = — =
Bleibt Neubefüllung	1'107,222 M. 18 3
Davon ist zu zahlen:	
1) vertragsmäßige Lantieme mit . . . . .	27,367 M. 95 3
2) Die Dividende pro 1875 auf das Actien-Capital von 13'500,000 M.	
a 7% oder 35 M. pro Actie auf 27,000 Actien . . . . .	<u>945,000 = — =</u>
Bleibt als Gewinn-Nebentrag auf das Jahr 1876. . . . .	<u>134,854 = 23 =</u>
	Summe wie vor 1'107,222 M. 18 3
	36'651,971 12

III.

## Rechnung des

## G i n u a h m e.

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. Stempelkosten	29,318	5
Einnahme aus der Veräußerung von entbehrlich gewordenen Telegraphen-Zeiger-Apparaten . . . . .	1,164	—
Zuschuß aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1875 . . . . .	190,000	—
<hr/>		
2. 00 M. 190,000		
2. 02 M. 190,000		
2. 04 M. 190,000		
2. 06 M. 190,000		
2. 08 M. 190,000		
2. 10 M. 190,000		
2. 12 M. 190,000		
2. 14 M. 190,000		
2. 16 M. 190,000		
2. 18 M. 190,000		
2. 20 M. 190,000		
2. 22 M. 190,000		
2. 24 M. 190,000		
2. 26 M. 190,000		
2. 28 M. 190,000		
2. 30 M. 190,000		
2. 32 M. 190,000		
2. 34 M. 190,000		
2. 36 M. 190,000		
2. 38 M. 190,000		
2. 40 M. 190,000		
2. 42 M. 190,000		
2. 44 M. 190,000		
2. 46 M. 190,000		
2. 48 M. 190,000		
2. 50 M. 190,000		
2. 52 M. 190,000		
2. 54 M. 190,000		
2. 56 M. 190,000		
2. 58 M. 190,000		
2. 60 M. 190,000		
2. 62 M. 190,000		
2. 64 M. 190,000		
2. 66 M. 190,000		
2. 68 M. 190,000		
2. 70 M. 190,000		
2. 72 M. 190,000		
2. 74 M. 190,000		
2. 76 M. 190,000		
2. 78 M. 190,000		
2. 80 M. 190,000		
2. 82 M. 190,000		
2. 84 M. 190,000		
2. 86 M. 190,000		
2. 88 M. 190,000		
2. 90 M. 190,000		
2. 92 M. 190,000		
2. 94 M. 190,000		
2. 96 M. 190,000		
2. 98 M. 190,000		
3. 00 M. 190,000		
3. 02 M. 190,000		
3. 04 M. 190,000		
3. 06 M. 190,000		
3. 08 M. 190,000		
3. 10 M. 190,000		
3. 12 M. 190,000		
3. 14 M. 190,000		
3. 16 M. 190,000		
3. 18 M. 190,000		
3. 20 M. 190,000		
3. 22 M. 190,000		
3. 24 M. 190,000		
3. 26 M. 190,000		
3. 28 M. 190,000		
3. 30 M. 190,000		
3. 32 M. 190,000		
3. 34 M. 190,000		
3. 36 M. 190,000		
3. 38 M. 190,000		
3. 40 M. 190,000		
3. 42 M. 190,000		
3. 44 M. 190,000		
3. 46 M. 190,000		
3. 48 M. 190,000		
3. 50 M. 190,000		
3. 52 M. 190,000		
3. 54 M. 190,000		
3. 56 M. 190,000		
3. 58 M. 190,000		
3. 60 M. 190,000		
3. 62 M. 190,000		
3. 64 M. 190,000		
3. 66 M. 190,000		
3. 68 M. 190,000		
3. 70 M. 190,000		
3. 72 M. 190,000		
3. 74 M. 190,000		
3. 76 M. 190,000		
3. 78 M. 190,000		
3. 80 M. 190,000		
3. 82 M. 190,000		
3. 84 M. 190,000		
3. 86 M. 190,000		
3. 88 M. 190,000		
3. 90 M. 190,000		
3. 92 M. 190,000		
3. 94 M. 190,000		
3. 96 M. 190,000		
3. 98 M. 190,000		
4. 00 M. 190,000		
4. 02 M. 190,000		
4. 04 M. 190,000		
4. 06 M. 190,000		
4. 08 M. 190,000		
4. 10 M. 190,000		
4. 12 M. 190,000		
4. 14 M. 190,000		
4. 16 M. 190,000		
4. 18 M. 190,000		
4. 20 M. 190,000		
4. 22 M. 190,000		
4. 24 M. 190,000		
4. 26 M. 190,000		
4. 28 M. 190,000		
4. 30 M. 190,000		
4. 32 M. 190,000		
4. 34 M. 190,000		
4. 36 M. 190,000		
4. 38 M. 190,000		
4. 40 M. 190,000		
4. 42 M. 190,000		
4. 44 M. 190,000		
4. 46 M. 190,000		
4. 48 M. 190,000		
4. 50 M. 190,000		
4. 52 M. 190,000		
4. 54 M. 190,000		
4. 56 M. 190,000		
4. 58 M. 190,000		
4. 60 M. 190,000		
4. 62 M. 190,000		
4. 64 M. 190,000		
4. 66 M. 190,000		
4. 68 M. 190,000		
4. 70 M. 190,000		
4. 72 M. 190,000		
4. 74 M. 190,000		
4. 76 M. 190,000		
4. 78 M. 190,000		
4. 80 M. 190,000		
4. 82 M. 190,000		
4. 84 M. 190,000		
4. 86 M. 190,000		
4. 88 M. 190,000		
4. 90 M. 190,000		
4. 92 M. 190,000		
4. 94 M. 190,000		
4. 96 M. 190,000		
4. 98 M. 190,000		
5. 00 M. 190,000		
5. 02 M. 190,000		
5. 04 M. 190,000		
5. 06 M. 190,000		
5. 08 M. 190,000		
5. 10 M. 190,000		
5. 12 M. 190,000		
5. 14 M. 190,000		
5. 16 M. 190,000		
5. 18 M. 190,000		
5. 20 M. 190,000		
5. 22 M. 190,000		
5. 24 M. 190,000		
5. 26 M. 190,000		
5. 28 M. 190,000		
5. 30 M. 190,000		
5. 32 M. 190,000		
5. 34 M. 190,000		
5. 36 M. 190,000		
5. 38 M. 190,000		
5. 40 M. 190,000		
5. 42 M. 190,000		
5. 44 M. 190,000		
5. 46 M. 190,000		
5. 48 M. 190,000		
5. 50 M. 190,000		
5. 52 M. 190,000		
5. 54 M. 190,000		
5. 56 M. 190,000		
5. 58 M. 190,000		
5. 60 M. 190,000		
5. 62 M. 190,000		
5. 64 M. 190,000		
5. 66 M. 190,000		
5. 68 M. 190,000		
5. 70 M. 190,000		
5. 72 M. 190,000		
5. 74 M. 190,000		
5. 76 M. 190,000		
5. 78 M. 190,000		
5. 80 M. 190,000		
5. 82 M. 190,000		
5. 84 M. 190,000		
5. 86 M. 190,000		
5. 88 M. 190,000		
5. 90 M. 190,000		
5. 92 M. 190,000		
5. 94 M. 190,000		
5. 96 M. 190,000		
5. 98 M. 190,000		
6. 00 M. 190,000		
6. 02 M. 190,000		
6. 04 M. 190,000		
6. 06 M. 190,000		
6. 08 M. 190,000		
6. 10 M. 190,000		
6. 12 M. 190,000		
6. 14 M. 190,000		
6. 16 M. 190,000		
6. 18 M. 190,000		
6. 20 M. 190,000		
6. 22 M. 190,000		
6. 24 M. 190,000		
6. 26 M. 190,000		
6. 28 M. 190,000		
6. 30 M. 190,000		
6. 32 M. 190,000		
6. 34 M. 190,000		
6. 36 M. 190,000		
6. 38 M. 190,000		
6. 40 M. 190,000		
6. 42 M. 190,000		
6. 44 M. 190,000		
6. 46 M. 190,000		
6. 48 M. 190,000		
6. 50 M. 190,000		
6. 52 M. 190,000		
6. 54 M. 190,000		
6. 56 M. 190,000		
6. 58 M. 190,000		
6. 60 M. 190,000		
6. 62 M. 190,000		
6. 64 M. 190,000		
6. 66 M. 190,000		
6. 68 M. 190,000		
6. 70 M. 190,000		
6. 72 M. 190,000		
6. 74 M. 190,000		
6. 76 M. 190,000		
6. 78 M. 190,000		
6. 80 M. 190,000		
6. 82 M. 190,000		
6. 84 M. 190,000		
6. 86 M. 190,000		
6. 88 M. 190,000		
6. 90 M. 190,000		
6. 92 M. 190,000		
6. 94 M. 190,000		
6. 96 M. 190,000		
6. 98 M. 190,000		
7. 00 M. 190,000		
7. 02 M. 190,000		
7. 04 M. 190,000		
7. 06 M. 190,000		
7. 08 M. 190,000		
7. 10 M. 190,000		
7. 12 M. 190,000		
7. 14 M. 190,000		
7. 16 M. 190,000		
7. 18 M. 190,000		
7. 20 M. 190,000		
7. 22 M. 190,000		
7. 24 M. 190,000		
7. 26 M. 190,000		
7. 28 M. 190,000		
7. 30 M. 190,000		
7. 32 M. 190,000		
7. 34 M. 190,000		
7. 36 M. 190,000		
7. 38 M. 190,000		
7. 40 M. 190,000		
7. 42 M. 190,000		
7. 44 M. 190,000		
7. 46 M. 190,000		
7. 48 M. 190,000		
7. 50 M. 190,000		
7. 52 M. 190,000		
7. 54 M. 190,000		
7. 56 M. 190,000		
7. 58 M. 190,000		
7. 60 M. 190,000		
7. 62 M. 190,000		
7. 64 M. 190,000		
7. 66 M. 190,000		
7. 68 M. 190,000		
7. 70 M. 190,000		
7. 72 M. 190,000		
7. 74 M. 190,000		
7. 76 M. 190,000		
7. 78 M. 190,000		
7. 80 M. 190,000		
7. 82 M. 190,000		
7. 84 M. 190,000		
7. 86 M. 190,000		
7. 88 M. 190,000		
7. 90 M. 190,000		
7. 92 M. 190,000		
7. 94 M. 190,000		
7. 96 M. 190,000		
7. 98 M. 190,000		
8. 00 M. 190,000		
8. 02 M. 190,000		
8. 04 M. 190,000		
8. 06 M. 190,000		
8. 08 M. 190,000		
8. 10 M. 190,000		
8. 12 M. 190,000		
8. 14 M. 190,000		
8. 16 M. 190,000		
8. 18 M. 190,000		
8. 20 M. 190,000		
8. 22 M. 190,000		
8. 24 M. 190,000		
8. 26 M. 190,000		
8. 28 M. 190,000		
8. 30 M. 190,000		
8. 32 M. 190,000		
8. 34 M. 190,000		
8. 36 M. 190,000		
8. 38 M. 190,000		
8. 40 M. 190,000		
8. 42 M. 190,000		
8. 44 M. 190,000		
8. 46 M. 190,000		
8. 48 M. 190,000		
8. 50 M. 190,000		
8. 52 M. 190,000		
8. 54 M. 190,000		
8. 56 M. 190,000		
8. 58 M. 190,000		
8. 60 M. 190,000		
8. 62 M. 190,000		
8. 64 M. 190,000		
8. 66 M. 190,000		
8. 68 M. 190,000		
8. 70 M. 190,000		
8. 72 M. 190,000		
8. 74 M. 190,000		
8. 76 M. 190,000		
8. 78 M. 190,000		
8. 80 M. 190,000		
8. 82 M. 190,000		
8. 84 M. 190,000		
8. 86 M. 190,000		
8. 88 M. 190,000		
8. 90 M. 190,000		
8. 92 M. 190,000		
8. 94 M. 190,000		
8. 96 M. 190,000		
8. 98 M. 190,000		
9. 00 M. 190,000		
9. 02 M. 190,000		
9. 04 M. 190,000		
9. 06 M. 190,000		
9. 08 M. 190,000		
9. 10 M. 190,000		
9. 12 M. 190,000		
9. 14 M. 190,000		
9. 16 M. 190,000		
9. 18 M. 190,000		
9. 20 M. 190,000		
9. 22 M. 190,000		
9. 24 M. 190,000		
9. 26 M. 190,000		
9. 28 M. 190,000		
9. 30 M. 190,000		
9. 32 M. 190,000		
9. 34 M. 190,000		
9. 36 M. 190,000		</td

# Reservefonds pro 1875.

## Ausgabe.

*M.*

Herstellung von 30 Stück neuen bedeckten 4rädr. Güterwagen à 200 Ctr. Tragfähigkeit mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz . . . . .	110,347	43
Beschaffung von 2 Stück 4rädrigen Gepäckwagen, nebst deren Ausrustung und zugehörigem Inventar . . . . .	11,433	1
Umbau von 27 Stück Viehwagen zur gleichzeitigen Benutzung als Güterwagen . . . . .	9,951	41
Beschaffung von 20 Stück neuen Bahnmüllerwagen, theilweise mit Bremse . . . . .	5,763	19
Anbringung von Heizungs-Vorrichtungen für Preßkohle in 12 Personenwagen I. und II. Classe . . . . .	4,285	84
Einbringung von Dosen in 6 Personenwagen III. Classe, Zwecks Heizung derselben . . . . .	494	37
Auswechselung, resp. Veränderung von Coupees I. Classe gegen Coupees II. Classe in 6 Personen- resp. Salomwagen . . . . .	564	12
Umänderung der Directions-Coupees in 4 Personenwagen III. Classe in Coupees 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 Schwaan, incl. veränderter Anlage des Viehrampengleises 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 . . . . .	2,425	95
Herstellung eines Expeditionslokales im Güterschuppen zu Blankenberg, Umänderung der Wärterräume im Stationsgebäude daselbst und Verlegung der Privets (Theilbetrag) . . . . .	3,851	77
Reparatur des Stationsgebäudes auf der Haltestelle Bentschow 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 &c. (Restbetrag) . . . . .	1,066	95
Erlichtung eines Empfangshauses mit Güterschuppen auf der Station Mölln (Restbetrag) . . . . .	11,075	86
Erlichtung einer Haltestelle zu Sponholz auf der Bahnstrecke Neubrandenburg-Derzenhof . . . . .	2,476	62
Einrichtung einer Hülfswärterwohnung im Stallgebäude zu Bahnhof Derzenhof (Restbetrag) . . . . .	1,537	65
Anbau am Güterschuppen auf dem Bahnhofe Rostock mit Verlegung der Geleise &c. (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 Perrongleises 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 Anschlußgleise auf der Haltestelle Bentschow (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	—
Umnummerirung 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 Bentschow . . . . .	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
<b>Bestand ultimo 1875</b> . . . . .	<b>404,411</b>	<b>34</b>
	<b>642,459</b>	<b>13</b>

IV

## 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 sc.	166,201	3
Einnahme aus dem Verkauf abgängiger Schienen, Schwellen, Werkstattabfälle sc. . . . .	62,460 80		Umbau des Hauptgeleises auf dem Bahnhofe Hagenow mit 125 mm. hohen Bignolschienen (Theilbetrag) . . . . .	22,215	96
Zinsen auf vorräthige Effecten . . . . .	97,132 —		Umbau des Hauptgeleises auf dem Bahnhofe Schwerin desgl. . . . .	29,307	58
Zuschuß aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1875	285,000 —		Umbau des Stuhlbahngeleises in der Richtung von Bülow nach Warnow auf 4500 Meter Umbau von 8 Stück 4" Weichen auf den Bahnhöfen Blankenberg, Güstrow und Schwaan, incl. Schwellen und Anschlußschienen (Theil- betrag) . . . . .	107,258	87
			Herstellung einer Latschenverbindung für die Stuhl- bahn zwischen Kleinen und Wismar (Theil- betrag) . . . . .	21,014	79
			Erneuerung von 515 Stück Siederohren in ver- schiedenen Locomotiven . . . . .	102	8
			Erneuerung der vorderen Nöhrwand nebst einer Kesselplatte an 2 Locomotiven . . . . .	5,912	37
			Erneuerung der Spritzkästen an 6 Locomotiven . .	1,660	90
			Neubeschaffung und Aufziehen von 138 Stück Locomotiv- und Tenderradbandagen . . . . .	327	76
			Neubeschaffung von 6 Stück Reservesfedern . .	19,977	58
			Aufpolsterung und Erneuerung der Tuchbezüge in 10 Personenwagen I. und II. Classe . . . . .	206	82
			Erneuerung der Wand- und Deckenverkleidung in 30 Wagen-Coupees . . . . .	8,356	42
			Erneuerung der Achshalter und Achsbüchsen an 6 Personenwagen (Theilbetrag) . . . . .	2,348	14
			Erneuerung der Zugapparate, Spiralfedern und Bufferhülsen an 20 Personenwagen (Theil- betrag) . . . . .	133	44
			Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 10 Personenwagen (Theilbetrag) . . . . .	954	70
			Neubeschaffung und Aufziehen von 98 Stück Bandagen auf die Räder der Personenwagen . .	194	67
			Erneuerung der Oberkästen an 2 Schweinewagen .	7,430	49
			Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 14 Güterwagen . . . . .	1,876	45
			Neubeschaffung von 118 Stück Bandagen für Güterwagenräder . . . . .	842	77
			Zinsen auf geleistete Vorschüsse und Coursverlust auf vorräthige Effecten . . . . .	9,352	90
			<b>Bestand ultimo 1875 . . . . .</b>	38,788	67
				2'088,205	18
				2'532,669 57	
				2'532,669 57	

# Effekten-Bestand des Reserve- und Erneuerungsfonds ultimo 1875.

					Nominalwerth
					M.
<b>1. Reserve-Fond.</b>					
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
					408,600
<b>2. Erneuerungs-Fond.</b>					
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
					2'138,300

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 . . . . .	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	Bobitz . . . . .	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	Zehden . . . . .	12	839	1,667	10,794	286	13,598
10	Hagenow . . . . .	1,253	13,762	19,220	21,969	4,791	60,995
11	Neustadt . . . . .	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	Nestorff . . . . .	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	Salendorf . . . . .	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	Sponholz . . . . .	1	142	620	1,834	2	2,599
25	Derbenhof . . . . .	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.

1875.

I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.	Es sind angekommen auf den Stationen:				Nebenhaupt 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	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	217	3,098	7,176	8,740	372	19,600						
175	5,118	11,965	10,040	706	28,004	370	10,262	24,321	19,587	1,840	56,380	75	3,202	6,508	6,508	64,904	64,904						
95	1,498	3,571	4,375	157	9,693	173	7,169	24,755	26,296	13,795	115,886	572	21,588	42,854	37,077	13,795	115,886						
75	3,525	12,448	12,773	3,662	32,486	292	11,270	22,003	17,869	7,909	59,343	20	835	1,704	10,052	253	12,864	32	1,674	3,371	20,846	539	26,462
1,701	28,393	41,261	40,815	9,551	121,721	3,311	57,444	82,320	81,827	18,704	243,606	1,701	28,393	41,261	40,815	9,551	121,721	3,311	57,444	82,320	81,827	18,704	243,606
1,168	13,346	18,660	23,944	4,971	62,089	2,421	27,108	37,880	45,913	9,762	123,084	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	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	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	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	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	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	109,894	2,610	49,940	85,556	68,787	18,649	225,542	1,290	25,016	42,577	34,516	6,495	109,894	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	381	13,038	25,670	24,774	3,041	66,904	760	26,039	51,998	49,534	5,814	134,145
367	6,097	14,239	12,624	1,136	34,463	792	12,109	28,337	25,538	2,239	69,015	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	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	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														

## VII.

### Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Eilgüter 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.	Eilgut Kilogramm.	Frachtgut Kilogramm.	Eilgut Kilogramm.	Frachtgut Kilogramm.	Eilgut 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	Bobitz . . . . .	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	Zaßdorf . . . . .	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	Bentschow . . . . .	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	Warnow . . . . .	1'588,410	12,990	378,460	21,840	1'966,870	34,830
14	Bützow . . . . .	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	Calendorf . . . . .	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 . . . . .	7'341,477	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	Derßenhof . . . . .	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

## VIII.

## Nachweisung

der

## im Jahre 1875 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

Nr.	Von	I. Fahr- zeuge.	II. Vieh.							Menagerie und andere Thiere Stück.	
			Pferde Stück.	Rindvieh Stück.	Kälber Stück.	Schafe Stück.	Schweine Stück.	Hunde Stück.	Geflügel Stück.		
1	Lübeck . . . . .	117	1,582	959	100	148	478	222	80	12	
2	Schönberg . . . . .	4	372	573	339	2,173	3,037	85	43	—	
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	4,044	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	Bentschow . . . . .	—	—	—	36	4	1	21	2	—	
11	Blankenberg . . . . .	10	108	780	364	5,646	7,225	97	119	—	
12	Warnow . . . . .	7	41	48	9	83	151	25	45	—	
13	Bützow . . . . .	55	255	259	92	4,689	4,572	175	150	4	
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	Salendorf . . . . .	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	Derzenhof . . . . .	3	37	229	65	3,679	4,194	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 Übersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1875.			1874.			1873.					
	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs									
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
Zehdenick . . . . .	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
Bentschow . . . . .	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
Nöstorf . . . . .	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
Eselendorf . . . . .	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

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

49,823 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
97	Lübeck . . .	3 100,848	1 8'450,894	3 84,121	1 6'885,121	3 81,449	1 7'298,303
42	Lüdersdorf . . .	23 8,128	25 83,538	25 5,179	25 55,237	25 4,514	25 48,120
27	Schönberg . . .	12 34,453	17 915,469	12 31,780	15 871,700	12 28,212	16 758,902
27	Großesmühlen . . .	15 28,004	13 1'053,499	14 28,236	13 1'053,082	15 24,876	14 917,812
55	Bobitz . . .	21 9,693	21 247,978	21 10,034	21 250,974	21 8,511	21 215,160
25	Kleinen . . .	13 32,486	15 935,136	15 26,649	17 671,641	14 25,603	17 609,870
52	Wismar . . .	6 59,343	7 2'860,481	6 52,187	7 2'435,076	6 49,473	7 2'305,140
27	Schwerin . . .	1 121,721	3 5'547,474	1 122,828	3 5'618,532	1 109,833	3 4'953,255
20	Zehdenick . . .	20 12,864	22 202,662	20 12,198	22 192,040	20 10,826	23 170,167
22	Hagenow . . .	5 62,089	5 3'212,810	5 62,111	5 3'187,250	5 59,297	6 3'028,447
30	Bentschow . . .	25 5,831	24 137,958	24 5,741	24 136,448	24 5,519	24 133,950
63	Blankenberg . . .	16 26,150	14 1'032,404	16 25,560	14 1'006,013	16 23,991	13 941,902
60	Warnew . . .	24 7,204	23 184,392	23 7,404	23 189,472	23 6,441	22 176,130
53	Bützow . . .	7 49,695	9 1'914,493	8 46,743	9 1'765,231	8 42,206	9 1'539,083
45	Schwaan . . .	10 37,754	16 931,831	10 36,701	16 868,742	10 33,592	15 808,365
25	Rostock . . .	2 109,894	2 7'190,495	2 104,666	2 6'850,072	2 95,163	2 6'103,732
42	Güstrow . . .	4 66,904	6 3'152,518	4 64,521	6 3'082,004	4 65,079	4 3'308,145
43	Calendorf . . .	18 16,066	18 501,118	18 16,238	18 518,432	18 14,202	18 451,492
35	Teterow . . .	11 34,463	10 1'666,386	11 32,435	10 1'562,222	11 30,637	10 1'471,867
07	Maldin . . .	14 32,156	11 1'551,269	13 29,020	11 1'374,398	18 27,217	11 1'296,435
00	Stavenhagen . . .	17 24,718	12 1'180,863	17 24,047	12 1'182,199	17 21,533	12 1'026,840
57	Mölln . . .	22 9,510	19 405,991	22 8,909	19 390,214	22 7,570	20 334,252
80	Neubrandenburg . . .	9 43,335	8 2'148,059	9 41,517	8 2'121,387	9 39,707	8 2'020,687
80	Eppendorf . . .	26 2,069	26 17,571	—	—	—	—
80	Derzenhof . . .	19 14,721	20 400,968	19 13,733	20 379,302	19 13,008	19 358,815
50	Landesgrenze . . .	8 47,803	4 3'901,492	7 46,879	4 3'696,986	7 42,537	5 3'085,793
64	Summe . . .	997,902	49'827,749	939,437	46'343,775	870,996	43'362,664

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt: 49,933 Kilometer. 49,331 Kilometer. 49,786 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

## X.

## Vergleichende Übersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1875.			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			
Bobitz . . . . .	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			
Zehdenick . . . . .	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			
Bentschen . . . . .	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			
Calendorf . . . . .	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			
Derzenhof . . . . .	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
Bebis . . . . .	21 594,910	21 21'846,780	20 961,700	20 28'988,550	21 392,100	20 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	24 275,850	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
Ventschow . . . . .	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	23 10'516,350	23 451,350	22 10'467,600	20 425,350	21 13'439,250
Bützow . . . . .	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 12'954,450	7 864'334,500
Calendorf . . . . .	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
Derpenhof . . . . .	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.

82,583 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

## XI.

## Rechnung der Knappſchafts-Caſſe

pro 1875.

Tit.	Gegenſtand.	Betrag.
		M.
<b>Einnahme.</b>		
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
	<b>Einnahme überhaupt . . . . .</b>	<b>130,518 46</b>
<b>Ausgabe.</b>		
1	Invaliden-Pensionen . . . . .	325 12
2	Wittwen-Pensionen . . . . .	477 20
3	Coursdifferenz auf Effecten . . . . .	21 —
	<b>Ausgabe überhaupt . . . . .</b>	<b>823 32</b>
<b>Abschluß.</b>		
	Einnahme . . . . .	130,518 46
	Ausgabe . . . . .	823 32
	<b>Bestand am 31. December 1875 . . . . .</b>	<b>129,695 14</b>
Die vorstehende Summe befindet sich im Deposito der Hauptcaſſe in Effecten mit . . . . .		
	in Baar mit . . . . .	113,736 1
	Zusammen mit . . . . .	15,959 13

## XI.

## Rechnung der Knappfests-Casse

pro 1875.

Tit.	Gegenstand.	Betrag.
		M.
<b>Ginnahme.</b>		
1	31. December 1874 . . . . .	98,528 56
2	eitäge der Mitglieder . . . . .	15,711 39
3	nnahmen . . . . .	216 52
4	belegte Kapitalien . . . . .	4,318 20
5	Eisenbahngesellschaft . . . . .	11,743 79
	<b>Ginnahme überhaupt . . . . .</b>	<b>130,518 46</b>
<b>Ausgabe.</b>		
1	enstionen . . . . .	325 12
2	nstionen . . . . .	477 20
3	ng auf Effecten . . . . .	21 —
	<b>Ausgabe überhaupt . . . . .</b>	<b>823 32</b>
<b>Abschluß.</b>		
	Ginnahme . . . . .	130,518 46
	Ausgabe . . . . .	823 32
	<b>Bestand am 31. December 1875 . . . . .</b>	<b>129,695 14</b>
	nde Summe befindet sich im Deposito der Hauptcasse in Effecten mit . . . . .	113,736 4
	in Baar mit . . . . .	15,959 13
	Zusammen mit . . . . .	129,695 14

