

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

**1876(1877)**

Schwerin: Druck der F. Hartig'schen Officin, [1877?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765932254>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

# Geschäfts-Bericht

der

## Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1876.

---

Schwerin.

Druck der F. Hartig'schen Officin.



Verzeichnis

Verzeichnis der Bibliothek

der Universität



1878

1878

1878

## 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, Büßow nach Rostock mit den Zweigbahnen Kleinen-Wismar und Büßow-Güstrow.

Die Concession zum Bau derselben wurde am 10. März 1846 ertheilt; die Betriebs-Eröffnung fand auf der Strecke Hagenow-Schwerin am 1. Mai 1847, von Schwerin bis 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-Kleinerer Eisenbahn-Gesellschaft unterm 20. December 1865 die Concession ertheilt.

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

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

Die auf diese Weise unter eine Verwaltung vereinigten Bahnstrecken repräsentiren eine Gesamtlänge von 321,568 Kilometern oder 42,87 Meilen.

Das Gesamt-Anlage-Capital beträgt . . . . .	41 139 834 <i>M.</i>
Das Capital für Erweiterung der Bahn u. ult. 1872 . . . . .	1 310 513 "
	Summa 42 450 347 <i>M.</i>

mithin pro Meile . . . . .	990 211,50 <i>M.</i>
pro Kilometer . . . . .	132 010,48 <i>M.</i>

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 haaren Betrag von 1 000 000  $\mathcal{F}$  = 3 000 000 *M.* als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

Die Gesellschaft hat dafür den Preis 4 500 000  $\mathcal{F}$  = 13 500 000 *M.* 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  $\mathcal{F}$  = 960 000 *M.* übernommen, deren Werth, mit Rücksicht auf die in den Annuitäten enthaltenen Zins- und Amortisationsbeträge zu 5% capitalisirt, sich auf 6 400 000  $\mathcal{F}$  = 19 200 000 *M.* berechnet (cf. § 5 des Gesellschafts-Statuts).

Seit ult. 1872 ist an Kapital für Erweiterungen der Bahn und Ergänzung der Betriebsmittel der Betrag von 765 296 *M.* aufgewendet, so daß das Gesamt-Anlage-Kapital unter Hinzurechnung der Aufwendungen für Erweiterungen sich am Schluß des Jahres 1876 auf 43 215 938 *M.* stellt.

## 1. Bahnbefchreibung.

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 Bahnhofes einen Arm der Trave und läuft bis zu dem von der Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung angelegten Rangirbahnhof auf 2,25 Klm. Länge parallel mit der Lübeck-Büchener Bahn. Von demselben ist ein Rangir-Gelcise, welches die letztgenannte 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 Knotenpunct für die Zweigbahnen Kleinen-Wismar und Kleinen-Hagenow ist. Von Kleinen aus, das nördliche Ende des großen Schweriner Sees umgehend, führt die Bahn in östlicher Richtung über Haltestelle Bentchow 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 Bützow, welcher in Form einer Kopfstation in dem hier von der Warnow und der Nebel gebildeten Winkel liegt. Von hier bis Gütstrow läuft die Bahn, die Nebel mittelst einer eisernen Brücke überschreitend, im Nebelthal hin. Von Gütstrow über Salendorf und Teterow in östlicher Richtung weiterführend, senkt sie sich mit einem Gefälle von 1 : 130 und 1 : 100 auf 1694 resp. 2262 Meter hinab in das Peenethal, welches mittelst eines 1500 Meter langen, bis zum Bahnhof Malchin führenden Dammes überschritten wird. Das Plateau des das Peenethal auf seinem rechten Ufer begleitenden Höhenzuges wird von Malchin aus durch Steigungen von 1 : 120, 1 : 100, 1 : 130 und 1 : 230 auf 923 resp. 2811, 993 und 2949 Meter gewonnen, und folgen sodann unter wechselnd starken Gefällen und Steigungen die Stationen Stavenhagen, Mölln und Neubrandenburg. Von hier führt die Bahn über die letzte Station 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.

Im Jahre 1876 hat eine Neu-Bermessung und Stationirung der Bahn stattgefunden.

Die Längenausdehnung der Hauptbahn beträgt 230,036 Klm

Die Zweigbahn von Kleinen nach Wismar, 15,706 Klm. lang, führt in ununterbrochenem Gefälle nach letztgenannter Stadt und deren Hafenanlagen.

Die Zweigbahn Kleinen-Hagenow, in weitem Bogen den Schweriner See umgehend, führt über Schwerin und Haltestelle Zachun nach Bahnhof Hagenow zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Sie ist 44,951 Klm. lang.

Die Zweigbahn Bützow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Bützow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, übersetzt diesen Fluß unweit des letztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunct, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Bützow-Schwaan liegt der tiefste Punct der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,557 Meter ist. Die Länge beträgt 30,575 Klm

### A. Bahnplanum.

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

Die Kronenbreite des Planums für 2 Geleise ist 7,546 Meter, für 1 Geleis in den Aufträgen 4,708 Meter, in den Abträgen 4,394 Meter. Die Böschungen sind für die Aufträge 1 $\frac{1}{2}$ füßig, für die Abträge 1 $\frac{1}{3}$ füßig mit 0,471 Meter breiten Baufets auf je 1,883 Meter Höhe. Zum Schutz gegen Schneehaltungen sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt.

## B. Oberbau.

Die Spurweite ist die normale von 1,435 Meter.

### a. Länge der Geleise.

Die durchgehenden Geleise haben, wie bereits erwähnt, eine Länge von . . . . . 321,568 Klm.  
Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengeleise bei Wismar und Rostock, sowie des Geleises zum Kohlenlagerplatz in Wismar, gegenwärtig eine Länge von . . . . . 74,195 =  
Mithin Gesamtlänge . . . . . 395,763 Klm.

### b. Schienen, deren Verbindung und Befestigung.

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

Die Bahn enthielt gegen Ende des Jahres:

	1876		1875	
	Auf freier Strecke.	Auf Bahnhöfen.	Auf freier Strecke.	Auf Bahnhöfen.
131 mm. hohes Bignolgeleis . . . . .	12,061 Klm.	0,536 Klm.	12,061 Klm.	0,536 Klm.
125 " " " " . . . . .	220,263 =	33,041 =	219,651 =	32,320 =
121 " " " " . . . . .	32,424 =	2,771 =	33,036 =	2,483 =
105 " " " " . . . . .	1,316 =	15,069 =	1,316 =	15,006 =
78 " " " " . . . . .	0,000 =	4,576 =	0,000 =	4,714 =
Stahlschienengeleis . . . . .	55,504 =	19,111 =	55,504 =	19,136 =
Summa . . . . .	321,568 Klm.	75,104 Klm.	321,568 Klm.	74,195 Klm.

Mithin ergibt sich pro 1876 eine Zunahme an Nebengeleisen von 909,0 Meter.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Versuche mit der Verwendung einer Laschenverbindung an Stelle der Stoßstühle ergaben ein günstiges Resultat, so daß im abgelaufenen Jahre die Strecke Kleinen-Bismar damit ausgerüstet worden ist.

Die günstigen Resultate, welche seitens vieler Bahnverwaltungen mit Bessemer Stahl-, resp. Stahlkopfschienen erzielt worden sind, waren Anlaß, daß im verflossenen Jahre nur solche Schienen beschafft worden sind und für die Folge auch ausschließlich verwendet werden sollen.

### c. Weichen.

Es sind im Ganzen 407 Weichen und 5 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 7 Stück englische, 2 Stück Blockweichen, die übrigen Zungenweichen.

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

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

### d. Schwellen.

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

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

### C. Bauwerke im Bahnplanum.

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 Warnow-Brücke bei Schwaan. 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 Ziele. . . . .	9 "

Summa: 427 Stück.

6) Seitendurchlässe in Wegeübergängen und Parallelwegen . . . . . 380 Stück.

Davon:

einfache Röhren . . . . .	264 Stück.
doppelte " . . . . .	7 "
gemauerte " . . . . .	5 "
gewölbte Durchlässe . . . . .	2 "
Plattendurchlässe . . . . .	83 "
Holztrümmen . . . . .	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 15. August 1876 ist für den Personenverkehr eine Haltestelle bei dem Dorfe Mecklenburg, zwischen den Stationen Kleinen und Wismar, eröffnet.

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

Bahnhöfe und Haltestellen.	Entfernungen. Kilometer.	
	im Einzelnen.	im Ganzen.
<b>1. Lübeck-Landesgrenze.</b>		
Lübeck.		
Kanzirbahnhof . . . . .	3,02	
Lüdersdorf . . . . .	8,09	11,11
Schönberg . . . . .	8,18	19,29
Grevesmühlen . . . . .	17,38	36,67
Bobitz . . . . .	13,84	50,51
Kleinen . . . . .	8,76	59,27
Ventschow . . . . .	8,30	67,57
Blankenberg . . . . .	9,22	76,79
Friedrichswalde . . . . .	4,23	81,02
Warnow . . . . .	8,39	89,41
Bützow . . . . .	10,47	99,88
Güstrow . . . . .	13,41	113,29
Calenderf . . . . .	15,77	129,06
Teterow . . . . .	13,26	142,32
Malchin . . . . .	14,02	156,34
Stavenhagen . . . . .	11,19	167,53
Mölln . . . . .	19,45	186,98
Neubrandenburg . . . . .	13,97	200,95
Sronholz . . . . .	7,18	208,13
Derpenhof . . . . .	14,87	223,00
Landesgrenze vor Strasburg . . . . .	6,66	229,66
<b>2. Kleinen-Wismar.</b>		
Kleinen.		
Mecklenburg . . . . .	9,30	
Wismar . . . . .	6,40	15,70
<b>3. Kleinen-Hagenow.</b>		
Kleinen.		
Schwerin . . . . .	16,45	
Zachun . . . . .	16,05	32,50
Hagenow . . . . .	12,25	44,75
<b>4. Bützow-Rostock.</b>		
Bützow.		
Schwaan . . . . .	14,30	
Rostock . . . . .	16,76	31,06
Summa:	321,17	321,17

## F. Telegraphen-Einrichtungen.

### a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

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

### b. Electromagnetische Telegraphen.

Die Bahnstrecken Bügow-Nostock, Hagenow-Schwerin und Kleinen-Wismar haben eine Omnibusleitung, die übrigen Strecken eine Omnibus- und Correspondenzleitung. Die Omnibusleitung ist in 8 Kreise getheilt, verbindet alle Stationen und Haltstellen und dient für den Betrieb der Läutwerke, zum Einschalten der portativen Apparate und zur Vermittelung von Depeschen, während die Correspondenzleitung lediglich für den Depeschenverkehr bestimmt ist.

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

Die Batterien zum Betriebe der Morse-Apparate sind Meidinger Elemente, von denen durchschnittlich auf 60 Siemens'sche Einheiten 1 Element aufgestellt ist.

Auf der Strecke sind 312 Läutwerke vorhanden, welche durch Magnet-Inductions-Apparate aufgelöst werden.

Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Glocken-Doppelschläge verschiedenen Tones.

An Morseblauschreibern sind vorhanden 36 Stück, davon 32 auf Stationen, 4 in Reserve; ferner 22 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 Wagenbauanstalt verbunden, in welcher während des Jahres 1876 2 Stück Hochbordwagen mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz, 5 dergl. ohne Bremsen, sowie 4 Stück Personenwagen III. Classe mit Bremse etc. und 2 dergl. I. und II. Cl. ohne Bremse fertig gestellt sind.

## II. Im Laufe des Jahres 1876 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

### a. Auf den Stationen.

1. **Mangirbahnhof Lübeck.** Herstellung eines Raumes zum Lagern von Materialien im Locomotivschuppen
2. **Haltestelle Lüdersdorf.** Errichtung eines neuen Stationsgebäudes an Stelle des bisherigen provisorischen Wartelocals.
3. **Bahnhof Bobitz.** Anlage einer Drainage zur Entwässerung der Keller in den Beamten-Wohnhäusern.
4. **Bahnhof Kleinen.** Vollendung des im Jahre 1875 begonnenen Baues eines Beamten-Wohnhauses für 4 Familien, nebst Stallgebäude.
5. **Bahnhof Wentschow.** Vollendung der Rampen-Anlage mit den zugehörnden Geleisen. Herstellung eines Stalles mit Privetanlagen. Vervollständigung der Einrichtung der Empfangsräume.
6. **Bahnhof Blankenberg.** Vollendung der Verlängerung des zweiten Geleises. Herstellung einer Weichenwärterbude und einer Privetanlage für das Publicum.

- 7. Bahnhof Güstrow.** Veränderung des Perrons, dem Normal-Profil entsprechend. Verlegung zweier Weichen zwischen dem ersten und zweiten Geleise zur Erleichterung der Rangirbewegungen.
- 8. Bahnhof Kalendorf.** Einrichtung einer Miethswohnung in dem Wasserstationsgebäude für einen Vorarbeiter und Herstellung eines Stallraumes für den Restaurations-Pächter.
- 9. Bahnhof Malchin.** Einlegung einer Weiche nach dem Canalstrange zur bequemeren Entladung von Kohlen.
- 10. Bahnhof Mölln.** Fertigstellung des Zufuhrweges zur Verlade-Rampe. Vervollständigung der Ausrüstung der Wartezimmer. Einrichtung einer Wohnung für einen Hülfswärter im alten Empfangshause und Herstellung eines Pferdestalles daselbst.
- 11. Haltestelle Mecklenburg.** Herrichtung des Gefäll-Verhältnisses von 1 : 400 an Stelle der vorhandenen Neigung von 1 : 315 resp. 1 : 200 und Anlage eines Perrons.
- 12. Bahnhof Wismar.** Veränderung der Perronhalle, des Perrons und der Verladerrampe, dem Normalprofil entsprechend.
- 13. Bahnhof Schwerin.** Vollendung und Vergrößerung des Privatgebäudes. Herstellung eines Privatgebäudes für das Arbeiterpersonal. Vergrößerung des Hauptcassen-Locals im Directionsgebäude. Vollendung und Veränderung der Heizvorrichtung daselbst. Beschaffung und Einmauerung von 2 neuen Dampffesseln für die Maschinenwerkstatt. Vergrößerung des Güterschuppens durch Entfernung der eingebauten Schneider-Werkstatt. Veränderung des Perrons, dem Normalprofil entsprechend. Beschaffung einer Dampfpumpe, zweier Reservoirs und Leitungsröhren für die neu zu erbauende Wasserstation.
- 14. Bahnhof Sagenow.** Vollendung des Umbaues des Hauptgeleises nebst Anschlußweichen mit 125 mm. hohen Vignoleschienen. Aufstellung eines Stacketerzaunes zwischen dem großen Beamten-Wohnhause und dem Geleise zum Umladeperron. Vollendung des Baues eines Wohnhauses für 2 Familien. Herstellung eines Bahnmeister-Depots. Vergrößerung des Locomotiv-Schuppens zwecks Unterbringung der größeren Locomotiven. Herrichtung eines Commissionszimmers im kleinen Beamtenwohnhause. Verlängerung des Umladeperrons um 12 Meter. Neubau eines Stallgebäudes zum großen Beamtenwohnhause.
- 15. Bahnhof Rostock.** Veränderung des Perrons, dem Normalprofil entsprechend. Verlängerung des Perrons um 55 Meter. Herstellung eines Privets am Güterschuppen für Arbeiter. Herstellung einer Wasserleitung nach dem Perron, zur Beschaffung von Trinkwasser, sowie einer Wasserleitung nach der Viehrampe.

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

- 1) Aufstellung eines neuen Bahnhof-Abschluß-Telegraphen mit Zugapparat in einer Entfernung von 200 Meter von der Eingangs-Weiche zu Bahnhof Kleinen.
- 2) 5 Stück Bahnhof-Abschluß-Telegraphen zu Kalendorf, Malchin und Stavenhagen sind 230 Meter weiter über die resp. Eingangsweichen versetzt und mit Zugvorrichtung versehen.
- 3) Aufstellung eines neuen Bahnhof-Abschluß-Telegraphen mit Zugvorrichtung vor dem Bahnhof Schwerin.
- 4) Beschaffung zweier Gepäckkarren für die Haltestelle Zachun und Bahnhof Warnow.
- 5) Das Stuhlgeleise der Strecke Kleinen-Wismar ist für schwebenden verlasteten Stoß an Stelle der Stoßstühle umgebaut worden.
- 6) Auf der Strecke Schwaan-Rostock wurde ein Wärter-Etablissement für 3 Familien erbaut.
- 7) Die ganze Bahn wurde neu vermessen, umstationirt und mit Hectometer-, Kilometer- und Myriametersteinen versehen.
- 8) Herstellung von 1650 lfd. Metern Schneezäunen.
- 9) 4 Personenwagen III. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz und 2 Stück dergl. I. und II. Classe sind in der Wagenbau-Anstalt zu Malchin erbaut worden.
- 10) Desgl. 2 Hochbordwagen mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz und 5 Hochbordwagen ohne Bremse.
- 11) 8 Stück 100centnerige Stagenwagen sind in 200centnerige umgeändert worden.

- 12) Die Salonwagen Nr. 11—14 sind für Einzelcoupees eingerichtet worden.  
 13) 7 Viehwagen sind zur gleichzeitigen Benutzung als Güterwagen umgebaut worden.

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

**J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.**

Im Jahre 1876 wurde an Oberbau-Material ausgewechselt:

17 069	Stück	Mittelschwellen,
1 768	"	Stoßschwellen,
684	"	Weichenschwellen,
2	"	Weichen und
3 738	"	Schienen, nämlich:
		1 856 Stück 125 mm. hohe Vignoleschienen,
		455 " 105 " "
		1 427 " Stahlschienen.

**K. Anschlußgeleise.**

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

**2. Betriebsmittel.**

An Transportmitteln waren vorhanden:

	1876.	1875.
<b>1. Locomotiven nebst Tendern:</b> ungekuppelte . . . . .	6 Stück	6 Stück
einfach gekuppelte . . . . .	41 "	41 "
zweifach gekuppelte . . . . .	11 "	11 "
	Zusammen: 58 Stück	58 Stück
<b>2. Personenwagen:</b> . . . . .	133 Stück	132 Stück
sonach 1876 mehr: 1 Stück.		
<b>3. Güterwagen:</b> bedeckte . . . . .	529 Stück	533 Stück
offene . . . . .	268 "	273 "
Plateauwagen . . . . .	36 "	36 "
	Zusammen: 833 Stück	842 Stück

mithin 1876 weniger: 9 Stück.

Der Gesamtwagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1876

132 Personenwagen mit 5766 Plätzen, darunter sind:

I. Classe . . . . .	312 Plätze
II. " . . . . .	1232 "
III. " . . . . .	2710 "
IV. " . . . . .	1512 "

Summa: 5766 Plätze

833 Güterwagen mit 139,980 Ctr. Tragfähigkeit.

Von denselben sind 293 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1875 enthielten die gesammten 842 Güterwagen 150,220 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 Abtheilungs-Baumeistern unterstellt, welche in Schwerin, Rostock und Malchin stationirt sind.

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

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

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

Nur für die sogenannten Unterbeamten, als Bahn-, Weichen- und Hülfswärter etc. und deren Angehörige bestand bisher unter dem Namen „Knappschaftscasse“ eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Auf Grundlage derselben und unter Verschmelzung mit ihr ist am 1. November 1876 eine neue Pensions- und Unterstützungscasse ins Leben gerufen, welcher alle von der Gesellschaft neu anzustellende Beamte beizutreten haben. Der Stand der Casse ergibt sich aus dem Rechnungsabluß in Anlage XI. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 10 323,67 M. geleistet.

Betheiligt waren an der Pensionscasse ult. 1876 = 511 Personen, deren Dienst Einkommen zusammen 353 283 M. beträgt. Pensionäre waren 14 vorhanden mit einer Jahrespension von zusammen 1 305,20 M.

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 ins 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 Vorstände verwaltet. Die Zahl der Mitglieder beträgt zur Zeit 411. Dem Verein sind zur Dotirung seines Reservefonds von der Eisenbahnverwaltung aus den Betriebs-Ueberschüssen der Jahre 1874 und 1875 = 3000 M. überwiesen. Pro 1876 sind den Vereinsmitgliedern auf ihre Einlagen 3% Zinsen und 4 1/2% Dividende, zusammen 7 1/2%, gewährt.

### 2) Betriebsdienst.

Die Anzahl der abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge . . . . .	732	
„ Personenzüge . . . . .	5 124	
„ gemischte Züge . . . . .	5 966	
„ Güterzüge . . . . .	1 264	13 086
Extra-Personenzüge . . . . .		160
„ Güterzüge . . . . .		70

Es legten überhaupt zurück:

auf eigener Bahn. auf fremden Bahnen in Summe.

### A. Locomotiven.

	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.
in Schnellzügen . . .	169 474	3 685	173 159
„ Personenzügen . . .	337 616	3 710	341 326
„ gemischten Zügen . . .	421 027	3 900	424 927
„ Güterzügen . . .	230 493	5 115	235 608
„ Extrazüge . . .	21 063	115	21 178
„ Leerfahrten . . .	43 072	1 100	44 172
„ Arbeitszügen . . .	14 591	—	14 591
<b>Summe</b>	<b>1 237 336</b>	<b>17 625</b>	<b>1 254 961</b>

Davon:

Nutz-Kilometer . . . . . 1 194 264 . . . . . 16 525 . . . . . 1 210 789

Außerdem haben die Locomotiven 33 974 Mannginstunden geleistet.

### B. Wagen.

	Achskilometer.	Achskilometer.	Achskilometer.
Personenwagen . . . . .	8 281 533	2 243 985	10 525 518
Güter- u. Gepäckwagen . . .	15 124 476	9 115 633	24 240 109
<b>Summe</b>	<b>23 406 009</b>	<b>11 359 618</b>	<b>34 765 627</b>

### C. Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen . . . . .	2 166 646 Achskilometer.	} auf diesseitiger Bahn.
Güter- und Gepäckwagen . . .	7 400 752 „	
<b>Summe</b>	<b>9 567 398 Achskilometer.</b>	

### D. Wagen der Reichspost-Verwaltung.

2 496 164 Achskilometer.

Auf diesseitiger Bahn sind mithin überhaupt zurückgelegt:

von den eigenen Wagen . . . . .	23 406 009 Achskilometer.
„ „ fremden „ . . . . .	9 567 398 „
„ „ Postwagen . . . . .	2 496 164 „

**Summe: 35 469 571 Achskilometer.**

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

Die Anzahl der im Jahre 1876 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme . . . . .	158 Stück
Privat-Telegramme . . . . .	15 809 „

Die für Privattelegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto ic. betragen 7 768,<sup>93</sup> M.

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn ic. . . . . 2 018,<sup>30</sup> „

Bleibt als diesseitiger Antheil 5 750,<sup>63</sup> M.

### 3) Verkehrsverhältnisse.

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

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

Anfangs des Jahres 1876 bestanden folgende directe und Verband-Verkehre:

### a. Personenverkehr.

- 1) mit der Berlin-Hamburger Bahn;
- 2) mit der Lübeck-Hamburger und der Lübeck-Büchener Bahn;
- 3) mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn;
- 4) mit der Magdeburg-Leipziger Bahn;
- 5) mit der Hannoverschen Staatsbahn;
- 6) mit der 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;
- 9) zwischen Berlin, Station der Berlin-Hamburger und der Berlin-Stettiner Bahn, sowie zwischen Hamburg, Station der Berlin-Hamburger und der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Kopenhagen andererseits via Rostock-Nyfköbing.

### 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 Königl. Sächsischen Staatsbahn und der Berlin-Dresdener Bahn (Hamburg u. Dresdener Verkehr);
- 6) mit der Hannoverschen Staatsbahn, der Braunschweigischen Bahn und der Magdeburg-Halberstädter Bahn (Niederdeutscher Verband);
- 7) mit der Köln-Mindener Bahn (Bergisch-Hannoverscher Verkehr);
- 8) mit der Bergisch-Märkischen und der Westfälischen Bahn (Hannover-Rheinischer Verband);
- 9) mit der Main-Wefer, der Frankfurt-Debrauer, der Main-Neckar-, Großherzoglich Badischen und Königlich Württembergischen Bahn (Westdeutscher Verband);
- 10) mit der Nassauischen, der Hessischen Ludwigs-, den Pfälzischen, der Saarbrücker und den Elsaß-Lothringischen Bahnen (Nordwestdeutscher Verband);
- 11) mit der Berlin-Stettiner Bahn;
- 12) mit der Oberschlesischen Bahn (Lübeck-Schlesischer Verband);
- 13) zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits;
- 14) zwischen Station Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits;
- 15) zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen Bahn andererseits (Hamburg-Schlesischer Verband);
- 16) zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn und der diesseitigen Station Lübeck einerseits und Stationen der Königl. Ostbahn andererseits (Hamburg-Lübeck-Preussischer Verband);
- 17) zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn und der diesseitigen Station Lübeck einerseits und den Stationen Alexandrowo, Warschau und Lodz andererseits (Hamburg-Lübeck-Polnischer Verband);
- 18) zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn und der diesseitigen Station Lübeck einerseits und Russischen Stationen andererseits (Deutsch-Russischer Verband);
- 19) mit der Königl. Niederschlesisch-Märkischen, der Oberschlesischen, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Rechte-Oder-Ufer Bahn für Steinkohlen;
- 20) mit der Königl. Ostbahn für Rüdersdorfer Steinkalk;
- 21) mit der Magdeburg-Leipziger Bahn für Salz;

- 22) mit der Berlin-Anhaltischen Bahn für Getreide und Delisaamen;  
 23) mit der Aufzig-Teplitzer, der Dur-Bodenbacher, der Oesterreichischen Staats-, der Oesterreichischen Nordwestbahn für Braunkohlen;

Im Laufe des Jahres 1870 sind neue Beziehungen im Güterverkehr eröffnet:

- 1) mit Stationen der Rheinischen, der Köln-Mindener, der Hannoverischen Staats- und der Großherzogl. Oldenburgischen Bahn im Hanseatischen Verkehrsverkehr;  
 2) mit Stationen der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen und Köln-Mindener Bahn im Bergisch-Märkisch-Westfälisch-Hanseatischen Verkehrsverkehr;  
 3) mit Stationen der Altona-Kieler, Schleswigischen und Gutin-Lübecker Bahn im Ostsee-Verkehrsverkehr;  
 4) mit Station Senftenberg der Berlin-Görlitzer Bahn für Braunkohlen.

Außerdem haben die Beziehungen der diesseitigen Stationen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr durch Aufnahme verschiedener Stationen fremder Bahnen in die bestehenden Verkehrsverkehre mehrfach eine Erweiterung erfahren.

In der Bahnstrecke Wismar-Kleinen ist die Haltestelle Mecklenburg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

#### A) Ergebnisse des Betriebes.

##### A. Personenverkehr.

###### 1) Personenbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

auf Tourbillets in I. Classe . . . . .	4 537 Personen auf	298 237 Kilometer,
= " = II. " . . . . .	71 909 " =	4 375 824 "
= " = III. " . . . . .	150 316 " =	7 406 043 "
= " = IV. " . . . . .	315 545 " =	10 884 518 "
= Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in II. Classe . . . . .	61 140 " =	2 310 152 "
= III. " . . . . .	158 100 " =	4 534 526 "
Militairpersonen . . . . .	43 130 " =	3 428 814 "
in Summa		804 677 Personen auf 33 238 114 Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in I. Classe . . . . .	4 305 Personen auf	322 466 Kilometer,
= " = II. " . . . . .	42 959 " =	3 381 491 "
= " = III. " . . . . .	62 189 " =	4 556 973 "
= " = IV. " . . . . .	85 084 " =	6 604 135 "
= Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in II. Classe . . . . .	4 694 " =	262 808 "
= III. " . . . . .	8 532 " =	397 438 "
Militairpersonen . . . . .	14 125 " =	1 550 680 "
in Summa		221 888 Personen auf 17 075 991 Kilometer.

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	8 842 Personen auf	620 703 Kilometer, oder 70,20	} Kilometer im Durchschnitt pro Person.
= " = II. " . . . . .	180 702 " =	10 330 275 " = 57,17	
= " = III. " . . . . .	379 137 " =	16 894 980 " = 44,56	
= " = IV. " . . . . .	400 629 " =	17 488 653 " = 43,65	
in Summa	969 310 Personen auf	45 334 611 Kilometer, oder 46,77	
Militairpersonen . . . . .	57 255 " =	4 979 494 " = 86,97	
Summa überhaupt		1 026 565 Personen auf 50 314 105 Kilometer, oder 49,01	

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen:

	für die Beförderung von:		im Durchschnitt:	
Civilpersonen . . .	1 817 599,91 <i>M.</i>	1,88 <i>M.</i> pro Person und	0,040 <i>M.</i>	} pro Person und Kilometer.
Militärpersonen . . .	73 806,90 =	1,29 = = = =	0,015 =	
an diversen Neben-				
Einnahmen . . .	24 449,30 =	—	—	
in Summa	1 915 856,11 <i>M.</i>	1,87 <i>M.</i> pro Person und	0,038 <i>M.</i>	

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1876 giebt die in der Anlage VI. enthaltene Zusammenstellung specielle Nachweisung, während die Anlage IX. die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1875 und 1874 enthält.

Der Personenverkehr ergiebt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1876		im Jahre 1875		daher im Jahre 1876	
	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer
Civilpersonen						
in I. Classe . . .	8 842	620 703	9 371	670 944	weniger 529	weniger 50 241
= II. = . . .	180 702	10 330 275	181 669	10 674 808	= 967	= 344 533
= III. = . . .	379 137	16 894 980	366 456	16 548 874	mehr 12 681	mehr 346 106
= IV. = . . .	400 629	17 488 653	370 737	16 511 376	= 29 892	= 977 277
	969 310	45 334 611	928 233	44 406 002	mehr 41 077	mehr 928 609
Militär-Transporte	57 255	4 979 494	69 669	5 421 747	weniger 12 414	weniger 442 253
Gesamt-Verkehr . .	1 026 565	50 314 105	997 902	49 827 749	mehr 28 663	mehr 486 356

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

für Civilpersonen	im Jahre 1876 . . . . .	1 842 049,21 <i>M.</i>
	= = 1875 . . . . .	1 821 843,07 =
	mithin 1876 mehr . . . . .	20 206,14 <i>M.</i>
für Militär-Transporte	im Jahre 1876 . . . . .	73 806,90 =
	= = 1875 . . . . .	80 151,89 =
	mithin 1876 weniger . . . . .	6 344,99 <i>M.</i>
überhaupt im Jahre 1876 . . . . .		1 915 856,11 =
	= = 1875 . . . . .	1 901 994,96 =
	mithin 1876 mehr . . . . .	13 861,15 <i>M.</i>

## 2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurden an Gepäck:

im Binnenverkehr . . . . .	3 903,8 Tonnen auf 231 590,9 Kilometer.
= Verkehr mit anderen Bahnen . . . . .	2 177,7 = = 186 902,1 =
in Summa	6 081,5 Tonnen auf 418 493,0 Kilometer.

Die Einnahme hierfür betrug:

für den Transport: 71 278,45 *M.*, im Durchschnitt: 11,72 *M.* pro Tonne und 0,17 *M.* pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergiebt das Jahr 1876 einen Mehrtransport von 49,2 Tonnen auf 5 994,6 Kilometer weniger und eine Mehreinnahme von 2 302,22 *M.*





Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

1. Personen . . . . .	3 192	gegen 3 112 Personen im Vorjahre,
2. Gepäck . . . . .	18,9 Tonnen	= 18,8 Tonnen = =
3. Güter (ercl. Dienstgüter) . . . . .	1 047,6	= 1 113,8 = =
4. Fahrzeuge . . . . .	1,65 Stück	= 2,04 Stück = =
5. Vieh . . . . .	657	= 760 = =

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

Personen-Kilometer . . . . .	156 464	gegen 155 406 im Vorjahre,
Tonnen-Kilometer (ercl. Dienstgüter und Nebentransporte) . . . . .	86 827,4	= 91 491,7 = =

Die Einnahmen betragen im Ganzen 4 499 907,73 M. gegen 4 605 947,59 M. im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge:

1. aus dem Personenverkehr . . . . .	5 957,52 M.	gegen 5 932,06 M. im Vorjahre,
2. aus der Gepäckbeförderung . . . . .	221,66	= 215,13 = =
3. aus der Güterbeförderung . . . . .	6 390,21	= 6 668,63 = =
4. aus der Beförderung von Fahrzeugen . . . . .	35,91	= 51,99 = =
5. aus der Viehbeförderung . . . . .	675,62	= 812,55 = =
6. an Nebeneinnahmen . . . . .	712,34	= 684,95 = =

in Summa pro Kilometer 13 993,56 M. gegen 14 365,31 M. im Vorjahre,

daher im Jahre 1876 gegen 1875 weniger 371,75 M. pro Kilometer Bahnlänge.

Die Einnahmen erhalten sich nach Procenten zu deren Gesammtsumme wie folgt:

1. aus dem Personenverkehr . . . . .	42,58 %	gegen 41,09 % im Vorjahre,
2. aus der Gepäckbeförderung . . . . .	1,58	= 1,50 = =
3. aus der Güterbeförderung . . . . .	45,66	= 46,42 = =
4. aus der Beförderung von Fahrzeugen . . . . .	0,26	= 0,36 = =
5. aus der Viehbeförderung . . . . .	4,83	= 5,66 = =
6. die Nebeneinnahmen . . . . .	5,09	= 4,77 = =

Die Ausgaben betragen:

für die Allgemeine Verwaltung . . . . .	207 420,51 M.	gegen 196 431,14 M. im Vorjahre,
für die Bahn-Verwaltung . . . . .	773 346,95	= 735 961,92 = =
für die Transport-Verwaltung . . . . .	1 185 915,63	= 1 201 289,23 = =

in Summe 2 166 683,09 M. gegen 2 133 682,29 M. im Vorjahre,

pro Kilometer Bahnlänge . . . . . 6 737,83 = 6 654,66 = =  
mithin pro 1876 mehr 83,17 = pro Kilometer Bahnlänge.

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Rußkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit . . . . .	0,17 M.	gegen 0,16 M. im Vorjahre,
auf die Bahnverwaltung = . . . . .	0,65	= 0,62 = =
auf die Transport-Verwaltung = . . . . .	0,99	= 1,01 = =

in Summe mit 1,81 M. gegen 1,79 M. im Vorjahre,

mithin pro 1876 gegen das Vorjahr mehr . . . . . 0,02 M. pro Rußkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesammt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung . . . . .	4,01 %	gegen 4,26 % im Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung . . . . .	17,19	= 15,98 = =
die Transport-Verwaltung . . . . .	26,35	= 26,08 = =

in Summe 48,15 % gegen 46,32 % im Vorjahre,

mithin pro 1876 gegen das Vorjahr mehr . . . . . 1,83 %

Die Gesamt-Einnahme belief sich auf . . . . .	4 499 907,73 M.
die Betriebs-Ausgabe auf . . . . .	2 166 683,09 =
der Ueberschuß mithin auf . . . . .	2 333 224,64 M.
Hinzu tritt der aus dem Jahre 1875 auf die Betriebs-Rechnung pro 1876 übernommene Gewinn-Vortrag mit . . . . .	134 854,23 =
Gesamt-Ueberschuß pro 1876 . . . . .	2 468 078,87 M.
Davon ist gezahlt:	
1. die pro 1876 vertragsmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg- Schwerinsche Regierung zu zahlenden Annuität mit . . . . .	960 000,00 M.
2. die beschlußmäßig pro 1876 in den Reservefond abzuführende Quote mit . . . . .	370 000,00 =
3. die vertragsmäßige Lantime mit . . . . .	23 196,75 =
4. als Dividende pro 1876 auf das Actiencapital von 13 500 000 M. à 7 pCt. oder 35 M. pro Actie; auf 27 000 Actien . . . . .	945 000,00 =
Der Rest ist auf die Betriebs-Rechnung pro 1877 vorgetragen mit . . . . .	169 882,12 =
	<hr/>
Summe, wie vor	2 468 078,87 M.

Die speciellen Angaben über die gesammte Betriebs-Einnahme und Ausgabe des Jahres 1876 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 angehörenden Effecten, während die sonstigen Betriebs-Ergebnisse im Einzelnen durch die Anlagen VI bis XI nachgewiesen werden.

Schwerin, im Mai 1877.

## Die Direction

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

## Betriebs-Rechnung für das Jahr 1876.

## I. Betriebs-Einnahmen.

Litt.	Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.		
			M.	z.	M.	z.	
A.		<b>Aus dem Personenverkehr.</b>					
	1	Personengeld für tarifmäßige Fahrbillets . . . . .	1 817 599	91			
	2	Personengeld für Militärs . . . . .	73 806	90			
	3	Außerordentliche Einnahmen aus Extrazügen u. . . . .	24 449	30			
	4	Gepäck-Überfracht und Frachtzuschläge für Werthangabe . . . . .	71 278	45			
					1 987 134	56	
B.		<b>Aus dem Güterverkehr.</b>					
		Tarifmäßige Einnahmen für:					
	5	Eilgüter . . . . .	102 646	46			
	6	Frachtgüter . . . . .	1 918 159	86			
	7	Fahrzeuge aller Art . . . . .	11 547	82			
	8	Thiere . . . . .	217 260	4			
	9	Einnahmen aus Nebenerträgen, als Nachnahme-Provision Lagergeld u. . . . .	34 091	45			
					2 283 705	63	
C.		<b>Aus sonstigen Quellen.</b>					
	10	Gebühren für Benutzung des Bahntelegraphen im öffentlichen Verkehr . . . . .	5 750	63			
	11	Entschädigung von der Postverwaltung für Leistungen abeiten der Bahn . . . . .	33 329	54			
	12	Bergütung für Benutzung diesseitiger Transportmittel auf anderen Bahnen . . . . .	132 187	70			
	13	Miethen für Bahnhof-Local, Lagerräume u. . . . .	8 022	88			
	14	Pacht für die Restaurationen auf den Bahnhöfen . . . . .	7 146	—			
	15	Erlös aus dem Verkauf von Drucksachen, Abfällen u. . . . .	425	58			
	16	Erlös aus abgängigen Betriebs-Gegenständen . . . . .	2 514	79			
	17	Ertrag der Gräbereien und Pflanzungen an der Bahn . . . . .	11 026	17			
	18	Zinsen aus laufenden Geldgeschäften . . . . .	27 346	15			
	19	Insgemein . . . . .	1 318	10			
					229 067	54	
		<b>Summe aller Einnahmen</b>				4 499 907	73

## II. Betriebs-Ausgaben.

Abfch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	z.	M.	z.
A.			<b>Allgemeine Verwaltung.</b>				
	I.		<b>Besoldungen.</b>				
		1	Gehalte der Directions-Mitglieder . . . . .	30 300	—		
		2	Gehalte der Beamten sämtlicher Centralbureauz . . . . .	88 777	50		
		3	Gehalte des Ober-Betriebs-Inspectors, dessen Beamte, sowie der Beamten der Wagen-Controle . . . . .	21 732	58	140 810	8
	II.		<b>Andere persönliche Ausgaben.</b>				
		1	Diäten und Reisekosten des Aufsichtsrathes, der Direction und der Beamten der Allgemeinen Verwaltung . . . . .	12 341	11		
		3	Diätarische Aushülfe in den Bureauz derselben, sowie Löhne der ständigen Arbeiter in der Druckerei und Materialien-Verwaltung . . . . .	4 239	39		
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen . . . . .	15	—		
		14	Remunerationen, Gratificationen, Unterstüzungen und Gnaden-Gehalte . . . . .	2 109	50		
		15	Kosten des Großherzoglichen Eisenbahn-Commissariats . . . . .	3 900	—	22 605	—
	III.		<b>Sachliche Verwaltungskosten.</b>				
		1	Bureauzbedürfnisse, Drucksachen, Porte, Depeschengebühren, Inseztionskosten, Bücher zc. . . . .	11 496	54		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale . . . . .	3 439	71		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars . . . . .	835	60		
		4	Dienstkleidung für Beamte der Allgemeinen Verwaltung . . . . .	256	40	16 028	25
	VI.		<b>Sonstige Ausgaben.</b>				
		1	Zuschuß zur Beamten-Pensions- und Werkstätt-Kranken-Casse, sowie auf die Gesellschafts-Casse übernommene Pensionen . . . . .	12 955	14		
		2	Gerichts-, Notariats-, Advocatur-, Stempel- und Vereidigungskosten . . . . .	1 100	24		
		3	Beiträge zur Unterhaltung der Abrechnungsbureauz der verschiedenen Eisenbahn-Verbände . . . . .	688	79		
		4	Feuerversicherungs-Prämie und Beitrag zum Feuerversicherungs-Fond . . . . .	7 626	—		
		6	Entschädigung an im Dienste verunglückte Arbeiter und deren Hinterbliebenen . . . . .	1 332	75		
		8	Miethe für Verwaltungsbureauz . . . . .	1 800	—		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	2 474	26	27 977	18
			<b>Summe A. Allgemeine Verwaltung</b>			207 420	51

## Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Abfch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.		
				M.	S.	M.	S.	
B.	I.	<b>Bahn-Verwaltung.</b>						
		<b>Bejoldungen.</b>						
		3	Gehalte der Bahnbetriebs-Ingenieure, deren Schreiber und Bureau- diener, sowie des gesammten Streckenpersonales . . . . .	242 364	25			
		4	Gehalte des Stationspersonales mit Ausnahme des Expeditions- personales . . . . .	129 660	89			
		5	Gehalte des Telegraphen-Personales . . . . .	9 759	53			
						381 784	67	
		II.	<b>Audere persönliche Ausgaben.</b>					
			2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Bahnpersonales . . . . .	5 013	67		
			3	Diätarische Aushülfe in den Abtheilungs-Büreaux und im Stations- dienst . . . . .	866	44		
			4	Löhne der Hilfsarbeiter im Stations- und Streckendienst . . . . .	2 852	81		
			11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen . . . . .	727	75		
			13	Prämien für Entdeckung von Schienenbrüchen . . . . .	10	50		
			14	Remunerationen, Gratificationen und Unterstützungen . . . . .	1 003	—		
							10 474	17
		III.	<b>Sachliche Verwaltungskosten.</b>					
			1	Büreaubedürfnisse, Druckfachen etc. . . . .	4 046	59		
			2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale . . . . .	40 198	71		
			3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars . . . . .	11 261	69		
			4	Dienstkleidung für Beamte der Bahnverwaltung . . . . .	20 407	19		
		6	Ständige Miethe-Entschädigungen . . . . .	39 154	85			
		7	Entschädigung für Vorhalten von Wächterhunden . . . . .	684	—			
						115 753	3	
	IV.	<b>Unterhaltung der Bahnanlagen.</b>						
		1	Unterhaltung des Planums, der Böschungen, Gräben etc. . . . .	6 506	16			
		2	Unterhaltung der Brücken, Durchlässe, Wege-Ueber- und Unter- führungen, Futtermauern etc. . . . .	9 677	—			
		3	Unterhaltung des Oberbaues, incl. der dazu erforderlichen Mate- rialien und der Kosten der Arbeitszüge . . . . .	157 696	78			
		4	Unterhaltung der Gebäude auf den Bahnhöfen und der Strecke . . . . .	35 965	43			
		5	Unterhaltung der Werkstattegebäude, incl. deren Einrichtung . . . . .	4 097	80			
		6	Unterhaltung der Bahnhofs-Nebenanlagen, Viehhöfe, Viehrampen, Centesimalwaagen, Krähne, Brunnen, Wasserstations-Ein- richtungen, Perrons, Pflasterungen, Einsriedigungen etc. . . . .	14 668	50			
		7	Unterhaltung der Bahn-Nebenanlagen, Wegeübergänge, Seiten- durchlässe, Wärter-Controle-Einrichtungen, Gefällzeiger, Pflan- zungen, Grenzsteine, Schneezäune etc. . . . .	7 975	44			
		8	Unterhaltung der optischen Telegraphen . . . . .	1 663	22			
		9	Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, einschließlich der Apparate und Läutewerke . . . . .	3 736	88			
		10	Reinigung der Bahn und Bahnhöfe von Schnee- und Eis. . . . .	15 335	19			
						257 322	40	
			Latus			765 334	27	

## Koch II. Betriebs-Ausgaben.

Absch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	ℳ	M.	ℳ
			<b>Transport</b>			765 334	27
B.	VI.		<b>Sonstige Ausgaben.</b>				
		4	Feuerversicherungs-Prämien . . . . .	1 124	—		
		5	Grund und Gebäudesteuern, sowie sonstige Lasten und Abgaben . . . . .	991	64		
		6	Entschädigungen an Adjacenten und andere Personen bezüglich der Bahnverwaltung . . . . .	207	48		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	5 689	56		
						8 012	68
			<b>Summe B. Bahn-Verwaltung</b>			773 346	95
C.			<b>Transport-Verwaltung.</b>				
	I.		<b>Befoldungen.</b>				
		3	Gehalte des Maschinenpersonales, incl. der Werkstätten-Bureau-beamte . . . . .	29 345	87		
		4	Gehalte des Expeditionspersonales . . . . .	61 770	52		
		6	Gehalte des Locomotiv- und Wagenpersonales . . . . .	158 347	78		
						249 464	17
	II.		<b>Anderc persönliche Ausgaben.</b>				
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagenpersonales . . . . .	7 259	13		
		3	Diätarische Aushilfe im Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagendienste . . . . .	2 378	46		
		4	Löhne der Hilfsarbeiter im Locomotiv- und Wagendienste . . . . .	3 686	2		
		5	Arbeitslöhne im Expeditionsdienste (Güterbodenarbeiter, Kofferträger) . . . . .	37 303	91		
		6	Arbeitslöhne im Fahrdienste (Maschinen- und Wagenpuffer, Nacht-heizer, Wasserpumper, Dampfpumpenheizer, Wagenschieber und andere Stationsarbeiter) . . . . .	86 546	72		
		7	Meilenzelder der Beamten des Fahrdienstes . . . . .	43 945	33		
		8	Nachtzelder derselben . . . . .	13 324	89		
		9	Tourenzelder der gemeinschaftlichen Fahrbeamten in den durchgehenden Verbandszügen . . . . .	7 063	—		
		10	Ersparnisprämien im Fahrdienste beim Kohlen- und Delverbrauch . . . . .	28 829	94		
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen . . . . .	995	—		
		13	Prämien für Entdeckung von Achs- und Bandagebrüchen . . . . .	72	—		
		14	Remunerationen, Gratificationen und Unterstüzungen . . . . .	1 814	69		
						233 219	9
			<b>Latus</b>			482 683	26

## Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Abth.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	z.	M.	z.
			<b>Transport</b>			482 683	26
III.			<b>Sachliche Verwaltungskosten.</b>				
		1	Büreaubedürfnisse, Druckfachen für den Expeditions- und Fahr- dienst, Plomben etc.	21 414	85		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale des Expe- ditions- und Fahrpersonales . . . . .	14 494	53		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars der Transportver- waltung . . . . .	485	60		
		4	Dienstkleidung des Expeditions- und Fahrpersonales . . . . .	20 691	91		
		5	Tantieme für Einkassirung der Frachtgelder . . . . .	1 644	6		
		7	Entschädigung für das Vorhalten von Güterbodenlagen . . . . .	304	50		
						59 035	45
V.			<b>Kosten des Bahntransportes.</b>				
		1	Brennmaterial zur Heizung der Locomotiven, Dampfpumpen und Vorwärmer . . . . .	260 606	52		
		2	Schmiermaterial für Locomotiven . . . . .	9 574	23		
			Desgleichen für Wagen . . . . .	7 211	91		
		3	Putzmaterial für Locomotiven . . . . .	5 052	49		
			Desgleichen für Wagen . . . . .	958	32		
		4	Beleuchtungsmaterial für die Bahnzüge . . . . .	8 371	67		
		5	Heizungsmaterial für die Coupees der Personen- und Gepäck- wagen . . . . .	3 977	46		
		6	Unterhaltung der Locomotiven und Tender . . . . .	127 809	57		
		7	Unterhaltung der Personenwagen . . . . .	36 442	99		
			Desgleichen der Güterwagen . . . . .	70 903	59		
		8	Inventar der Züge, Geräte des Fahrpersonales, Zugleinen, Coupee- fußdecken etc. . . . .	2 169	38		
						533 078	13
VI.			<b>Sonstige Ausgaben.</b>				
		4	Feuerversicherungs-Prämien . . . . .	1 558	—		
		6	Entschädigungen im Güterverkehr . . . . .	965	27		
		7	Miethen für Benutzung fremder Transportmittel . . . . .	105 001	32		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	3 594	20		
						111 118	79
			<b>Summe C. Transport-Verwaltung</b>			1 185 915	63
			<b>Wiederholung der Betriebs-Ausgaben.</b>				
			<b>A. Allgemeine Verwaltung</b> . . . . .			207 420	51
			<b>B. Bahn-Verwaltung</b> . . . . .			773 346	95
			<b>C. Transport-Verwaltung</b> . . . . .			1 185 915	63
			<b>Gesamt-Summe der Betriebs-Ausgaben</b>			2 166 683	9
			<b>III. Abschluß.</b>				
			Betriebs-Einnahmen . . . . .	4 499 907	73		
			Betriebs-Ausgaben . . . . .	2 166 683	9		
			<b>Ueberschuß</b>	2 333 224	64		

II.

Bilanz pro 31

Activa.		M.	S.
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 vorrätigen Betriebs- und Werkstatt-Materialien . . . . .		658 097	80
Effecten . . . . .		2 522 725	31
Verschiedene Debitoren . . . . .		9 364	02
Cassenbestand und Guthaben bei verschiedenen Banken . . . . .		955 366	56
		36 845 553	69

pro 31. December 1876.

Passiva.		M.	S.
Stamm-Actien-Capital . . . . .		13 500 000	—
Capitalwerth der an die Großherzogl. Regierung noch auf 60 Jahre abzuführenden Annuitäten 18 991 257 M.			
Amortisationsquote dieser Annuitäten pro 1873—1876 . . . . . 208 743 "		19 200 000	—
Reservefond einschließl. des Zuschusses pro 1876 von 370 000 M. . . . .		611 133	70
Erneuerungsfond . . . . .		1 896 170	50
Verschiedene Creditoren . . . . .		342 102	45
Bestand der Beamten-Pensions-Casse . . . . .		158 068	17
Betriebs-Ergebnisse pro 1876:			
die Einnahmen betragen . . . . .	4 499 907,73 M.		
die Ausgaben betragen:			
a) für die Allgemeine, Bahn- und Transport-Verwaltung 2 166 683,09 M.			
b) Zahlung der Annuitäten . . . . . 960 000,00 "	3 126 683,09 M.		
	Reingewinn pro 1876 1 373 224,64 M.		
	Hierzu Gewinn-Uebertrag aus 1875 134 854,23 "		
	Zusammen Reingewinn 1 508 078,87 M.		
Von diesem Reingewinn sind überwiesen (s. oben):			
dem Reservefond . . . . .	370 000,00 M.		
	Bleibt Ueberschuß: 1 138 078,87 M.	1 138 078	87
Davon ist zu zahlen:			
1) vertragmäßige Tantième mit . . . . .	23 196,75 M.		
2) Die Dividende pro 1876 auf das Actien-Capital von 13 500 000 M.			
à 7% = 35 M. pro Actie auf 27 000 Actien . . . . .	945 000,00 "		
Bleibt als Gewinn-Uebertrag auf das Jahr 1877 . . . . .	169 882,12 "		
	Summe wie vor 1 138 078,87 M.		
		36 845 553	69

III.

Rechnung des Reservefonds pro 1876.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
<b>I. Einnahme.</b>				
Bestand am Schlusse des Jahres 1875			404 411	34
Zinsen auf vorräthige Effecten	19 824	—		
Erlös aus dem Verkaufe des interimistischen Empfangslocales auf der Haltestelle Lüdersdorf	60	—		
Zuschuß aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1876			19 884	—
			370 000	—
Summe der Einnahme			794 295	34
<b>II. Ausgabe.</b>				
1) Wagen.				
Herstellung von 2 Stück neuen Personenwagen I. und II. Classe	17 346	55		
Beschaffung von 4 Stück neuen Personenwagen III. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz	23 563	35		
Herstellung von 7 Stück neuen Hochbordwagen, davon 2 mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz	17 293	80		
Anbringung von Bremsen und bedeckten Schaffnersitzen an 5 Personenwagen IV. Classe	4 506	74		
Umbau von 9 Stück Viehwagen zur gleichzeitigen Benutzung als Güterwagen (Nestbetrag).	3 411	42		
Umänderung von 8 Stück Stagemagen à 100 Str. in solche à 200 Str.	1 200	—		
Anbringung von Heizungs-Vorrichtungen für Preßkohle in 9 Personenwagen I. und II. Classe	2 295	6		
Einbringung von Defen in 5 Personenwagen III. Classe Zweckß Heizung derselben	574	84		
Eingziehen von Mittelwänden in 10 Personenwagen IV. Classe	348	51		
Umänderung der Coupeelaternenlöcher in 60 Personenwagen I. und II. Classe und in 40 Personenwagen III. und IV. Classe	912	73		
Umänderung von 4 Salonwagen für Einzelcoupee's	3 000	—		
Auswechselung älterer defecter Bufferfedern gegen solche neuerer Construction an 12 Güterwagen	287	—		
Anbringung von je 4 neuen Laternenstüben an 965 Güterwagen	7 533	12		
			82 273	12
2) Locomotiven und Tender.				
Umänderung von 3 Stück 4rädriigen Tendern in 6rädriige	1 571	91		
Anbringung von Schnelldampfmaschinen an 1 Locomotive	158	85		
			1 730	76
3) Inventar.				
Beschaffung von 20 Stück neuen Coupeelaternen	360	—		
Desgleichen von 42 Stück neuen Zugleinenhaspeln	267	27		
Herstellung von Einsteck-Vorrichtungen zu 130 Wagenlaternen	91	—		
Beschaffung von 24 Stück neuen Oberwagen-Schluslaternen	600	—		
Beschaffung von 2 Stück Gepäckkarren für die Stationen Warnow und Zachun	434	41		
Beschaffung und Aufstellung von 3 Stations-Uhren für Mölln, Bentzow und Warnow	511	98		
Beschaffung von 2 Stück Wächter-Controle-Uhren für die Stationen Güstrow und Malchin	150	—	2 414	66
Latus			86 418	54

## Noch II. Ausgaben des Reservefonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
Transport			86 418	54
<b>4) Oberbau.</b>				
Verlängerung des zweiten Geleises auf der Station Blankenberg, Zwecks Kreuzung großer Güterzüge (Restbetrag)	2 887	24		
Verschiebung des Perrongeleises auf den Stationen Rostock und Güstrow, nebst Verlegung der in demselben befindlichen Weichen u.	2 088	57		
Umbau des Perrons auf der Station Wismar, nebst den beiden Einfahrten in die Perronhalle	806	45		
			5 782	26
<b>5) a. Gebäude auf den Bahnhöfen.</b>				
Neubau eines Wärterwohnhauses für zwei Familien auf dem Bahnhofe Hagenow (Restbetrag)	6 059	89		
Bergößerung des Privatgebäudes auf dem Bahnhofe Schwerin (Restbetrag)	3 164	61		
Erbauung eines Beamten-Wohnhauses für 4 Familien auf dem Bahnhofe Kleinen (Restbetrag)	13 317	59		
Herstellung eines Expeditionslocales im Güterschuppen zu Blankenberg, sowie Umänderung der Wärterräume im Stationsgebäude daselbst und Verlegung der Privets (Restbetrag)	1 115	53		
Reparatur des Stationsgebäudes auf der Haltestelle Bentzow und Herrichtung einer Wärterwohnung in dem Nebengebäude daselbst (Restbetrag)	204	59		
Herrichtung eines Materialien-Lageraumes im Locomotivschuppen des Rangirbahnhofes Lübeck	410	61		
Aufstellung des alten Privatgebäudes auf dem Bahnhofe Schwerin zur Benutzung für die Arbeiter	831	1		
Verlängerung des mittleren Standes im Locomotivschuppen zu Bahnhof Hagenow	948	73		
Herstellung eines Privets für Arbeiter auf dem Bahnhofe Rostock	514	52		
Herstellung einer Wärterbude auf dem Bahnhofe Blankenberg	437	19		
Durchbau des früheren Empfangshauses auf der Station Mölln, Zwecks Herrichtung einer Wärterwohnung und eines Pferdestalles	900	—		
Weitere Ausrüstung der Wärterräume auf den Haltestellen Lüdersdorf, Bentzow, Sponholz und der Station Mölln	603	64		
Erbauung eines neuen Wartelocals auf der Haltestelle Lüdersdorf in Verbindung mit dem dortigen Wärterhause	5 992	70		
Veränderung der Heizungs-Einrichtung im Verwaltungs-Gebäude zu Schwerin (Restbetrag)	228	13		
			34 728	74
<b>5) b. Gebäude auf der Bahnstrecke.</b>				
Erbauung eines Wärter-Wohnhauses für 3 Familien auf der Strecke Schwaan-Rostock (Theilbetrag)	7 424	83		
			7 424	83
Latus			134 354	37

## Noch II. Ausgaben des Reservefonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
Transport			134 354	37
<b>6) Bahnhofs-Nebenanlagen.</b>				
Herstellung eines Umladeperrons zu Bahnhof Hagenow (Nestbetrag)	2 039	58		
Anlage einer Viehrampe mit Anschlußgleise auf der Haltestelle Bentzchow (Theilbetrag)	915	27		
Beschaffung einer Centesimalwaage für den Bahnhof Güstrow (Nestbetrag)	2 033	4		
Vornahme von Vorarbeiten auf dem Bahnhofe Büßow, Zwecks baulicher Veränderung daselbst (Nestbetrag)	245	80		
Anlegung einer neuen Wasserstation auf dem Bahnhofe Schwerin (Theilbetrag)	9 676	84		
Profilmäßige Herstellung der Vieh- und Equipagen-Rampe auf dem Bahnhofe Wismar (Theilbetrag)	113	26		
Herstellung von Wasserleitungen auf dem Bahnhofe Rostock nach den Viehhöfen und dem Perron	1 438	6		
Befestigung des Begez nach der Viehrampe auf Bahnhof Mölln	444	9		
			16 905	94
<b>7) Bahn-Nebenanlagen.</b>				
Umnummerirung von 102 Wärterbuden	198	76		
Umstationirung sämtlicher Bahnstrecken nach Metern und Kilometern, unter theilweiser Neubeschaffung der Kilometersteine	3 691	10		
Herstellung neuer Schneezäune und Schneewände an der Bahn (Nestbetrag)	1 199	54		
Verlegung der Bahnhofs-Abschluß-Telegraphen bei den Stationen Schwerin und Malchin	2 545	91		
Veränderung der Zugbarriären, Einfahrtsignale etc. in Folge der neuen Signalordnung und des neuen Bahnpolizei-Reglements	7 749	96		
Errichtung einer Haltestelle im Dorfe Necklenburg auf der Bahnstrecke Wismar-Kleinen (Theilbetrag)	483	44		
			15 868	71
<b>8) Electromagnetischer Telegraph.</b>				
Beschaffung von 10 Stück Stations-Läutewerken für die Stationen Schönberg, Grevesmühlen, Bobitz, Bentzchow, Blankenberg, Lalandorf, Leterow, Malchin, Stavenhagen und Mölln	796	47		
			796	47
<b>9) Sonstige Ausgaben.</b>				
Zinsen auf geleistete Vorschüsse	1 148	15		
Coursverlust auf vorräthige Effecten abzüglich des Gewinnes auf eine ausgelassene Prioritäts-Obligation	14 088	—		
			15 236	15
<b>Summe der Ausgabe</b>			183 161	64
<b>III. Abschluß.</b>				
I. Einnahme	794 295	34		
II. Ausgabe	183 161	64		
	611 133	70		
<b>Bestand des Reservefonds ultimo 1876</b>				

## Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1876.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
<b>I. Einnahme.</b>				
Bestand am Schlusse des Jahres 1875 . . . . .			2 088 205	18
Einnahme aus dem Verkaufe abgängiger Schienen, Schwellen, Werkstattabfälle u. . . . .	44 353	75		
Aversionalzahlung von der in Liquidation begriffenen Actien-Gesellschaft „Steinhauser Hütte zu Witten a. R.“, zur Ablösung rückständiger Garantieverpflichtungen aus früheren Schienenlieferungs-Verträgen . . . . .	4 000	—		
Zinsen auf vorräthige Effecten . . . . .	96 964	—	145 317	75
<b>Summe der Einnahme</b>			<b>2 233 522</b>	<b>93</b>
<b>II. Ausgabe.</b>				
1) Oberbau.				
Umbau des Hauptgleises auf dem Bahnhofe Hagenow mit 125 mm. hohen Vignolschienen (Nestbetrag) . . . . .	2 333	55		
Umbau von 4" Weichen auf den Bahnhöfen Blankenberg, Güstrow und Schwaan, incl. Schwellen u. (Theilbetrag) . . . . .	733	72		
Herstellung einer Laschenverbindung für die Stuhlbahn zwischen Kleinen und Wismar (Nestbetrag) . . . . .	41 864	15		
Unterhaltung und Auswechslung des Oberbau-Materials, als Schienen, Schwellen, Weichen u. . . . .	192 559	97	237 491	39
2) Betriebsmittel.				
Erneuerung der Feuerbüchsen-Rohrwand an 1 Locomotive . . . . .	926	29		
Erneuerung von 323 Stück Siederohren in den Locomotiven . . . . .	3 193	51		
Erneuerung der Spritzkasten an 11 Locomotiven . . . . .	415	17		
Erneuerung des Aschkastens an 1 Locomotive . . . . .	151	89		
Neubeschaffung und Aufziehen von 140 Stück Locomotiv- und Tenderradbandagen . . . . .	21 071	97		
Erneuerung des hölzernen Untergestelles an einem Tender . . . . .	368	7		
Erneuerung der Zugapparate, Spiralfedern und Bufferhülsen an 3 Personen- und 5 Gepäckwagen . . . . .	1 521	68		
Auspolsterung und Erneuerung der Tuchbezüge in 13 Personenwagen I. und II. Classe . . . . .	11 545	60		
Erneuerung der Wand- und Deckenverkleidung in 33 Wagen-Coupee's . . . . .	2 295	28		
Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 1 Personen- und 3 Güterwagen . . . . .	142	34		
Neubeschaffung und Aufziehen von 102 Stück Bandagen auf die Räder der Personenwagen . . . . .	6 929	77		
Erneuerung der Oberkasten an 3 Schweinewagen . . . . .	2 700	—		
Neubeschaffung und Aufziehen von 173 Stück Bandagen auf die Räder der Güterwagen . . . . .	11 484	50	62 746	7
<b>Latus</b>			<b>300 237</b>	<b>46</b>

## Noch II. Ausgaben des Erneuerungsfonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
Transport			300 237	46
<b>3) Geräte.</b>				
Beschaffung eines neuen Dampfkessels für die Werkstatt zu Schwerin, incl. eines neuen Regulators für die Dampfmaschine (Theilbetrag)	2 820	55		
Erneuerung des zweiten Dampfkessels in der Werkstatt zu Schwerin (Theilbetrag)	3 329	75		
			6 150	30
<b>4) Sonstige Ausgaben.</b>				
Zinsen auf geleistete Vorschüsse	326	52		
Coursverlust auf vorräthige Effecten, abzüglich des Gewinnes auf ausgelosete Prioritäts-Obligationen	30 638	15		
			30 964	67
<b>Summe der Ausgabe</b>			<b>337 352</b>	<b>43</b>
<b>III. Abschluß.</b>				
I. Einnahme	2 233 522	93		
II. Ausgabe	337 352	43		
<b>Bestand des Erneuerungsfonds ultimo 1876</b>	<b>1 896 170</b>	<b>50</b>		

## Effecten-Bestand des Reserve- und Erneuerungsfonds ultimo 1876.

	Nominalwerth M.
<b>1. Reserve-Fond.</b>	
In Oesterreichisch-Französischen 5 pCt. Staatsbahn-Prioritäten . . . . .	300 000
„ Berlin-Potsdam-Magdeburger 4 1/2 pCt. Prioritäts-Obligationen Lit D. . . . .	96 000
„ Dortmund-Soester 4pCt. Prioritäten I. Serie . . . . .	12 300
	408 300
<b>2. Erneuerungsfond.</b>	
In Thüringer 4 1/2 pCt. garantirten Eisenbahn-Stamm-Actien Lit C. . . . .	900 000
„ Oberschlesischen 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Lit D. . . . .	23 700
„ do. do. do. von 1873 . . . . .	334 800
„ Oesterreichisch-Französischen 5 pCt. Staatsbahn-Prioritäten . . . . .	290 000
„ Lombardischen 5 pCt. Prioritäten . . . . .	406 800
„ Dortmund-Soester 4pCt. Prioritäten I. Serie . . . . .	179 400
	2 134 700

Stationsweise Zusammenstellung  
im Jahre

der Personen-Frequenz.  
1876.

No.	Von resp. nach	Es sind abgegangen von den Stationen:					
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militairs.	Zusammen.
1	Lübeck . . . . .	983	15 718	34 610	32 098	6 740	90 149
2	Lüdersdorf . . . . .	1	88	3 532	6 146	80	9 847
3	Schönberg . . . . .	115	4 198	16 721	14 692	550	36 276
4	Grevesmühlen . . . . .	153	4 847	12 384	10 130	506	28 020
5	Bobitz . . . . .	102	1 534	3 635	4 923	162	10 356
6	Kleinen . . . . .	118	3 403	12 773	14 676	1 823	32 793
7	Mecklenburg . . . . .	—	59	836	959	18	1 872
8	Wismar . . . . .	320	11 462	21 888	20 216	2 586	56 472
9	Schwerin . . . . .	1 624	30 595	43 516	43 263	8 138	127 136
10	Zachun . . . . .	16	995	1 959	11 277	292	14 539
11	Hagenow . . . . .	1 111	14 118	20 320	22 929	6 318	64 796
12	Bentfchow . . . . .	27	927	1 035	3 844	361	6 194
13	Blankenberg . . . . .	155	3 913	9 700	12 738	691	27 197
14	Warnow . . . . .	35	779	2 321	4 046	186	7 367
15	Bülow . . . . .	264	8 245	20 507	19 415	3 943	52 374
16	Schwaan . . . . .	49	3 892	16 946	17 663	650	39 200
17	Rostock . . . . .	1 065	22 956	42 122	36 495	4 223	106 861
18	Güstrow . . . . .	310	13 110	27 281	25 726	2 427	68 854
19	Salendorf . . . . .	130	2 784	5 731	7 518	232	16 395
20	Teterow . . . . .	343	6 334	14 084	13 822	1 170	35 753
21	Malchin . . . . .	222	5 057	13 619	11 402	3 073	33 373
22	Stavenhagen . . . . .	324	3 746	10 457	9 334	5 984	29 845
23	Mölln . . . . .	74	1 695	3 019	3 800	293	8 881
24	Neubrandenburg . . . . .	504	9 044	17 516	18 248	1 881	47 193
25	Sponholz . . . . .	6	346	1 211	4 182	56	5 801
26	Derghenhof . . . . .	154	2 476	5 840	7 552	356	16 378
27	Landesgrenze . . . . .	637	8 381	15 574	23 535	4 516	52 643
	Summa . . . . .	8 842	180 702	379 137	400 629	57 255	1 026 565

No.	Von resp. nach	Es sind angekommen auf den Stationen:						Ueberhaupt abgegangen und angekommen:					
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militairs.	Zusammen.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militairs.	Zusammen.
1	Lübeck . . . . .	939	15 556	34 567	36 055	8 048	95 165	1 922	31 274	69 177	68 153	14 788	185 314
2	Lüdersdorf . . . . .	1	112	3 832	6 687	63	10 695	2	200	7 364	12 833	143	20 542
3	Schönberg . . . . .	110	4 084	16 558	14 407	576	35 735	225	8 282	33 279	29 099	1 126	72 011
4	Grevesmühlen . . . . .	156	4 861	12 218	10 391	493	28 119	309	9 708	24 602	20 521	999	56 139
5	Bobitz . . . . .	98	1 453	3 629	4 833	153	10 166	200	2 987	7 264	9 756	315	20 522
6	Kleinen . . . . .	121	3 312	12 941	13 933	1 823	32 130	239	6 715	25 714	28 609	3 646	64 923
7	Mecklenburg . . . . .	1	67	782	1 063	9	1 922	1	126	1 618	2 022	27	3 794
8	Wismar . . . . .	317	12 349	22 875	18 963	2 943	57 447	637	23 811	44 763	39 179	5 529	113 919
9	Schwerin . . . . .	1 641	30 113	44 118	42 704	10 029	128 605	3 265	60 708	87 634	85 967	18 167	255 741
10	Zachun . . . . .	10	1 001	1 945	10 627	322	13 905	26	1 996	3 904	21 904	614	28 444
11	Hagenow . . . . .	1 145	13 557	19 261	25 795	4 778	64 536	2 256	27 675	39 581	48 724	11 096	129 332
12	Bentfchow . . . . .	31	873	1 054	3 933	365	6 256	58	1 800	2 089	7 777	726	12 450
13	Blankenberg . . . . .	136	3 902	9 845	12 795	714	27 392	291	7 815	19 545	25 533	1 405	54 589
14	Warnow . . . . .	48	780	2 286	3 976	172	7 262	83	1 559	4 607	8 022	358	14 629
15	Bülow . . . . .	245	8 147	20 645	19 082	4 056	52 175	509	16 392	41 152	38 497	7 999	104 549
16	Schwaan . . . . .	53	3 829	16 725	17 496	671	38 774	102	7 721	33 671	35 159	1 321	77 974
17	Rostock . . . . .	996	23 329	41 961	36 541	5 371	108 198	2 061	46 285	84 083	73 036	9 594	215 059
18	Güstrow . . . . .	345	13 096	26 475	25 782	2 395	68 093	655	26 206	53 756	51 508	4 822	136 947
19	Salendorf . . . . .	129	2 723	5 679	7 759	292	16 582	259	5 507	11 410	15 277	524	32 977
20	Teterow . . . . .	315	6 414	14 078	13 326	4 186	38 319	658	12 748	28 162	27 148	5 356	74 072
21	Malchin . . . . .	244	5 006	13 477	10 827	1 439	30 993	466	10 063	27 096	22 229	4 512	64 366
22	Stavenhagen . . . . .	288	3 798	10 784	9 053	1 402	25 325	612	7 544	21 241	18 387	7 386	55 170
23	Mölln . . . . .	83	1 653	3 033	3 914	241	8 924	157	3 348	6 052	7 714	534	17 805
24	Neubrandenburg . . . . .	532	9 044	17 883	17 712	2 174	47 345	1 036	18 088	35 399	35 960	4 055	94 538
25	Sponholz . . . . .	9	322	1 141	3 772	21	5 265	15	668	2 352	7 954	77	11 066
26	Derghenhof . . . . .	148	2 572	5 934	7 515	333	16 502	302	5 048	11 774	15 067	689	32 880
27	Landesgrenze . . . . .	701	8 749	15 411	21 688	4 186	50 735	1 338	17 130	30 985	45 223	8 702	103 378
	Summa . . . . .	8 842	180 702	379 137	400 629	57 255	1 026 565	17 684	361 404	758 274	801 258	114 510	2 053 130

## VII.

## Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1876.

№	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut	
		1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10
1	Lübeck . . . . .	39 756	0	673	7	58 164	5	434	4	97 920	5	1 108	1
2	Schönberg . . . . .	4 551	8	32	8	4 149	1	66	4	8 700	9	99	2
3	Grevesmühlen . . . . .	8 129	6	67	8	6 079	4	79	8	14 209	0	147	6
4	Bobitz . . . . .	1 360	0	8	9	425	7	19	1	1 785	7	28	0
5	Kleinen . . . . .	4 276	9	24	8	5 949	9	30	7	10 226	8	55	5
6	Wismar . . . . .	47 768	8	423	8	13 821	9	242	1	61 590	7	665	9
7	Schwerin . . . . .	14 852	8	450	9	38 367	3	587	6	53 220	1	1 038	5
8	Zachur . . . . .	495	0	7	4	438	8	15	9	933	8	23	3
9	Hagenow . . . . .	37 161	4	712	7	45 928	9	717	5	83 090	3	1 430	2
10	Ventschow . . . . .	898	4	13	1	851	5	22	8	1 749	9	35	9
11	Blankenberg . . . . .	14 522	3	57	8	6 683	6	97	4	21 205	9	155	2
12	Friedrichswalde . . . . .	2 416	7	0	1	56	8	—	—	2 473	5	0	1
13	Warnow . . . . .	1 006	9	10	8	604	2	19	3	1 611	1	30	1
14	Bülow . . . . .	6 027	3	108	7	6 314	5	124	3	12 341	8	233	0
15	Schwaan . . . . .	3 835	1	71	7	3 081	7	73	5	6 916	8	145	2
16	Rostock . . . . .	32 811	2	786	0	29 822	5	630	0	62 633	7	1 416	0
17	Güstrow . . . . .	15 998	8	269	0	18 219	7	298	3	34 218	5	567	3
18	Kalendorf . . . . .	2 810	1	15	0	2 083	1	33	9	4 893	2	48	9
19	Leterow . . . . .	9 056	8	120	5	11 008	5	165	2	20 065	3	285	7
20	Malchin . . . . .	6 866	6	62	4	8 756	5	88	8	15 623	1	151	2
21	Stavenhagen . . . . .	5 519	2	61	9	5 832	3	84	2	11 351	5	146	1
22	Mölln . . . . .	1 843	6	13	5	1 085	8	21	7	2 929	4	35	2
23	Neubrandenburg . . . . .	13 242	3	150	8	26 189	3	199	3	39 431	6	350	1
24	Dergenzhof . . . . .	5 260	9	21	0	4 449	0	38	8	9 709	9	59	8
25	Landesgrenze . . . . .	51 895	7	339	4	33 999	7	413	5	85 895	4	752	9
	Summe	332 364	2	4 504	5	332 364	2	4 504	5	664 728	4	9 009	0

**Nachweisung**  
der  
**im Jahre 1876 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.**

№	Bon	I. Fahr- zeuge.	II. Vieh.							
			Pferde Stück.	Rindvieh Stück.	Kälber Stück.	Schafe Stück.	Schweine Stück.	Hunde Stück.	Geflügel Stück.	Menagerie- und andere Thiere. Stück.
1	Lübeck . . . . .	55	1 451	603	14	124	322	216	112	3
2	Schönberg . . . . .	8	327	821	328	2 629	2 269	62	15	—
3	Grevesmühlen . . . . .	10	316	452	21	2 656	746	79	1 167	—
4	Bobitz . . . . .	1	264	15	1	167	34	29	10	—
5	Kleinen . . . . .	4	27	88	32	795	145	147	15	—
6	Wismar . . . . .	18	201	795	260	9 413	4 776	122	241	3
7	Schwerin . . . . .	65	301	352	92	3 046	8 174	422	74	2
8	Zachun . . . . .	—	—	1	17	2	10	23	97	—
9	Hagenow . . . . .	41	680	193	57	569	168	371	210	11
10	Bentjehow . . . . .	—	—	—	8	1	4	22	11	—
11	Blankenberg . . . . .	9	66	924	318	5 365	5 459	87	90	—
12	Warnow . . . . .	2	3	47	11	108	267	22	52	—
13	Bützow . . . . .	29	219	347	116	2 529	1 693	183	229	2
14	Schwaan . . . . .	10	360	846	601	4 475	2 214	109	91	1
15	Rostock . . . . .	48	356	268	1 572	2 469	1 014	339	235	—
16	Güstrow . . . . .	55	426	892	507	6 322	3 297	240	257	—
17	Valendorf . . . . .	3	41	205	84	1 269	744	55	163	—
18	Deterow . . . . .	7	163	1 155	683	11 210	7 808	132	499	—
19	Malchin . . . . .	7	190	321	204	1 803	2 145	116	50	3
20	Stavenhagen . . . . .	7	235	595	496	5 107	3 108	97	332	—
21	Mölln . . . . .	2	8	72	96	889	133	58	110	10
22	Neubrandenburg . . . . .	22	816	1 359	414	10 148	4 321	220	2 285	15
23	Dergenhof . . . . .	4	33	323	35	2 732	814	73	2 124	—
24	Landesgrenze . . . . .	122	1 750	1 267	35	12 665	33 573	291	3 183	10
	Summe	529	8 233	11 941	6 002	86 493	83 238	3 515	41 652	60

zusammen 211 134 Stück Vieh.

## Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1876.				1875.				1874.			
	Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck . . . . .	3	90 149	1	7 093 227	3	93 329	2	7 165 663	3	80 823	2	6 358 275
Lüdersdorf . . . . .	23	9 847	24	103 196	23	7 413	25	77 803	25	4 624	25	50 642
Schönberg . . . . .	11	36 276	15	946 414	11	34 978	16	938 100	11	33 509	14	985 070
Grevesmühlen . . . . .	16	28 020	13	1 060 585	15	28 376	13	1 077 175	14	28 040	13	1 056 054
Bobitz . . . . .	21	10 356	20	270 356	21	9 907	21	259 192	21	10 236	21	267 571
Kleinen . . . . .	14	32 793	16	880 773	14	32 418	17	856 340	15	27 420	17	690 699
Mecklenburg . . . . .	27	1 872	26	14 823	—	—	—	—	—	—	—	—
Wismar . . . . .	6	56 472	7	2 554 172	6	56 543	7	2 683 819	6	52 493	7	2 488 807
Schwerin . . . . .	1	127 136	3	5 680 208	1	121 885	3	5 540 987	1	120 796	3	5 514 148
Zachun . . . . .	20	14 539	21	233 021	20	13 598	22	217 546	20	12 725	22	204 678
Hagenow . . . . .	5	64 796	5	3 369 255	5	60 995	6	3 135 589	5	61 020	5	3 142 228
Ventschow . . . . .	25	6 194	23	151 038	25	5 826	24	141 989	24	5 994	24	141 592
Blankenberg . . . . .	17	27 197	12	1 093 037	16	25 491	14	1 027 858	16	25 394	15	937 836
Warnow . . . . .	24	7 367	22	193 887	24	7 175	23	190 618	23	7 427	23	198 064
Bülow . . . . .	8	52 374	9	2 007 373	7	51 808	9	2 059 996	8	47 333	9	1 785 916
Schwaan . . . . .	10	39 200	14	974 905	10	37 685	15	948 730	10	36 820	16	905 530
Rostock . . . . .	2	106 861	2	6 856 290	2	115 648	1	7 916 780	2	104 464	1	6 759 650
Güstrow . . . . .	4	68 854	6	3 251 364	4	67 241	5	3 189 648	4	64 609	6	3 127 425
Salendorf . . . . .	18	16 395	17	520 434	18	16 083	18	517 593	18	15 808	18	510 227
Leterow . . . . .	12	35 753	11	1 778 434	12	34 552	10	1 697 362	12	32 821	10	1 599 618
Malchin . . . . .	13	33 373	12	1 705 230	12	32 770	11	1 490 143	13	29 396	11	1 333 307
Stavenhagen . . . . .	15	29 845	10	1 872 446	17	24 469	12	1 235 898	17	24 014	12	1 208 264
Mölln . . . . .	22	8 881	19	371 258	22	8 834	20	362 964	23	8 477	20	340 553
Neubrandenburg . . . . .	9	47 193	8	2 383 259	9	43 122	8	2 249 650	9	42 151	8	2 222 560
Sponholz . . . . .	26	5 801	25	49 719	26	2 599	26	21 609	—	—	—	—
Derzenhof . . . . .	19	16 378	18	432 746	19	14 492	19	397 651	19	13 789	19	388 535
Landesgrenze . . . . .	7	52 643	4	4 466 655	8	50 665	4	4 427 046	7	49 254	4	4 166 526
Summe		1 026 565		50 314 105		997 902		49 827 749		939 437		46 343 775

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

49,012 Kilometer.

49,933 Kilometer.

49,331 Kilometer.

Anmerkung. Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

# der Personenbeförderung

## Stationen für die letzten 3 Jahre

### Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1876.		1875.		1874.							
	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer						
Lübeck . . . . .	3	95 165	1	7 953 342	3	100 848	1	8 450 894	3	84 121	1	6 885 121
Lüdersdorf . . . . .	21	10 695	25	108 934	23	8 128	25	83 538	25	5 179	25	55 237
Schönberg . . . . .	12	35 735	17	914 469	12	34 453	17	915 469	12	31 780	15	871 700
Grevesmühlen . . . . .	15	28 119	14	1 044 250	15	28 004	13	1 053 499	14	28 236	13	1 053 082
Bohitz . . . . .	22	10 166	21	261 550	21	9 693	21	247 978	21	10 034	21	250 974
Kleinen . . . . .	13	32 130	16	932 109	13	32 486	15	935 136	15	26 649	17	671 641
Mecklenburg . . . . .	27	1 922	27	14 774	—	—	—	—	—	—	—	—
Wismar . . . . .	6	57 447	7	2 611 679	6	59 343	7	2 860 481	6	52 187	7	2 435 076
Schwerin . . . . .	1	128 605	3	5 933 072	1	121 721	3	5 547 474	1	122 828	3	5 618 532
Zachun . . . . .	20	13 905	22	217 383	20	12 864	22	202 662	20	12 198	22	192 040
Hagenow . . . . .	5	64 536	5	3 311 220	5	62 089	5	3 212 810	5	62 111	5	3 187 250
Ventschow . . . . .	25	6 256	24	143 427	25	5 831	24	137 958	24	5 741	24	136 448
Blankenberg . . . . .	16	27 392	13	1 075 188	16	26 150	14	1 032 404	16	25 560	14	1 006 013
Warnow . . . . .	24	7 262	23	184 165	24	7 204	23	184 392	23	7 404	23	189 472
Bügow . . . . .	7	52 175	10	2 044 709	7	49 695	9	1 914 493	8	46 743	9	1 765 231
Schwaan . . . . .	10	38 774	15	939 315	10	37 754	16	931 831	10	36 701	16	868 742
Rostock . . . . .	2	108 198	2	6 990 798	2	109 894	2	7 190 495	2	104 666	2	6 850 072
Güstrow . . . . .	4	68 093	6	3 159 255	4	66 904	6	3 152 518	4	64 521	6	3 082 004
Calendorf . . . . .	18	16 582	18	515 261	18	16 066	18	501 118	18	16 238	18	518 432
Teterow . . . . .	11	38 319	9	2 109 928	11	34 463	10	1 666 386	11	32 435	10	1 562 222
Malchin . . . . .	14	30 993	11	1 469 970	14	32 156	11	1 551 269	13	29 020	11	1 374 398
Stavenhagen . . . . .	17	25 325	12	1 213 348	17	24 718	12	1 180 863	17	24 047	12	1 182 199
Mölln . . . . .	23	8 924	20	349 681	22	9 510	19	405 991	22	8 909	19	390 214
Neubrandenburg . . . . .	9	47 345	8	2 275 373	9	43 335	8	2 148 059	9	41 517	8	2 121 387
Sponholz . . . . .	26	5 265	26	48 607	26	2 069	26	17 571	—	—	—	—
Derzhnhof . . . . .	19	16 502	19	440 352	19	14 721	20	400 968	19	13 733	20	379 302
Landesgrenze . . . . .	8	50 735	4	4 051 946	8	47 803	4	3 901 492	7	46 879	4	3 696 986
Summe		1 026 565		50 314 105		997 902		49 827 749		939 437		46 343 775

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

49,012 Kilometer.

49,933 Kilometer.

49,331 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

## Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Bon	1876.				1875.				1874.			
	Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10
Lübeck . . . . .	3	40 429	7	1 5 633 908	2	4 35 721	3	1 5 159 278	2	5 31 149	5	2 4 197 095
Schönberg . . . . .	16	4 584	6	18 119 416	6	15 8 315	1	17 202 196	0	16 7 003	6	17 154 686
Grevesmühlen . . . . .	11	8 197	4	14 328 241	9	11 9 334	6	15 377 812	6	13 9 395	0	15 385 123
Bobitz . . . . .	22	1 368	9	22 46 595	4	24 1 489	6	23 53 255	2	23 1 943	3	21 75 028
Kleinen . . . . .	17	4 301	7	17 161 234	2	19 4 245	5	18 171 334	9	19 3 207	4	20 110 942
Wismar . . . . .	2	48 192	6	5 2 506 951	2	1 46 077	2	5 2 209 954	6	1 42 012	7	5 2 070 728
Schwerin . . . . .	7	15 303	7	11 701 374	7	7 20 752	5	11 841 219	6	6 24 997	9	10 972 879
Zachun . . . . .	25	502	4	25 13 801	9	25 464	2	25 8 791	8	25 329	1	25 5 513
Hagenow . . . . .	4	37 874	1	3 2 263 000	8	3 37 256	3	4 3 132 899	2	4 31 820	4	4 2 521 448
Ventchow . . . . .	24	911	5	24 20 456	4	22 1 659	2	24 35 482	9	21 2 216	9	22 50 352
Blankenberg . . . . .	8	14 580	1	9 886 079	7	9 14 404	8	10 856 034	4	9 17 164	3	11 969 848
Friedrichswalde . . . . .	20	2 416	8	20 94 626	7	20 2 366	7	20 108 344	2	22 2 138	3	19 116 442
Warnow . . . . .	23	1 017	7	23 32 160	6	23 1 601	4	22 55 784	9	24 1 258	7	23 45 602
Bützow . . . . .	13	6 136	0	13 426 073	9	12 8 781	2	13 652 446	7	11 10 027	9	13 777 733
Schwaan . . . . .	18	3 906	8	15 241 568	0	17 5 217	8	14 403 665	8	17 5 128	6	14 402 767
Rostock . . . . .	5	33 597	2	4 3 145 427	0	5 34 640	5	3 3 355 806	2	2 39 870	9	3 4 001 456
Güstrow . . . . .	6	16 267	8	6 1 369 346	8	6 26 053	2	6 2 107 454	6	7 22 474	5	6 1 946 654
Lalendorf . . . . .	19	2 825	1	16 177 473	5	18 4 533	8	16 240 511	0	18 4 319	1	16 246 956
Teterow . . . . .	10	9 177	3	8 927 607	4	10 11 786	7	7 1 235 593	8	10 13 308	9	8 1 503 485
Malchin . . . . .	12	6 929	0	10 715 590	2	16 7 433	8	12 769 276	9	14 8 550	9	12 871 159
Stavenhagen . . . . .	14	5 581	1	12 506 652	2	13 8 653	8	9 877 374	2	12 9 869	0	9 1 043 309
Mölln . . . . .	21	1 857	1	21 91 483	9	21 1 970	5	21 92 487	2	20 2 742	2	24 45 013
Neubrandenburg . . . . .	9	13 393	1	7 1 061 270	1	8 17 712	8	8 1 185 942	9	8 21 449	0	7 1 522 009
Derpenhof . . . . .	15	5 281	9	19 108 362	7	14 8 505	9	19 140 866	8	15 8 038	3	18 136 482
Landesgrenze . . . . .	1	52 235	1	2 5 342 169	6	2 38 152	1	2 5 061 170	3	3 36 221	4	1 4 518 470
Summe		336 868	7	27 920 873	6	357 130	5	29 334 984	9	356 637	8	28 691 190

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt:

82,884 Kilometer.

82,140 Kilometer.

80,449 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung

# der Güterbeförderung.

Stationen für die letzten 3 Jahre

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

	Nach	1876.				1875.				1874.									
		Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer							
<sup>1/10</sup>		<sup>1/1</sup>	<sup>1/10</sup>	<sup>1/1</sup>	<sup>1/10</sup>	<sup>1/1</sup>	<sup>1/10</sup>	<sup>1/1</sup>	<sup>1/10</sup>	<sup>1/1</sup>	<sup>1/10</sup>	<sup>1/1</sup>	<sup>1/10</sup>						
9	Lübeck . . . . .	1	58 598	9	1	7 086 053	4	1	70 072	5	1	8 360 942	5	2	70 958	5	1	8 449 091	3
3	Schönberg . . . . .	17	4 215	5	15	169 646	6	17	3 093	6	17	125 714	1	16	2 972	5	17	116 754	7
3	Grevesmühlen . . . . .	13	6 159	2	14	271 342	9	12	6 165	4	14	264 973	8	9	7 177	4	13	310 980	7
0	Bobitz . . . . .	24	444	8	22	16 314	6	21	594	9	21	21 846	8	20	961	7	20	28 988	6
1	Kleinen . . . . .	14	5 980	6	18	126 276	4	10	8 043	3	15	158 490	7	13	5 357	6	15	124 440	4
9	Bismar . . . . .	8	14 064	0	9	872 097	2	8	13 467	8	9	795 857	1	8	12 893	5	8	748 366	1
6	Schwerin . . . . .	3	38 954	9	5	1 739 064	7	4	38 620	9	5	1 721 948	9	4	34 394	5	5	1 536 021	9
3	Zachun . . . . .	23	454	7	23	13 687	5	24	353	0	23	9 937	4	24	275	9	24	7 103	3
8	Hagenow . . . . .	2	46 646	4	3	3 818 157	5	2	62 819	8	2	5 041 052	9	1	79 292	1	2	6 223 880	9
6	Bentschow . . . . .	21	874	3	24	12 930	5	22	476	8	24	8 272	4	22	555	5	23	9 620	9
5	Blankenberg . . . . .	11	6 781	0	12	422 737	6	13	5 993	3	12	374 213	2	11	5 696	7	12	377 153	0
8	Friedrichswalde . . . . .	25	56	8	25	2 029	2	25	59	7	15	1 939	2	25	7	9	25	99	3
7	Warnow . . . . .	22	623	5	21	16 699	3	23	400	3	22	10 516	4	23	451	4	22	10 467	6
2	Bützow . . . . .	12	6 438	8	13	346 960	7	11	6 396	2	13	322 370	6	12	5 432	9	14	306 326	7
5	Schwaan . . . . .	18	3 155	2	16	156 303	1	18	2 758	9	16	134 308	9	17	2 953	7	16	120 686	0
0	Rostock . . . . .	5	30 452	5	4	3 175 578	9	5	37 688	1	4	3 610 581	7	5	32 251	1	3	3 277 737	7
1	Güstrow . . . . .	7	18 518	0	7	1 308 714	7	6	16 433	3	6	1 095 984	4	6	17 742	5	6	1 274 460	5
2	Salendorf . . . . .	19	2 117	0	17	147 260	5	19	1 763	6	18	118 690	8	19	1 740	3	18	111 337	5
4	Leterow . . . . .	9	11 173	7	8	962 953	2	9	11 965	5	8	880 367	4	10	6 289	7	9	517 366	9
7	Malchin . . . . .	10	8 845	3	10	800 968	8	15	4 841	6	10	420 738	9	14	5 267	9	10	447 496	7
7	Stavenhagen . . . . .	15	5 916	5	11	497 419	4	14	4 922	1	11	396 807	4	15	4 879	0	11	378 580	8
7	Mölln . . . . .	20	1 107	5	20	87 734	8	20	787	7	20	39 493	2	21	698	6	21	18 368	5
7	Neubrandenburg . . . . .	6	26 388	6	6	1 454 956	7	7	14 828	1	7	1 003 858	3	7	17 514	4	7	1 038 142	9
8	Derzenhof . . . . .	16	4 487	8	19	102 473	5	16	3 760	0	19	97 789	8	18	2 702	4	19	75 872	4
1	Landesgrenze . . . . .	4	34 413	2	2	4 312 511	9	3	40 824	1	3	4 318 288	1	3	38 169	9	4	3 181 845	6
9	Summe		336 868	7		27 920 873	6		357 130	5		29 334 984	9		356 637	8		28 691 190	9

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt: 82,884 Kilometer. 82,140 Kilometer. 80,449 Kilometer.

für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

**Rechnung**  
der  
**Pensions- und Unterstützungs-Casse**  
pro 1876.

№	Gegenstand.	Betrag.	
		M.	S.
<b>Einnahme.</b>			
1	Bestand am 31. December 1875 . . . . .	129 695	14
2	Laufende Beiträge der Mitglieder . . . . .	13 636	04
3	Erlös für gefundene Gegenstände . . . . .	7	65
4	Strafgelder . . . . .	32	25
5	Zufällige Einnahmen . . . . .	0	45
6	Zinsen auf belegte Kapitalien . . . . .	5 659	90
7	Zuschuß der Eisenbahngesellschaft . . . . .	10 323	67
<b>Einnahme überhaupt</b> . . . . .		159 355	10
<b>Ausgabe.</b>			
1	Invaliden-Pensionen . . . . .	548	40
2	Wittwen-Pensionen . . . . .	539	73
3	Waisen-Pensionen . . . . .	20	—
4	Kosten bei Ankauf von Effecten . . . . .	26	55
5	Coursdifferenz auf Effecten . . . . .	152	25
<b>Ausgabe überhaupt</b> . . . . .		1 286	93
<b>Abchluß.</b>			
	Einnahme . . . . .	159 355	10
	Ausgabe . . . . .	1 286	93
<b>Bestand am 31. December 1876</b> . . . . .		158 068	17
Der vorstehende Bestand befindet sich in Deposito der Hauptcasse in Effecten mit . . . . .		157 837	36
in Baar mit . . . . .		230	81
<b>Zusammen mit</b> . . . . .		158 068	17

