



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

1877(1878)

Schwerin: Druck der F. Hartig'schen Officin, [1878?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765932920>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1877.

Schwerin.

Druck der F. Hartig'schen Officin.





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, Bügow nach Rostock mit den Zweigbahnen Kleinen-Wismar und Bügow-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 M. |
| Das Capital für Erweiterung der Bahn zc. ult. 1872 | 1 310 513 " |
| | Summa 42 450 347 M. |

mithin pro Meile 990 211,50 M.

pro Kilometer 132 010,48 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 \mathcal{F} = 3 000 000 M. als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

Die Gesellschaft hat dafür den Preis von 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 877 835 M. aufgewendet, so daß das Gesamt-Anlage-Kapital unter Hinzurechnung der Aufwendungen für Erweiterungen sich am Schluß des Jahres 1877 auf 43 328 182 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 Strassburg 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 km Länge parallel mit der Lübeck-Büchener Bahn. Von demselben ist ein Rangir-Geleise, welches die letztgenannte Bahn in der Ebene kreuzt, zur Verbindung mit der Lübeck-Hamburger Bahn bis zur Nothbecker Weiche in der Länge von 1,37 km 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 Bentzchow und Station Blankenberg weiter, überschreitet unweit der Haltestelle Warnow den Fluß gleichen Namens mittelst Brücke von eisernem Ueberbau und führt am Thalrande des rechtsseitigen Warnow-Ufers zum Bahnhof Bügow, welcher in Form einer Kopfstation in dem hier von der Warnow und der Nebel gebildeten Winkel liegt. Von hier bis Güstrow läuft die Bahn, die Nebel mittelst einer eisernen Brücke überschreitend, im Nebelthal hin. Von Güstrow über Kalendorf und Leterow in östlicher Richtung weiterführend, senkt sie sich mit einem Gefälle von 1 : 130 und 1 : 100 auf 1694 resp. 2262 m hinab in das Peenethal, welches mittelst eines 1500 m 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 m gewonnen, und folgen sodann unter wechselnd starken Gefällen und Steigungen die Stationen Stavenhagen, Mölln und Neubrandenburg. Von hier führt die Bahn über die letzte Station Dersenhof hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunct an der mecklenburgisch-preussischen Grenze, wo die Berlin-Stettiner Zweigbahn Pasewalk-Strassburg beginnt. 2090 m vor der Grenze erreicht die Bahn ihren höchsten Punct, welcher 114,50 m über dem Amsterdamer Pegel liegt.

Die Längenausdehnung der Hauptbahn beträgt 230,036 km.

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

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

Die Zweigbahn Bügow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Bügow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, übersezt diesen Fluß unweit des letztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunct, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Bügow-Schwaan liegt der tiefste Punct der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,557 m ist. Die Länge beträgt 30,875 km.

A. Bahnplanum.

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

Die Kronenbreite des Plammis für 2 Geleise ist 7,846 m, für 1 Geleis in den Aufträgen 4,708 m, in den Abträgen 4,394 m. Die Böschungen sind für die Aufträge 1 $\frac{1}{2}$ füßig, für die Abträge 1 $\frac{2}{3}$ füßig mit 0,971 m breiten Bankets auf je 1,983 m Höhe. Zum Schutz gegen Schneewehungen sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die normale von 1,435 m.

a. Länge der Geleise.

Die durchgehenden Geleise haben, wie bereits erwähnt, eine Länge von 321,568 km
Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengeleise bei Wismar und Rostock,
sowie des Geleises zum Kohlenlagerplatz in Wismar, gegenwärtig eine Länge von 81,038 =
Mithin Gesamtlänge 402,606 km

b. Schienen, deren Verbindung und Befestigung.

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

Die Bahn enthielt gegen Ende des Jahres:

| | 1877 | | 1876 | |
|-------------------------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | Auf freier Strecke. | Auf Bahnhöfen. | Auf freier Strecke. | Auf Bahnhöfen. |
| 131 mm. hohes Bignolgeleis . | 22,550 km | 0,536 km | 12,061 km | 0,536 km |
| 125 " " " | 215,838 = | 39,217 = | 220,263 = | 33,041 = |
| 121 " " " | 31,704 = | 2,183 = | 32,424 = | 2,771 = |
| 105 " " " | 1,293 = | 14,964 = | 1,316 = | 15,069 = |
| 78 " " " | 0,000 = | 4,714 = | 0,000 = | 4,576 = |
| Stahlschienengeleis | 50,183 = | 19,124 = | 55,504 = | 19,111 = |
| Summa | 321,568 km | 81,038 km | 321,568 km | 75,104 km |

Mithin ergibt sich pro 1877 eine Zunahme an Nebengeleisen von 5,934 km.

Sämmtliche Schienen liegen auf Querschwellen. Die 125, 121, 105 und 78 mm hohen Bignol-schienen sind mit Hafennägeln, die 131 mm hohen dagegen theilweise mit Trefonds (Schraubennägeln) auf Unterlagsplatten befestigt.

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

2 Laschen à 540 mm lang, à 6,7 kg
4 Laschenbolzen, à 0,825 "

Auf den Endschwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch 2 verzinkte Trefonds befestigt sind. Außerdem liegt bei geradem Geleis in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Curven sind außer an den Enden der Schienen noch drei solcher Unterlagsplatten zur Verwendung gebracht. Bei Eisen- und Stahlkopfschienen sind die Enden mit 2, um 25 mm gegeneinander verfestete Einklinkungen versehen. Bei Stahlschienen sind die Schienen gegen Längsverschiebungen durch Vorstoßplatten gesichert. Die Trefonds sind excl. Kopf 120 mm lang, haben am oberen Ende einen Durchmesser von 20 mm, sind etwas konisch und 0,346 kg pro Stück schwer.

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

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

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

Auf den Stoßschwellen sind die 125 mm hohen Bignolschienen 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 Bignolschienen sind 6,59 m lang und haben ein Gewicht von 35,05 kg pro lfd. Meter. Zur festen Stoßverbindung gehören:

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

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

Das Gewicht der älteren 105 mm hohen, 5,65 m langen Schienen beträgt 29,32 kg pro lfd. m, das der neueren Profils mit Bessemer Stahlkopf 28,8 kg pro lfd. m. Die zur festen Stoßverbindung gehörenden Laschen wiegen pro Stück 2,50 kg und sind 418 mm lang. Die Laschenbolzen wiegen pro Stück 0,46 kg, die Unterlagsplatten pro Stück 0,625 kg.

Die Stuhlschienen haben ein Gewicht von 25,50 kg 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 kg und 10,5 kg, das der Mittelstühle 7 kg pro Stück.

Die Versuche mit der Verwendung einer Laschenverbindung an Stelle der Stoßstühle ergaben ein günstiges Resultat. Im Jahre 1876 ist die Strecke Kleinen-Wismar damit ausgerüstet worden.

Die günstigen Resultate, welche seitens vieler Bahnverwaltungen mit Bessemer Stahl-, resp. Stahlkopfschienen erzielt worden sind, waren Anlaß, daß seit dem Jahre 1876 nur solche Schienen beschafft werden sind und für die Folge auch ausschließlich verwendet werden sollen.

e. Weichen.

Es sind im Ganzen 437 Weichen und 7 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 16 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 Kiesschicht überdeckt.

C. Bauwerke im Bahnplanum.

Verhanden sind:

- 1) große Brücken über 10 m Lichtweite jeder Deffnung 9 Stück.
 Davon sind: 1 gewölbt
 und 8 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summa: 9.

Die längste Brücke ist die Warnow-Brücke bei Schwaa. Sie enthält 3 Deffnungen à 12,6 m und 2 Deffnungen à 6,3 m.

- 2) Kleinere Brücken und Durchlässe von über 2 m bis 10 m Lichtweite jeder Deffnung 62 Stück.
 Davon 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 " |
| Holztruppen | 9 " |
| Holzbrücken | 10 " |

Summa: 380 Stück.

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

D. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Die größte Steigung (resp. Gefälle) ist 1 : 100, welche 4 Mal und zwar in Längen von 753,240 m, 2262,357 m, 2811,092 m und 1544,142 m vorkommt. Der kleinste Radius in den Curven ist 376,62 m.

E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Seit dem 15. Mai 1877 ist für den Personenverkehr eine Haltestelle bei dem Dorfe Pampow, zwischen Schwerin und Zachun belegen, 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:

| Bahnhöfe und Haltestellen. | Entfernungen. Kilometer. | |
|--------------------------------------|-----------------------------|------------|
| | im Einzelnen. | im Ganzen. |
| 1. Lübeck-Landesgrenze. | | |
| Lübeck. | | |
| Mangirbahnhof | 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 |
| Ventischow | 8,30 | 67,57 |
| Blanfenberg | 9,22 | 76,79 |
| Friedrichswalde | 4,23 | 81,02 |
| Warnow | 8,39 | 89,41 |
| Bützow | 10,47 | 99,88 |
| Güstrow | 13,41 | 113,29 |
| Palendorf | 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 |
| Sponholz | 7,18 | 208,13 |
| Dersgenhof | 14,87 | 223,00 |
| Landesgrenze vor Strasburg | 6,66 | 229,66 |
| 2. Kleinen-Wismar. | | |
| Kleinen. | | |
| Mecklenburg | 9,30 | |
| Wismar | 6,40 | 15,70 |
| 3. Kleinen-Hagenow. | | |
| Kleinen. | | |
| Schwerin | 16,45 | |
| Pampow | 9,50 | 25,95 |
| Zachun | 6,55 | 32,50 |
| Hagenow | 12,25 | 44,75 |
| 4. Bützow-Rostock. | | |
| Bützow. | | |
| Schwaan | 14,30 | |
| Rostock | 16,76 | 31,06 |
| Summe | 321,17 | 321,17 |

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

- 1) Perron-Telegraphen.
- 2) Bahnhof-Abchluss-Telegraphen.
- 3) Strecken-Telegraphen.

b. Electromagnetische Telegraphen.

Die Bahnstrecken Bügow-Rostock, 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 Haltestellen 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 km 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 ausgelöst werden.

Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Glocken-Doppelschläge verschiedenen Tones.

An Morseblauschreibern sind vorhanden 54 Stück, davon 45 auf Stationen, 9 in Reserve, resp. Uebungsapparate; ferner 22 Streckenapparate, gleichfalls Blauschreiber.

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 1877 5 Stück Hochbordwagen mit Bremse und bedecktem Schaffnerstiz, 3 Stück offene 4räd. Güterwagen ohne Bremsen, sowie 6 Stück Personenwagen III. Classe mit Bremse u. fertig gestellt sind.

II. Im Laufe des Jahres 1877 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

1. **Mangirbahnhof Lübeck.** Herstellung einer Wohnung für den Stations-Assistenten im Uebernachtungsgebäude. Umlegung der Eingangsweiche des Mangirbahnhofs in der Richtung von Schönberg in der Weise, daß die den Bahnhof ohne Aufenthalt durchfahrenden Züge nicht mehr die Weichencurven zu passiren haben.
2. **Bahnhof Schönberg.** Erneuerung des Mauerwerkes der Viehrampe. Entwässerung der Grundmauern des Empfangshauses.
3. **Bahnhof Bobitz.** Herrichtung eines Materialienkellers im ersten Beamtenhause und Erbauung eines besonderen Kellerhalses dazu.
4. **Bahnhof Kleinen.** Herstellung einer Ueberfahrt über 10 Geleise zur besseren Verbindung des Landungsplatzes am See mit dem Bahnhofs.
5. **Bahnhof Blankenberg.** Herstellung einer Centesimalwaage. Errichtung eines Stalles für den Perronwärter.

- 6. Bahnhof Bügow.** Theilweise Erweiterung durch Erbauung einer Brücke über die Nebel für 2 Geleise und durch Herstellung eines 600 m langen Ausziehgeleises. Beschaffung einer transportablen Viehladebrücke.
- 7. Bahnhof Neubrandenburg.** Zweck: Einführung der Berliner Nordbahn in diesen Bahnhof ist die vorhandene Anlage an Geleisen und Hochbauten erweitert und umgebaut. Gleichzeitig ist Gasbeleuchtung für den ganzen Bahnhof eingeführt.
- 8. Haltestelle Mecklenburg.** Herrichtung eines Stationshauses.
- 9. Bahnhof Schwerin.** Vollendung des Baues einer Wasserstation. Theilweise Neudeckung des Güterschuppendaches. Vergrößerung der Gepäckannahme. Mit der Vergrößerung des Vorplatzes vor dem Empfangshause durch Beseitigung der Gartenanlagen etc. ist begonnen.
- 10. Haltestelle Pampow.** Errichtung eines provisorischen Wartelocals und Beschaffung des nöthigen Inventars.
- 11. Haltestelle Zachun.** Beschaffung einer transportablen Viehrampe.
- 12. Bahnhof Hagenow.** Herstellung einer neuen Weichenwärterbude.
- 13. Bahnhof Rostock.** Herstellung der Entwässerung des Empfangshauses und einer neuen Wasserleitung für dasselbe. Beseitigung des durch den Bahnhof gehenden Vorfluthgrabens für die Stadt Rostock. Erneuerung eines Theiles des Hafenbollwerkes.

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

1. Reparatur der Brücke über die Stepenitz bei Börzow und zwar speciell Neuverblendung des 12,5 m weiten Hauptgewölbes und Neuabdeckung der Brücke, zunächst der einen Hälfte, mit Asphaltfilz.
2. Die Wärterhäuser der Strecke Güstrow-Landesgrenze bei Strasburg sind mit neuen Nummern versehen.
3. Herstellung von 2 050 lfd. m Schneeäunern.
4. In der Wagenbauanstalt zu Malchin: Neubau von 6 Stück 4räd. Personenwagen III. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz.
5. Desgleichen von 2 Stück offenen 4räd. Güterwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit mit Hochbords, Bremse und bedecktem Bremseritz.
6. Desgleichen von 3 Stück offenen 4räd. Güterwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit.
7. Desgleichen von 3 Stück offenen 4räd. Güterwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit mit Hochbords, Bremse und bedecktem Bremseritz.
8. 12 Stück Viehwagen sind zur gleichzeitigen Benutzung als Güterwagen umgebaut worden.

Wegen der übrigen Neubeschaffungen wird auf die Anlage IV. verwiesen.

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1877 wurde an Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselfung neu eingebaut:

| | | | |
|--------|-------|--|--|
| 14 758 | Stück | Mittelschwellen, | |
| 784 | = | Stoßschwellen, | |
| 517 | = | = 1 788 lfd. m Weichenschwellen, | |
| 3 | = | Weichen, 15 Herzstücke, 6 Zwangsschienen und | |
| 5 417 | = | Schienen, nämlich: | |
| | | 2 846 Stück 131 mm hohe Bignolschienen, | |
| | | 1 005 = 125 = = = | |
| | | 339 = 121 = = = | |
| | | 277 = 105 = = = | |
| | | 950 = Stuhlschienen. | |

K. Anschlußgeleise.

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

2. Betriebsmittel.

In Transportmitteln waren vorhanden:

| | 1877 | 1876 |
|---|---------------------|-----------|
| 1. Locomotiven nebst Tendern: ungekuppelte | 6 Stück | 6 Stück |
| einfach gekuppelte | 41 = | 41 = |
| zweifach gekuppelte | 11 = | 11 = |
| | Zusammen: 58 Stück | 58 Stück |
| 2. Personenwagen: | 139 Stück | 133 Stück |
| sonach 1877 mehr: 6 Stück. | | |
| 3. Güterwagen: bedeckte | 518 Stück | 529 Stück |
| offene | 261 = | 268 = |
| Plateauwagen | 36 = | 36 = |
| | Zusammen: 815 Stück | 833 Stück |

mithin 1877 weniger: 18 Stück.

Der Gesamtwagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1877

139 Personenwagen mit 6 022 Plätzen; darunter sind:

| | |
|---------------------|------------|
| I. Classe | 312 Plätze |
| II. = | 1 224 = |
| III. = | 2 974 = |
| IV. = | 1 512 = |

Summe: 6 022 Plätze.

815 Güterwagen mit 146 220 Ctr. = 7 311 000 kg Tragfähigkeit.

Von denselben sind 294 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1876 enthielten die gesammten 833 Güterwagen 139 980 Ctr. = 6 999 000 kg 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 Werkstättendienst 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 nicht. Vielmehr ist denjenigen in den Dienst der Gesellschaft übergetretenen Beamten, welche vorher die Qualität Großherzoglicher Diener besaßen, die nach den Normen für letztere ihnen gebührende Pension aus den Betriebs-Einnahmen zu gewähren, während die Pension für ihre Wittwen aus der Großherzoglichen Wittwen-Casse geleistet wird. Eine geringe Anzahl von Beamten, die ehemals der Pensionsanstalt der Mecklenburgischen Bahn angehörten, erhalten die Pension für sich und ihre Hinterbliebenen von der Großherzoglichen Regierung.

Nur für die sogenannten Unterbeamten, als Bahn-, Weichen- und Hülfswärter u. und deren Angehörige 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 14 556,⁰⁹ M. geleistet.

Betheiligt waren an der Pensions-Casse ult. 1876 511 Personen, deren Dienst Einkommen zusammen 353 283 M. betrug. Im Jahre 1877 traten der Casse bei: 34 Mitglieder mit zusammen 25 935 M. Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Tod 3 und durch Dienstaustritt ohne Pension 5 Mitglieder, zusammen 8 Mitglieder mit einem Dienst Einkommen von 5 130 M., so daß am Schlusse des Jahres 1877 ein Bestand verblieb von 537 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 375 693 M.

Die Anzahl der Pensionaire betrug ult. 1876 14 mit einer Jahrespension von zusammen 1 305,²⁰ M. Im Laufe des Jahres 1877 wurden 3 Wittwenpensionen im Gesamtbetrage von 276 M. gewährt; erloschen ist durch Tod Eine Pension mit 115,²⁰ M. und war demnach die Casse ult. 1877 belastet mit einer Gesamt-Jahrespension von 1 466 M., woran — die bei einer und derselben Pension beteiligten Waisen als Eine Person gerechnet — 16 Personen participiren.

Die Anzahl derjenigen Pensionaire (vormals Großherzogliche Diener), welche aus der Betriebscasse auf Grund des Kaufcontractes ihre Pensionen beziehen, belief sich ult. 1877 auf 8 Personen und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 4 945,²⁰ 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 auf Grund eines desfalligen Statutes ins Leben gerufen worden.

Der Verein hat den Zweck:

Erparnisse der Mitglieder anzusammeln und zu verzinsen, auch denselben in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung verzinsbarer, in Raten zurückzahlender Vorschuße beizustehen.

Das Vermögen und die Angelegenheiten des Vereins werden von dem aus einem Mitgliede der Eisenbahndirection und 6 Vereinsmitgliedern gebildeten Vorstande verwaltet. Die Anzahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1877 422. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds von der Eisenbahnverwaltung aus den Betriebsüberschüssen der Jahre 1874 und 1875 3000 M. überwiesen worden und belief sich dieser Fonds am Jahreschlusse auf 3 012,⁷⁰ M. Die in der Vereinscasse angekommenen und zu Vorschußen nicht verwendeten Gelder sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt worden, welche am 31. December 1877 einen Nominalwerth von 15 300 M. und einen Courswerth von 14 374,⁸⁰ M. hatten.

Das Gesamt-Guthaben der Vereinsmitglieder betrug ult. 1877 27 782,⁸⁴ M., worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 % noch weitere 3 % als Antheil an dem pro 1877 erzielten Reingewinn, also zusammen 6 %, gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der Zinsen und des Gewinnantheiles hat sich das Gesamtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1877 auf 28 995,⁴⁸ M. erhöht.

2) Betriebsdienst.

Die Anzahl der abgelassenen Züge beträgt:

| | | |
|----------------------------|-----------|--------|
| Fahrplanmäßige Schnellzüge | | 730 |
| = Personenzüge | | 5 110 |
| = gemischte Züge | | 6 059 |
| = Güterzüge | | 1 072 |
| | | 12 971 |
| Extra-Personenzüge | | 61 |
| = Güterzüge | | 43 |

Es legten überhaupt zurück:

auf eigener Bahn. auf fremden Bahnen. in Summe.

A. Locomotiven.

| | Kilometer. | Kilometer. | Kilometer. |
|--------------------|-----------------|------------|------------|
| in Schnellzügen | 167 528 | 3 650 | 171 178 |
| = Personenzügen | 335 978 | 3 670 | 339 648 |
| = gemischten Zügen | 425 527 | 3 850 | 429 377 |
| = Güterzügen | 232 332 | 5 310 | 237 642 |
| = Extrazügen | 13 232 | 70 | 13 302 |
| = Leerfahrten | 46 079 | 1 180 | 47 259 |
| = Arbeitszügen | 12 768 | — | 12 768 |
| | Summe 1 233 444 | 17 730 | 1 251 174 |

Davon :

Nutz-Kilometer 1 187 365 16 570 1 203 915

Außerdem haben die Locomotiven 32 972 Rangirfstunden geleistet.

B. Wagen.

| | Achskilometer. | Achskilometer. | Achskilometer. |
|------------------------|------------------|----------------|----------------|
| Personenwagen | 8 325 631 | 2 275 593 | 10 601 224 |
| Güter- und Gepäckwagen | 14 324 989 | 7 234 276 | 21 559 265 |
| | Summe 22 650 620 | 9 509 869 | 32 160 489 |

C. Wagen fremder Verwaltungen.

| | | |
|------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Personenwagen | 2 189 920 Achskilometer, | } auf diesseitiger Bahn. |
| Güter- und Gepäckwagen | 8 305 191 = | |
| Summe | 10 495 111 Achskilometer. | |

D. Wagen der Reichspostverwaltung.

2 458 164 Achskilometer.

Auf diesseitiger Bahn sind mithin überhaupt zurückgelegt:

| | |
|-----------------------|---------------------------------|
| von den eigenen Wagen | 22 650 620 Achskilometer, |
| = " fremden " | 10 495 111 = |
| = " Postwagen " | 2 458 164 = |
| | Summe 35 603 895 Achskilometer. |

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

Die Anzahl der im Jahre 1877 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:
 gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme 220 Stück
 Privat-Telegramme 9 206 =

Die für Privattelegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto ic. betragen 7 273,99 M.
 Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn ic. 2 071,09 =
 Bleibt als diesseitiger Antheil 5 202,90 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 Fahrbetrieb auf der der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Bahnstrecke von der Preussischen Landesgrenze bis Strassburg ist vertragsmäßig der diesseitigen Verwaltung unterstellt.

Anfangs des Jahres 1877 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 Cöln-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-Nyckjöbing.
- Im Laufe des Jahres 1877 sind neue Beziehungen im Personenverkehr eröffnet:
10. mit der Berliner Nordbahn.

b. Güterverkehr.

1. mit der Lübeck-Hamburger Bahn;
2. mit der Berlin-Hamburger Bahn;
3. mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn;
4. mit der Magdeburg-Leipziger Bahn;
5. mit der Altona-Kieler, Schleswigschen und Cutin-Lübecker Bahn (Ostsee-Verband);
6. mit der Königlich Sächsischen und der Berlin-Dresdner Bahn (Hamburg ic. Dresdener Verband);
7. mit der Hannoverschen Staatsbahn, der Braunschweigischen Bahn und der Magdeburg-Halberstädter Bahn (Niederdeutscher Verband);
8. mit der Cöln-Mindener Bahn (Bergisch-Hannoverscher Verband);
9. mit der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen und der Rheinischen Bahn (Hannover-Rheinischer Verband);
10. mit der Rheinischen, der Cöln-Mindener, der Hannoverschen Staats- und der Großherzoglich Oldenburgischen Bahn (Hanseatischer Verband);
11. mit Stationen der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen, der Cöln-Mindener und der Rheinischen Bahn (Bergisch-Märkisch-Westfälisch-Hanseatischer Verband);
12. mit der Main-Wefer, der Frankfurt-Bebraer, der Main-Neckar, der Großherzoglich Badischen und der Königlich Württembergischen Bahn (Westdeutscher Verband);

13. mit der Nassauischen, der Hessischen Ludwigs, den Pfälzischen, der Saarbrücker und den Elsaß-Lothringischen Bahnen (Nordwestdeutscher Verband);
14. mit der Berlin-Stettiner Bahn;
15. mit der Oberschlesischen Bahn (Lübeck-Schlesischer Verband);
16. zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits;
17. zwischen Station Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits;
18. zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen Bahn andererseits (Hamburg-Schlesischer Verband);
19. zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn und der diesseitigen Station Lübeck einerseits und Stationen der Königlichen Ostbahn andererseits (Hamburg-Lübeck-Preussischer Verband);
20. 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);
21. zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn und der diesseitigen Station Lübeck einerseits und Russischen Stationen andererseits (Deutsch-Russischer Verband);
22. mit der Königlich Niederschlesisch-Märkischen, der Oberschlesischen, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Rechte-Oder-Ufer-Bahn für Steinkohlen;
23. mit der Königlichen Ostbahn für Rüdersdorfer Steinkohle;
24. mit der Magdeburg-Leipziger Bahn für Salz;
25. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn für Getreide und Delsamen;
26. mit der Aufsig-Teplitzer, der Dux-Bodenbacher, der Oesterreichischen Staats- und der Oesterreichischen Nordwestbahn für Braunkohlen;
27. mit der Berlin-Görlitzer Bahn für Braunkohlen.

Im Laufe des Jahres 1877 sind neue Beziehungen im Güter u. Verkehr eröffnet:

1. mit Stationen der Köln-Mindener, der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen und der Dortmund-Gronau-Enschede Bahnen für Steinkohlen und Coke (Rheinisch-Niederdeutscher Verband);
2. mit Station Berlin der Berliner Nordbahn für Pferde und Vieh in Wagenladungen.

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

An der Bahnstrecke Schwerin-Zachun ist versuchsweise die Haltestelle Pampow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Nach Abschluß der Verhandlungen über die Tarif-Reform ist unter Genehmigung des Großherzoglich Mecklenburgischen Ministerium des Innern am 1. October 1877 für den Local-Güterverkehr ein Tarif nach dem einheitlichen Tariffchema zur Einführung gekommen. Der Berechnung der Frachtsätze für die regelmäßigen Tarifklassen liegen die folgenden Einheitsätze zu Grunde:

| | Transportgebühr pro 100 kg und km | Expeditionsgebühr für 100 kg |
|-----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
| | in Markpfennigen. | |
| Gilgut | 2,2 | 40 |
| Stückgut | 1,1 | 20 |
| Wagenladungs-klasse A 1 | 0,8 | 20 |
| Wagenladungs-klasse B | 0,667 | 12 |
| Specialtarif A 2 | 0,55 | 12 |
| Specialtarif I | 0,5 | 12 |
| Specialtarif II | 0,4 | 12 |
| Specialtarif III | 0,27 | 12 |

Außerdem sind 2 Ausnahmetarife erstellt und zwar:

der Ausnahmetarif 1 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate; der Ausnahmetarif 2 für Braunkohlen, Braunkohlencokes, Braunkohlenbriquets, Steinkohlen und Steinkohlensche, Cokes, Cokesasche, Briquets, Torf, auch gepreßt.

Die Frachtsätze dieser Ausnahmetarife sind berechnet:

| | Transportgebühr pro 100 kg und km | Expeditionsgebühr für 100 kg |
|-----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
| | in Markpfennigen. | |
| für den Ausnahmetarif 1 mit . . . | 0,445 | 12 |
| für den Ausnahmetarif 2 mit . . . | 0,222 | 12 |

und zwar für den Ausnahmetarif 2 auf Entfernungen von 75 km und darüber, während für die Strecken bis zu 75 km die Frachtsätze des Specialtarifs III. zur Einstellung gekommen sind, jedoch mit der Maßgabe, daß der auf die Entfernung von 75 km entfallende billigere Frachtsatz des Ausnahmetarifes 2 auch für die kürzeren Strecken so lange zur Anrechnung kommt, als die nach den Einheitsätzen des Specialtarifes III. für die entsprechenden Entfernungen berechneten Frachtsätze höher auskommen.

Für den Verbandverkehr zwischen diesseitigen Stationen und Stationen der Berlin = Stettiner Bahn ist der auf dem Reformsystem beruhende Tarif mit dem 1. December 1877 zur Einführung gekommen.

Die weitere Förderung der Umarbeitung der Tarife für die Verbandverkehre war bis zum Schlusse des Jahres 1877 unthunlich, weil mehrere der hierbei betheiligten Bahnen die Genehmigung der resp. Aufsichtsbehörden für ihre Local-Gütertarife noch nicht erhalten hatten.

Gleichzeitig mit dem Tarif für den Local-Güterverkehr ist am 1. October 1877 auch ein neuer veränderter Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr auf diesseitiger Bahn zur Einführung gekommen.

4) Ergebnisse des Betriebes.

A. Personenverkehr.

1) Personenbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

| | | |
|--|--------------------|--------------------|
| auf Tourbillets in I. Classe | 4 234 Personen auf | 270 051 Kilometer, |
| " " " II. " | 68 962 " " " | 4 229 349 " " |
| " " " III. " | 152 772 " " " | 7 563 130 " " |
| " " " IV. " | 331 303 " " " | 11 439 855 " " |
| " Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet) | | |
| in II. Classe | 61 106 " " " | 2 359 862 " " |
| " III. " | 162 730 " " " | 4 764 542 " " |
| Militairpersonen | 39 907 " " " | 2 534 647 " " |

in Summa 821 014 Personen auf 33 161 436 Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

| | | |
|--|--------------------|--------------------|
| auf Tourbillets in I. Classe | 4 082 Personen auf | 288 839 Kilometer, |
| " " " II. " | 41 145 " " " | 3 290 301 " " |
| " " " III. " | 60 997 " " " | 4 553 486 " " |
| " " " IV. " | 81 620 " " " | 6 580 205 " " |
| " Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet) | | |
| in II. Classe | 4 946 " " " | 283 370 " " |
| " III. " | 8 842 " " " | 421 846 " " |
| Militairpersonen | 13 836 " " " | 1 685 946 " " |

in Summa 215 468 Personen auf 17 103 993 Kilometer.

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

| | | | | |
|----------------------------|------------------------|----------------------------|-------|----------------------------------|
| Civilpersonen in I. Classe | 8 316 Personen auf | 558 890 Kilometer, oder | 67,21 | } im Durchschnitt pro Person. |
| " " II. | 176 159 " " 10 162 882 | " " 57,69 | | |
| " " III. | 385 341 " " 17 303 004 | " " 44,90 | | |
| " " IV. | 412 923 " " 18 020 060 | " " 43,64 | | |
| in Summa | 982 739 Personen auf | 46 044 836 Kilometer, oder | 46,55 | |
| Militairpersonen | 53 743 " " 4 220 593 | " " 78,53 | | |
| Summa überhaupt | 1 036 482 Personen auf | 50 265 429 Kilometer, oder | 48,50 | |

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen:

| | | | | |
|--------------------------|-----------------|------------------------|----------|-----------------------------------|
| für die Beförderung von: | | im Durchschnitt: | | |
| Civilpersonen | 1 810 239,55 M. | 1,84 M. pro Person und | 0,039 M. | } pro Person und Kilometer. |
| Militairpersonen | 62 061,20 " | 1,15 " " " " | 0,015 " | |
| an diversen Neben- | | | | |
| Einnahmen | 20 013,93 " | | | |
| in Summa | 1 892 314,98 M. | 1,83 M. pro Person und | 0,038 M. | |

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1877 giebt die in der Anlage VI. enthaltene Zusammenstellung spezielle Nachweisung, während die Anlage IX. die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1876 und 1875 enthält:

Der Personenverkehr ergibt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

| | im Jahre 1877 | | im Jahre 1876 | | daher im Jahre 1877 | |
|---------------------|---------------|--------------------|---------------|--------------------|---------------------|--------------------|
| | Personen | Personen-Kilometer | Personen | Personen-Kilometer | Personen | Personen-Kilometer |
| Civilpersonen | | | | | | |
| in I. Classe . . | 8 316 | 558 890 | 8 842 | 620 703 | weniger 526 | weniger 61 813 |
| " II. " | 176 159 | 10 162 882 | 180 702 | 10 330 275 | " 4 543 | " 167 393 |
| " III. " | 385 341 | 17 303 004 | 379 137 | 16 894 980 | mehr 6 204 | mehr 408 024 |
| " IV. " | 412 923 | 18 020 060 | 400 629 | 17 488 653 | " 12 294 | " 531 407 |
| | 982 739 | 46 044 836 | 969 310 | 45 334 611 | mehr 13 429 | mehr 710 225 |
| Militair-Transporte | 53 743 | 4 220 593 | 57 255 | 4 979 494 | weniger 3 512 | weniger 758 901 |
| Gesammt-Verkehr . | 1 036 482 | 50 265 429 | 1 026 565 | 50 314 105 | mehr 9 917 | weniger 48 676 |

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

| | | |
|-------------------------|-----------------------------|-----------------|
| für Civilpersonen | im Jahre 1877 | 1 830 253,78 M. |
| " " " " | " " 1876 | 1 842 049,21 " |
| | mithin 1877 weniger | 11 795,43 M. |
| für Militair-Transporte | im Jahre 1877 | 62 061,20 M. |
| " " " " | " " 1876 | 73 806,90 " |
| | mithin 1877 weniger | 11 745,70 M. |
| überhaupt im Jahre 1877 | | 1 892 314,98 M. |
| " " " " | " " 1876 | 1 915 856,11 " |
| | mithin 1877 weniger | 23 541,13 M. |

2) Gepäcbeförderung.

Befördert wurden an Gepäcb:

| | | |
|------------------------------|--------------------|----------------------|
| im Binnenverkehr | 3 952,0 Tonnen auf | 233 412,6 Kilometer, |
| " Verkehr mit anderen Bahnen | 2 112,3 " " " | 180 919,9 " " |
| in Summa | 6 064,3 Tonnen auf | 414 332,5 Kilometer. |

Die Einnahme hierfür betrug:

für den Transport: 68 246,26 *M.*, im Durchschnitt: 11,09 *M.* pro Tonne und 0,16 *M.* pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck erzielt das Jahr 1877 einen Mindertransport von 17,2 Tonnen auf 4 160,5 Kilometer weniger und eine Mindereinnahme von 3 032,19 *M.*

B. Güterverkehr.

1) Güterbeförderung.

Befördert wurden

a. im Binnenverkehr:

| | | |
|---|----------------------|---|
| Eilgüter | 1 847,1 Tonnen auf | 117 780,1 Kilometer, |
| Normalfrachtgüter und Güter der ermäßigten Classe II. | 30 670,1 = = | 2 240 183,6 = |
| Güter der Wagenladungsclassen | 98 024,1 = = | 4 918 893,7 = |
| | 130 541,3 Tonnen auf | 7 276 857,4 Kilometer, |
| Frachtfreie Dienstgüter | 28 604,9 = = | 1 551 985,6 = |
| | in Summa . | 159 146,2 Tonnen auf 8 828 843,0 Kilometer. |

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

| | | |
|---|----------------------|--|
| Eilgüter | 2 275,7 Tonnen auf | 229 117,8 Kilometer, |
| Normalfrachtgüter und Güter der ermäßigten Classe II. | 35 449,5 = = | 3 536 942,1 = |
| Güter der Wagenladungsclassen | 156 822,3 = = | 18 248 264,2 = |
| | 194 547,5 Tonnen auf | 22 014 324,1 Kilometer. |
| Frachtfreie Dienstgüter | 126,2 = = | 12 360,0 = |
| | in Summa . | 194 673,7 Tonnen auf 22 026 684,1 Kilometer. |

Der ganze Transport betrug daher:

| | | | |
|---|----------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| Eilgüter | 4 122,8 Tonnen auf | 346 897,9 Kilometer, oder 84,14 | } im Durchschnitt pro Tonne. |
| Normalfrachtgüter u. Güter der ermäßigten Classe II. | 66 119,6 = = | 5 777 125,7 = = 87,37 | |
| Güter der Wagenladungs- classen | 254 846,4 = = | 23 167 157,9 = = 90,91 | |
| | 325 088,8 Tonnen auf | 29 291 181,5 Kilometer, oder 90,10 | |
| Frachtfreie Dienstgüter | 28 731,1 = = | 1 564 345,6 = = 54,45 | |
| Total-Summe | 353 819,9 Tonnen auf | 30 855 527,1 Kilometer, oder 87,20 | |

Die Einnahmen für die Güterbeförderung betragen:

im Durchschnitt:

| | | |
|--|------------------------|--|
| für Eilgüter | 96 122,86 <i>M.</i> | 23,31 <i>M.</i> pro Tonne und 0,28 <i>M.</i> pro Kilom. und Tonne, |
| = Frachtgüter | 1 924 488,81 = | 6,00 = = = = 0,07 = = = = |
| an sonstigen Nebenerträgen, Frachtzuschläge, Lagergeld etc. | 39 488,14 = | — |
| in Summa | 2 060 099,81 <i>M.</i> | 6,34 <i>M.</i> pro Tonne und 0,07 <i>M.</i> pro Kilom. und Tonne. |

Im Verhältniß zu dem Jahre 1876 betragen die Transporte:

| | | |
|--|-----------------------------|---------------------------------|
| der Eilgüter | 381,7 Tonnen weniger und | 27 988,4 Tonnen-Kilom. weniger, |
| der Normalfrachtgüter und Güter der ermäßigten Classe II. | 1 822,0 = = = | 113 088,5 = = = |
| Güter der Wagenladungsclassen | 9 576,2 = = = | 1 511 384,8 = = = |
| überhaupt | 11 779,9 Tonnen weniger und | 1 370 307,9 Tonnen-Kilom. mehr. |

Die Einnahme für den Gütertransport pro 1877 verglichen mit derjenigen des Vorjahres ergibt:

| | | |
|--------------------|-------------------------------|------------------------|
| für Eilgüter | im Jahre 1877 | 96 122,86 <i>M.</i> |
| | = = 1876 | 102 646,46 = |
| | mithin 1877 weniger | 6 523,60 <i>M.</i> |
| für Frachtgüter | im Jahre 1877 | 1 924 488,81 <i>M.</i> |
| | = = 1876 | 1 918 159,86 = |
| | mithin 1877 mehr | 6 328,95 <i>M.</i> |
| an Nebenerträgen | im Jahre 1877 | 39 488,14 <i>M.</i> |
| | = = 1876 | 34 091,45 = |
| | mithin 1877 mehr | 5 396,69 <i>M.</i> |
| überhaupt im Jahre | 1877 | 2 060 099,81 <i>M.</i> |
| | = = 1876 | 2 054 897,77 = |
| | mithin 1877 mehr | 5 202,04 <i>M.</i> |

Die in der Anlage VII. enthaltene Zusammenstellung giebt den näheren Nachweis, wie der Güterverkehr in seiner Gesamtheit auf den einzelnen Stationen im Jahre 1877 sich gestaltet hat.

Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Güterverkehrs von und nach den einzelnen Stationen in den Jahren 1876 und 1875 ist in der Anlage X. enthalten.

2. Beförderung von Fahrzeugen.

Befördert wurden an Fahrzeugen:

| | |
|---|--|
| im Binnenverkehr | 383 Stück, oder ca. 881,5 Tonnen auf 51 228,0 Kilometer, |
| im Verkehr mit anderen Bahnen | 159 = = = 400,3 = = 30 580,2 = |

in Summe 542 Stück, oder 1 281,8 Tonnen auf 81 808,2 Kilometer.

Die Einnahme hiefür betrug:

für den Transport: 13 624,21 *M.*, im Durchschnitt: 25,14 *M.* pro Stück und 0,17 *M.* pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei den Fahrzeugen ergibt das Jahr 1877 einen Mehrtransport von 13 Stück und eine Mehreinnahme von 2 076,39 *M.*

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

3. Viehbeförderung.

Befördert wurden:

Vieh (incl. Hunde der Reisenden):

| | |
|---|--|
| im Binnenverkehr | 22 262 Stück, oder 2 511,4 Tonnen auf 141 918,8 Kilometer, |
| im Verkehr mit anderen Bahnen | 147 474 = = 11 868,9 = = 1 491 873,2 = |

in Summe 169 736 Stück, oder 14 380,3 Tonnen auf 1 633 792,6 Kilometer.

Die Einnahme für den Viehtransport betrug:

186 453,65 *M.*, im Durchschnitt: 1,09 *M.* pro Stück und 0,11 *M.* pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei der Viehbeförderung ergibt das Jahr 1877 einen Mindertransport von 41 398 Stück und eine Mindereinnahme von 30 806,39 *M.* Der Mindertransport resultirt zum größeren Theile aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 37 089 Stück, während im Binnenverkehr nur 4 309 Stück Vieh weniger befördert wurden, als im Vorjahre.

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

C. Zusammenstellung des ganzen Verkehrs.

Einnahme und Ausgabe-Uebersicht.

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

| | | |
|---|---------------------------------------|-------------------|
| 1. bei der Personenbeförderung (pro Person 0,075 Tonne) | 3 769 907,2 | Tonnen-Kilometer, |
| 2. bei der Gepäckbeförderung | 414 332,5 | = |
| 3. bei der Güterbeförderung | 30 855 527,1 | = |
| 4. bei der Beförderung von Fahrzeugen | 81 808,2 | = |
| 5. bei der Viehbeförderung | 1 633 792,0 | = |
| | in Summe 36 755 367,0 | Tonnen-Kilometer, |
| | im Vorjahre dagegen 35 712 640,7 | = |
| | mithin im Jahre 1877 mehr 1 042 726,3 | Tonnen-Kilometer. |

Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

| | | | | |
|--|---------|----------|-------------|-----------------------|
| 1. Personen | 3 223 | | gegen 3 192 | Personen im Vorjahre, |
| 2. Gepäck | 18,9 | Tonnen = | 18,9 | Tonnen = = |
| 3. Güter (excl. Dienstgüter) | 1 010,9 | = = | 1 047,6 | = = = |
| 4. Fahrzeuge | 1,69 | Stück = | 1,65 | Stück = = |
| 5. Vieh | 528 | = = | 657 | = = = |

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

| | | | | |
|--|----------|---|---------------|--------------|
| Personen-Kilometer | 156 313 | | gegen 156 464 | im Vorjahre, |
| Tonnen-Kilometer (excl. Dienstgüter und Nebentransporte) | 91 088,0 | = | 86 827,4 | = = |

Die Einnahmen betragen im Ganzen: 4 454 726,05 *M.* gegen 4 499 907,73 *M.* im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge:

| | | | | |
|---|----------|-----|----------------|-----------------|
| 1. aus dem Personenverkehr | 5 884,61 | | gegen 5 957,82 | M. im Vorjahre, |
| 2. aus der Gepäckbeförderung | 212,22 | = = | 221,66 | = = = |
| 3. aus der Güterbeförderung | 6 406,38 | = = | 6 390,21 | = = = |
| 4. aus der Beförderung von Fahrzeugen | 42,36 | = = | 35,91 | = = = |
| 5. aus der Viehbeförderung | 579,82 | = = | 675,62 | = = = |
| 6. an Nebeneinnahmen | 727,63 | = = | 712,34 | = = = |

in Summe pro Kilometer 13 853,02 *M.* gegen 13 993,56 *M.* im Vorjahre,

daher im Jahre 1877 gegen 1876 weniger 140,54 *M.* pro Kilometer Bahnlänge.

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

| | | | | |
|---|-------|-----|-------------|----------------|
| 1. aus dem Personenverkehr | 42,48 | | gegen 42,58 | % im Vorjahre, |
| 2. aus der Gepäckbeförderung | 1,53 | = = | 1,58 | = = = |
| 3. aus der Güterbeförderung | 46,24 | = = | 45,66 | = = = |
| 4. aus der Beförderung von Fahrzeugen | 0,31 | = = | 0,26 | = = = |
| 5. aus der Viehbeförderung | 4,19 | = = | 4,83 | = = = |
| 6. die Nebeneinnahmen | 5,23 | = = | 5,09 | = = = |

Die Ausgaben betragen:

| | | | | |
|---|--------------|-----|------------------|-----------------|
| für die Allgemeine Verwaltung | 205 889,77 | | gegen 207 420,51 | M. im Vorjahre, |
| für die Bahn-Verwaltung | 735 352,60 | = = | 773 346,93 | = = = |
| für die Transport-Verwaltung | 1 172 805,99 | = = | 1 185 915,63 | = = = |

in Summe 2 114 048,36 *M.* gegen 2 166 683,09 *M.* im Vorjahre,

pro Kilometer Bahnlänge 6 574,15 = = 6 737,83 = = =
mithin pro 1877 weniger 163,68 = pro Kilometer Bahnlänge.

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Rußkilometer:

| | |
|---|--|
| auf die Allgemeine Verwaltung mit | 0,18 <i>M.</i> gegen 0,17 <i>M.</i> im Vorjahre, |
| auf die Bahn-Verwaltung mit | 0,62 = = 0,63 = = = |
| auf die Transport-Verwaltung | 0,99 = = 0,99 = = = |

in Summe mit 1,79 *M.* gegen 1,81 *M.* im Vorjahre,
mithin pro 1877 gegen das Vorjahr weniger 0,02 = pro Rußkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesamt-Einnahme:

| | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| die Allgemeine Verwaltung | 4,62 % gegen 4,61 % im Vorjahre, |
| die Bahn-Verwaltung | 16,51 = = 17,19 = = = |
| die Transport-Verwaltung | 26,33 = = 26,35 = = = |

in Summe 47,46 % gegen 48,15 % im Vorjahre,
mithin pro 1877 gegen das Vorjahr weniger 0,69 %.

| | |
|---|------------------------|
| Die Gesamt-Einnahme belief sich auf | 4 454 726,05 <i>M.</i> |
| die Betriebs-Ausgabe auf | 2 114 048,36 = |
| der Ueberschuß mithin auf | 2 340 677,69 <i>M.</i> |
| Sinzu tritt der aus dem Jahre 1876 auf die Betriebs-Rechnung pro 1877 übernommene Gewinn-Vortrag mit | 169 882,12 <i>M.</i> |
| Gesamt-Ueberschuß pro 1877 | 2 510 559,81 <i>M.</i> |

Davon ist gezahlt:

| | |
|--|------------------------|
| 1. die pro 1877 vertragsmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg- Schwerinsche Regierung zu zahlende Annuität mit | 960 000,00 <i>M.</i> |
| 2. die beschlußmäßig pro 1877 in den Reservefond abzuführende Quote mit | 370 000,00 = |
| 3. die vertragsmäßige Lantieme mit | 23 420,34 = |
| 4. als Dividende pro 1877 auf das Actien-Capital von 13 500 000 <i>M.</i> à 7 pCt. oder 35 <i>M.</i> pro Actie; auf 27 000 Actien | 945 000,00 = |
| Der Rest ist auf die Betriebs-Rechnung pro 1878 vorgetragen mit | 212 139,47 = |
| Summe wie vor | 2 510 559,81 <i>M.</i> |

Die speciellen Ausgaben über die gesammte Betriebs-Einnahme und Ausgabe des Jahres 1877 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.

In Bezug auf die Anlagen III und IV, betreffend den Reserve- und Erneuerungsfond, wird noch bemerkt, daß in den Beständen dieser Fonds auf Grund der Bestimmung in § 7 der Statuten, welche es gestattet, während der ersten 5 Betriebsjahre Verwendungen aus dem einen Fond für die Zwecke des anderen zu machen, durch Umbuchung von in den letzten Jahren gemachten Ausgaben eine Verschiebung vorgenommen ist, nach welcher sich am 31. December 1877 der Bestand des Reservefonds auf 1 668 509,19 *M.*, der des Erneuerungsfonds auf 900 000 *M.* beziffert. Veranlaßt ist diese Maßnahme durch die Erwägung, daß der Erneuerungsfond bei einem Bestande von 900 000 *M.*, sowohl in Rücksicht auf die unmittelbar erfolgte Festsetzung des Regulativs — cfr. Anlage IV —, nach welcher jährlich aus den Betriebs-Einnahmen 370 000 *M.* dem Fond zuzuführen sind, als auch nach den seitherigen Erfahrungen ausreichend dotirt erscheint, während die Zuführung eines größeren Bestandes in den Reservefond der Verwaltung die Mittel sichert, bei eintretendem Bedürfnis eine Vermehrung der Betriebsmittel, sowie etwaige sich als nothwendig ergebende Ergänzungs- und Erweiterungsbauten ausführen zu können.

Schwerin, im Mai 1878.

Die Direction

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

Betriebs-Rechnung für das Jahr 1877.

I. Betriebs-Einnahmen.

| Litt. | Pos. | Benennung der Einnahmen. | Im Einzelnen. | | Im Ganzen. | | |
|-------|------|--|---------------|----|------------|----|--|
| | | | M. | S. | M. | S. | |
| A. | | Aus dem Personenverkehr. | | | | | |
| | 1 | Personengeld für tarifmäßige Fahrbillets | 1 810 239 | 85 | | | |
| | 2 | Personengeld für Militairs | 62 061 | 20 | | | |
| | 3 | Außerordentliche Einnahmen aus Extrazügen zc. | 20 013 | 93 | | | |
| | 4 | Gepäck-Ueberfracht und Frachtzuschläge für Werthangabe | 68 246 | 26 | | | |
| | | | | | 1 960 561 | 24 | |
| B. | | Aus dem Güterverkehr. | | | | | |
| | | Tarifmäßige Einnahmen für: | | | | | |
| | 5 | Eilgüter | 96 122 | 86 | | | |
| | 6 | Frachtgüter | 1 924 488 | 81 | | | |
| | 7 | Fahrzeuge aller Art | 13 624 | 21 | | | |
| | 8 | Thiere | 186 453 | 65 | | | |
| | 9 | Einnahmen aus Nebenerträgen, als Nachnahme-Provision, Lagergeld zc. | 39 488 | 14 | | | |
| | | | | | 2 260 177 | 67 | |
| C. | | Aus sonstigen Quellen. | | | | | |
| | 10 | Gebühren für Benutzung des Bahntelegraphen im öffentlichen Verkehr. | 5 202 | 90 | | | |
| | 11 | Entschädigung von der Postverwaltung für Leistungen abseiten der Bahn. | 33 185 | 66 | | | |
| | 12 | Bergütung für Benutzung diesseitiger Transportmittel auf anderen Bahnen | 118 672 | 62 | | | |
| | 13 | Miethen für Bahnhof-Local, Lagerräume zc. | 9 209 | 3 | | | |
| | 14 | Pacht für die Restaurationen auf den Bahnhöfen | 7 485 | 83 | | | |
| | 15 | Erlös aus dem Verkauf von Druckfachen, Abfällen zc. | 264 | 35 | | | |
| | 16 | Erlös aus abgängigen Betriebs-Gegegenständen. | 879 | 65 | | | |
| | 17 | Ertrag der Gräbereien und Pflanzungen an der Bahn | 8 790 | 5 | | | |
| | 18 | Zinsen aus laufenden Geldgeschäften | 27 988 | 30 | | | |
| | 19 | Bergütung für Mitbenutzung der diesseitigen Bahnhof-Anlagen zu Neubrandenburg abseiten der Berliner Nordbahn | 22 142 | 75 | | | |
| | 20 | Insgemein | 166 | — | | | |
| | | | | | 233 987 | 14 | |
| | | Summe aller Einnahmen | | | 4 454 726 | 5 | |

II. Betriebs-Ausgaben.

| Absch. | Tit. | Pos. | Benennung der Ausgaben. | Im Einzelnen. | | Im Ganzen. | |
|---------------------------------------|--|------|---|---------------|----|------------|----|
| | | | | M. | S. | M. | S. |
| A. Allgemeine Verwaltung. | | | | | | | |
| | I. Besoldungen. | | | | | | |
| | | 1 | Gehalte der Directions-Mitglieder | 30 300 | — | | |
| | | 2 | Gehalte der Beamten sämmtlicher Centralbureau | 87 182 | 34 | | |
| | | 3 | Gehalte des Ober-Betriebs-Inspectors, dessen Beamte, sowie der Beamten der Wagen-Controle | 21 831 | — | | |
| | | | | | | 139 313 | 34 |
| | II. Andere persönliche Ausgaben. | | | | | | |
| | | 1 | Diäten und Reisekosten des Aufsichts Rathes, der Direction und der Beamten der Allgemeinen Verwaltung | 12 145 | 49 | | |
| | | 3 | Diätarische Aushilfe in den Bureaux derselben, sowie Löhne der ständigen Arbeiter in der Druckerei und Materialien-Verwaltung | 4 515 | 82 | | |
| | | 11 | Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen | 37 | 50 | | |
| | | 12 | Arztliche Kosten bei im Dienste verunglückten Beamten und Arbeitern | 16 | — | | |
| | | 14 | Remunerationen, Gratifikationen, Unterstützungen und Gnadengehalte | 1 704 | 85 | | |
| | | 15 | Kosten des Großherzoglichen Eisenbahn-Commissariats | 3 900 | — | | |
| | | | | | | 22 319 | 66 |
| | III. Sachliche Verwaltungskosten. | | | | | | |
| | | 1 | Bureaubedürfnisse, Druckfachen, Porto, Depeschengebühren, Insertionskosten, Bücher, Karten etc. | 41 932 | 81 | | |
| | | 2 | Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale | 3 310 | 78 | | |
| | | 3 | Unterhaltung und Ergänzung des Inventars | 823 | 97 | | |
| | | 4 | Dienstkleidung für Beamte der Allgemeinen Verwaltung | 566 | — | | |
| | | | | | | 16 633 | 56 |
| | VI. Sonstige Ausgaben. | | | | | | |
| | | 1 | Zuschuß zur Beamten-Pensions- und Kranken-Casse der Werkstätten-Arbeiter, sowie auf die Gesellschafts-Casse übernommene Pensionen | 19 181 | 61 | | |
| | | 2 | Gerichts-, Notariats-, Advocatur-, Stempel- und Vereidigungskosten | 889 | 75 | | |
| | | 3 | Beiträge zur Unterhaltung der Abrechnungs-Bureaux der verschiedenen Eisenbahn-Verbände | 728 | 75 | | |
| | | 4 | Feuerversicherungs-Prämie und Beitrag zum Feuerversicherungs-Fond | 460 | — | | |
| | | 6 | Entschädigung an im Dienste verunglückte Arbeiter und deren Hinterbliebenen | 1 632 | 12 | | |
| | | 8 | Miethen für Verwaltungs-Bureaux | 1 800 | — | | |
| | | 9 | Unvorhergesehene Ausgaben | 3 230 | 98 | | |
| | | | | | | 27 623 | 21 |
| Summe A. Allgemeine Verwaltung | | | | | | 205 889 | 77 |

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

| Abth. | Tit. | Pos. | Benennung der Ausgaben. | Im Einzelnen. | | Im Ganzen. | | | | |
|-------|------|-------------------------|---|--|---------|------------|---------|----|--|--|
| | | | | M. | z. | M. | z. | | | |
| B. | I. | Bahn-Verwaltung. | | | | | | | | |
| | | Besoldungen. | | | | | | | | |
| | | 3 | Gehalte der Bahnbetriebs-Ingenieure, deren Schreiber und Bureau- diener, sowie des gesammten Streckenpersonals | 244 767 | 16 | | | | | |
| | | 4 | Gehalte des Stationspersonals mit Ausnahme des Expeditions- personales | 130 288 | 50 | | | | | |
| | | 5 | Gehalte des Telegraphenpersonales | 9 722 | 50 | | | | | |
| | | | | | | | 384 778 | 16 | | |
| | | II. | Anderer persönliche Ausgaben. | | | | | | | |
| | | | 2 | Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Bahnpersonals | 4 812 | 77 | | | | |
| | | | 4 | Löhne an Hilfsarbeiter im Stations- und Streckendienst | 1 666 | 4 | | | | |
| | | | 11 | Umzugskosten und Mieth-Entschädigung bei Versetzungen | 462 | — | | | | |
| | | | 13 | Prämien bei Entdeckung von Schienenbrüchen | 55 | — | | | | |
| | | | 14 | Remunerationen, Gratificationen und Unterstüzungen | 1 957 | 50 | | | | |
| | | | | | | | 8 953 | 31 | | |
| | | III. | Sachliche Verwaltungskosten. | | | | | | | |
| | | | 1 | Bureaubedürfnisse, Drucksachen zc. | 3 300 | 6 | | | | |
| | | | 2 | Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale | 41 469 | 4 | | | | |
| | | | 3 | Unterhaltung und Ergänzung des Inventars | 10 064 | 88 | | | | |
| | | | 4 | Dienstkleidung für Beamte der Bahnverwaltung | 24 304 | 46 | | | | |
| | | | 6 | Ständige Mieth-Entschädigungen | 33 181 | 1 | | | | |
| | | | 7 | Entschädigung für Vorhalten von Wächterhunden | 684 | — | | | | |
| | | | | | | | 113 003 | 45 | | |
| | | IV. | Unterhaltung der Bahnanlagen. | | | | | | | |
| | | | 1 | Unterhaltung des Planums, der Böschungen, Gräben zc. | 6 870 | 56 | | | | |
| | | | 2 | Unterhaltung der Brücken, Durchlässe, Wege-Ueber- und Unter- führungen, Futtermauern zc. | 7 726 | 84 | | | | |
| | | | 3 | Unterhaltung des Oberbaues, incl. der dazu erforderlichen Ma- terialien und der Kosten der Arbeitszüge | 136 359 | 74 | | | | |
| | | | 4 | Unterhaltung der Gebäude auf den Bahnhöfen und der Strecke | 34 576 | 93 | | | | |
| | | | 5 | Unterhaltung der Werkstatgebäude, incl. deren Einrichtung | 4 935 | 11 | | | | |
| | | | 6 | Unterhaltung der Bahnhofs-Nebenanlagen, Viehhöfe, Viehrampen, Centesimalwaagen, Krähne, Brunnen, Wasserstations-Einrich- tungen, Decrons, Pflasterungen, Einfriedigungen zc. | 14 910 | 74 | | | | |
| | | | 7 | Unterhaltung der Bahn-Nebenanlagen, Wegeübergänge, Seiten- durchlässe, Wärter-Controle-Einrichtungen, Gefällzeiger, Pflan- zungen, Grenzsteine, Schneezäune zc. | 9 971 | 80 | | | | |
| | | | 8 | Unterhaltung der optischen Telegraphen | 1 077 | 69 | | | | |
| | | | 9 | Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, einschließlich der Apparate und Läutewerke | 3 206 | 30 | | | | |
| | | | 10 | Reinigung der Bahn und Bahnhöfe von Schnee und Eis | 618 | 93 | | | | |
| | | | | | | | 220 254 | 64 | | |
| | | | Latus | | | 726 989 | 56 | | | |

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

| Absh. | Tit. | Pos. | Benennung der Ausgaben. | Im Einzelnen. | | Im Ganzen. | |
|-------|------|------|---|---------------|----|------------|----|
| | | | | M. | S. | M. | S. |
| | | | Transport | | | 726 989 | 56 |
| | VI. | | Sonstige Ausgaben. | | | | |
| | | 4 | Feuerversicherungs-Prämie und Beitrag zum Feuer-Versicherungs-Fond | 4 220 | — | | |
| | | 5 | Grund- und Gebäudesteuer, sowie sonstige Lasten und Abgaben | 974 | 31 | | |
| | | 6 | Entschädigungen an Adjacenten und andere Personen, bezüglich der Bahnverwaltung | 207 | 48 | | |
| | | 9 | Unvorhergesehene Ausgaben | 2 961 | 25 | | |
| | | | Summe B. Bahn-Verwaltung | | | 8 363 | 4 |
| | | | | | | 735 352 | 60 |
| C. | | | Transport-Verwaltung. | | | | |
| | I. | | Bejoldungen. | | | | |
| | | 3 | Gehalte des Maschinenpersonals, incl. der Werkstätten-Bureau-Beamte | 29 653 | 14 | | |
| | | 4 | Gehalte des Expeditionspersonales | 59 509 | 41 | | |
| | | 6 | Gehalte des Locomotiv- und Wagenpersonals | 158 880 | 19 | | |
| | | | | | | 248 042 | 74 |
| | II. | | Anderer persönliche Ausgaben. | | | | |
| | | 2 | Diäten-, Reise- und Vertretungskosten des Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagenpersonales | 6 124 | 30 | | |
| | | 3 | Diätarische Aushilfe im Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagendienste | 2 608 | 60 | | |
| | | 4 | Löhne an Hilfsarbeiter im Locomotiv- und Wagendienste | 2 459 | 95 | | |
| | | 5 | Arbeitslöhne im Expeditionsdienste (Güterboden-Arbeiter, Kofferträger) | 37 982 | 20 | | |
| | | 6 | Arbeitslöhne im Fahrdienste (Maschinen- und Wagenputzer, Nacht- heizer, Wasserpumper, Dampfpumpenheizer, Wagenschieber und andere Stationsarbeiter) | 90 503 | 74 | | |
| | | 7 | Meilenzelder der Beamten des Fahrdienstes | 43 973 | 60 | | |
| | | 8 | Nachtzelder derselben | 12 380 | 38 | | |
| | | 9 | Lourenzelder der gemeinschaftlichen Fahrbeamten in den durchgehenden Verbandszügen | 7 112 | 50 | | |
| | | 10 | Ersparnisprämien im Fahrdienste beim Kohlen- und Delverbrauch | 29 408 | 56 | | |
| | | 11 | Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen | 606 | — | | |
| | | 13 | Prämien bei Entdeckung von Achs- und Bandagebrüchen | 51 | — | | |
| | | 14 | Remunerationen, Gratificationen und Unterstützungen | 2 028 | — | | |
| | | | | | | 235 238 | 83 |
| | | | Latus | | | 483 281 | 57 |

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

| Absch. | Tit. | Pos. | Benennung der Ausgaben. | Im Einzelnen. | | Im Ganzen. | |
|--------|------|------|--|---------------|----|------------|----|
| | | | | M. | S. | M. | S. |
| | | | Transport | | | 483 281 | 57 |
| III. | | | Sachliche Verwaltungskosten. | | | | |
| | | 1 | Büreaubedürfnisse, Drucksachen für den Expeditions- und Fahr- dienst, Plomben etc. | 17 956 | 70 | | |
| | | 2 | Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale, des Expe- ditions- und Fahrpersonals | 13 728 | 65 | | |
| | | 3 | Unterhaltung und Ergänzung des Inventars der Transport- verwaltung | 909 | 23 | | |
| | | 4 | Dienstkleidung des Expeditions- und Fahrpersonals | 18 021 | 4 | | |
| | | 5 | Tantième für Einkassirung der Frachtgelder | 1 505 | 61 | | |
| | | 7 | Entschädigung für das Vorhalten von Güterbodenkägen | 318 | — | | |
| | | | | | | 52 439 | 23 |
| V. | | | Kosten des Bahntransportes. | | | | |
| | | 1 | Brennmaterial zur Anheizung und Feuerung der Locomotiven, Dampfpumpen und Vorwärmer | 248 409 | 55 | | |
| | | 2 | Schmiermaterial für Locomotiven | 9 827 | 69 | | |
| | | | Desgleichen für Wagen | 7 309 | 52 | | |
| | | 3 | Pugmaterial für Locomotiven | 5 017 | 12 | | |
| | | | Desgleichen für Wagen | 1 103 | 80 | | |
| | | 4 | Beleuchtungsmaterial für die Bahnzüge | 9 328 | 86 | | |
| | | 5 | Heizungsmaterial für die Coupees der Personen- und Gepäck- wagen | 3 159 | 64 | | |
| | | 6 | Unterhaltung der Locomotiven und Tender | 122 371 | 61 | | |
| | | 7 | Unterhaltung der Personenwagen | 35 718 | 36 | | |
| | | | Desgleichen der Güter- und Lastwagen | 68 721 | 60 | | |
| | | 8 | Inventar der Züge, Geräte des Fahrpersonals, Zugleinen, Coupee- fußdecken etc. | 2 738 | 41 | | |
| | | | | | | 513 706 | 16 |
| VI. | | | Sonstige Ausgaben. | | | | |
| | | 4 | Feuerversicherungs-Prämie und Beitrag zum Feuerversicherungsfond | 5 928 | — | | |
| | | 6 | Entschädigungen im Güterverkehr | 918 | 38 | | |
| | | 7 | Miethe für Benutzung fremder Transportmittel | 108 567 | 27 | | |
| | | 9 | Unvorhergesehene Ausgaben | 7 965 | 38 | | |
| | | | | | | 123 379 | 3 |
| | | | Summe C. Transport-Verwaltung | | | 1 172 805 | 99 |
| | | | Wiederholung der Betriebs-Ausgaben. | | | | |
| | | | A. Allgemeine Verwaltung | | | 205 889 | 77 |
| | | | B. Bahn-Verwaltung | | | 735 352 | 60 |
| | | | C. Transport-Verwaltung | | | 1 172 805 | 99 |
| | | | Gesamt-Summe der Betriebs-Ausgaben | | | 2 114 048 | 36 |
| | | | III. Abschluß. | | | | |
| | | | I. Betriebs-Einnahmen | 4 454 726 | 5 | | |
| | | | II. Betriebs-Ausgaben | 2 114 048 | 36 | | |
| | | | Ueberschuß | 2 340 677 | 69 | | |

II.

Bilanz pro

| Activa. | | M. | S. |
|--|--|------------|----|
| Uebnahme-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 | | 552 923 | 69 |
| Effecten | | 2 592 957 | 83 |
| Verschiedene Debitoren | | 44 953 | 40 |
| Cassenbestand und Guthaben bei der Bank für Handel und Industrie zu Berlin | | 957 018 | 38 |
| | | 36 847 853 | 30 |

31. December 1877.

| Passiva. | | M. | S. |
|---|--|--|--------------|
| Stamm-Actien-Capital | | 13 500 000 | — |
| Capitalwerth der an die Großherzogl. Regierung noch auf 59 Jahre abzuführenden Annuitäten 18 932 653 M. | | | |
| Amortisationsquote dieser Annuitäten pro 1873—1877 267 347 „ | | 19 200 000 | — |
| Reservefond einschließlich des Zuschusses pro 1877 von 370 000 M. | | 1 668 509 | 19 |
| Erneuerungsfond | | 900 000 | — |
| Verschiedene Creditoren | | 205 594 | 8 |
| Vestand der Beamten-Pensions-Casse | | 193 190 | 22 |
| Betriebs-Ergebnisse pro 1877: | | | |
| die Einnahmen betragen 4 454 726, ⁰⁵ M. | | | |
| die Ausgaben betragen: | | | |
| a) für die Allgemeine-, Bahn- und Transport-Verwaltung 2 114 048, ³⁶ M. | | | |
| b) Zahlung der Annuitäten 960 000, ⁰⁰ „ | | 3 074 048, ³⁶ „ | |
| | | Reingewinn pro 1877: 1 380 677, ⁶⁹ M. | |
| | | Hierzu Gewinn-Uebertrag aus 1876: 169 882, ¹² „ | |
| | | Zusammen Reingewinn 1 550 559, ⁸¹ M. | |
| Von diesem Reingewinn sind überwiesen (s. oben) | | | |
| dem Reservefond 370 000, ⁰⁰ „ | | | |
| | | Bleibt Ueberchuß: 1 180 559, ⁸¹ M. | 1 180 559 81 |
| Davon ist zu zahlen: | | | |
| 1) vertragmäßige Tantième mit 23 420, ³⁴ M. | | | |
| 2) die Dividende pro 1877 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 1878. 212 139, ⁴⁷ „ | | | |
| | | Summe, wie vor. 1 180 559, ⁸¹ M. | |
| | | 36 847 853 | 30 |

Rechnung des Reservefonds pro 1877.

| Gegenstand. | Im Einzelnen. | | Im Ganzen. | |
|---|---------------|----|------------|----|
| | M. | S. | M. | S. |
| 1. Einnahmen. | | | | |
| Bestand am Schlusse des Jahres 1876 laut Geschäftsbericht Anlage III | 611 133 | 70 | | |
| Nach Beschluß der General-Versammlung vom 30. Juni 1877 ist, gemäß § 7 des Statuts, letztes alinea, dieser Bestand nachträglich, und zwar valore des 1. Januar 1874, in Folge Uebertragung | | | | |
| a. diverser Ausgaben des Reservefonds aus den Jahren 1873, 1874 und 1875 mit | 231 199 | 78 | | |
| b. desgleichen der Gesamtausgabe dieser Fonds pro 1876 | 183 161 | 64 | | |
| auf den Erneuerungsfond, erhöht worden auf | | | 1 025 495 | 12 |
| Einnahmen pro 1877: | | | | |
| Zinsen auf Effecten | 49 171 | 50 | | |
| Coursgewinn und Gewinn auf ausgeloste Effecten | 15 847 | 20 | | |
| Diverse Einnahmen, für Terrain etc. | 750 | — | | |
| Zuschuß aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1877 | | | 65 768 | 70 |
| Ueberweisung aus den Beständen des Erneuerungsfonds laut Aufsichtsrathsbeschlusses vom 25. Mai 1878 | | | 370 000 | — |
| | | | 207 245 | 37 |
| Summa der Einnahmen | | | 1 668 509 | 19 |
| 2. Ausgaben. | | | | |
| Die Ausgaben des Reservefonds pro 1877 sind gemäß §. 7 des Statuts, letztes alinea, nach Beschluß des Aufsichtsrathes vom 25. Mai 1878 auf den Erneuerungsfond übertragen, siehe diesen Fonds, Anlage IV. | | | | |
| Bestand des Reservefonds ultimo 1877 | | | 1 668 509 | 19 |

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1877.

| Gegenstand. | Im Einzelnen. | | Im Ganzen. | |
|---|---------------|----|------------|----|
| | M. | S. | M. | S. |
| I. Einnahmen. | | | | |
| Bestand am Schlusse des Jahres 1876 laut Geschäftsbericht Anlage IV | 1 896 170 | 50 | 1 896 170 | 50 |
| Nach Beschluß der General-Versammlung vom 30. Juni 1877 ist, gemäß §. 7 des Statuts, letztes alinea, dieser Bestand nachträglich, und zwar valore des 1. Januar 1877, in Folge Uebertragung | | | | |
| a. diverser Ausgaben des Reservefonds aus den Jahren 1873, 1874 und 1875 mit | 231 199 | 78 | | |
| b. der Gesamtausgabe des Reservefonds pro 1876 mit | 183 161 | 64 | 414 361 | 42 |
| auf den Erneuerungsfond, reducirt worden auf den Betrag von | | | 1 481 809 | 8 |
| Einnahmen pro 1877: | | | | |
| Zinsen auf Effecten | 67 496 | 50 | | |
| Coursgewinne auf Effecten | 11 724 | 80 | | |
| Einnahme für abgängige Schienen, Schwellen etc. | 92 809 | 51 | | |
| | | | 172 030 | 81 |
| Summa der Einnahme | | | 1 653 839 | 89 |
| II. Ausgabe. | | | | |
| A. Dem Reservefond angehörend: | | | | |
| 1) Inventar. | | | | |
| Beschaffung von 3 transportablen Viehladebrücken | 994 | 66 | | |
| 2) Gebäude auf den Bahnhöfen. | | | | |
| Herstellung eines Stallgebäudes auf Bahnhof Blankeberg | 419 | 14 | | |
| Einrichtung einer Wohnung nebst Stallraum für den Stations-Assistenten auf Rangir-Bahnhof Lübeck | 2 034 | 51 | | |
| Herstellung einer Weichenstellerbude auf Bahnhof Hagenow | 678 | 85 | | |
| 3) Gebäude auf der Strecke. | | | | |
| Erbauung eines Wärterwohnhauses für 3 Familien auf der Strecke Schwaan-Rostock | 6 458 | 67 | | |
| Latus | 10 585 | 83 | | |

Noch II. Ausgaben des Erneuerungsfonds.

| Gegenstand. | Im Einzelnen | | Im Ganzen | |
|--|--------------|----|-----------|----|
| | M. | S. | M. | S. |
| Transport | 10 585 | 83 | | |
| 4) Bahnhof-Nebenanlagen. | | | | |
| Herstellung einer neuen Wasserstation auf Bahnhof Schwerin (Neft) | 16 614 | 93 | | |
| Herstellung einer Centesimalwaage auf Bahnhof Blankenberg | 4 086 | 75 | | |
| Anlage einer Viehrampe zc zu Ventschow (Neft) | 141 | — | | |
| Entwässerungs-Anlagen auf Bahnhof Rostock (Theil) | 2 862 | 50 | | |
| 5) Bahn-Nebenanlagen. | | | | |
| Herstellung von 2 050 m neuen Schneezäunen | 2 059 | 33 | | |
| Einrichtung einer Haltestelle im Dorfe Mecklenburg auf der Strecke Wismar-Kleinen | 3 870 | 83 | | |
| Einrichtung einer Haltestelle bei dem Dorfe Pampow auf der Strecke Schwerin- Zachun (provisorischer Bau) | 499 | 80 | | |
| 6) Umbau des Bahnhofes Bützow. | | | | |
| Theilweise Erweiterung durch Erbauung einer Brücke über die Nebel für 2 Geleise, und durch Herstellung eines 600 m langen Ausziehgeleises (Theil) | 71 523 | 48 | | |
| | | | 112 244 | 45 |
| B. Dem Erneuerungsfond angehörend. | | | | |
| 1) Oberbau. | | | | |
| Unterhaltung und Auswechslung des Oberbau-Materials, als Schienen, Schwellen, Weichen zc. | 180 777 | 82 | | |
| Umbau der Stahlbahn in 131 mm Bignolbahn auf der Bahnstrecke Hagenow-Schwerin | 101 106 | 21 | | |
| 2) Betriebsmittel. | | | | |
| Herstellung von 6 Personenwagen III. Classe (Ersatz) | 33 821 | 56 | | |
| do. von 2 offenen 4räd. Hochbordwagen mit Bremse | 6 305 | 6 | | |
| do. von 3 offenen 4räd. Wagen von je 10 000 kg Tragkraft | 6 994 | 79 | | |
| do. von 3 offenen 4räd. Wagen mit Hochbord-Bremse und bedecktem Schaffneritz | 8 387 | 15 | | |
| Einrichtung von 12 Viehwagen zur Benutzung als Güterwagen | 2 755 | 10 | | |
| Auswechslung defecter Bufferfedern an 9 Güterwagen | 428 | 84 | | |
| Desgl. alter Bufferhülsen an 10 Güterwagen | 595 | 71 | | |
| Einbringung von Salonöfen in 6 Personenwagen III. Classe | 629 | 16 | | |
| Umänderung der Coupeelaternenlöcher an 19 Wagen | 325 | 55 | | |
| Veränderung der Sandstreu-Apparate an 4 Locomotiven | 193 | 85 | | |
| Umänderung der Feuerhürringe und Platten an 9 desgl. | 3 822 | 57 | | |
| Erneuerung der Rohrwand nebst Kesselplatte an 1 Locomotive | 844 | 6 | | |
| Desgl. der Feuerbüchsen-Rohrwand an 1 Locomotive | 936 | 3 | | |
| Desgl. des Bodens der Rauchkammer an 2 do. | 239 | 93 | | |
| Latus | 348 163 | 39 | | |

Noch II. Ausgaben des Erneuerungsfonds.

| Gegenstand. | Im Einzelnen | | Im Ganzen | |
|---|--------------|----|-----------|----|
| | M. | S. | M. | S. |
| Transport | 348 163 | 39 | | |
| Erneuerung von 428 Siederöhren | 3 269 | 70 | | |
| Desgl. der Spritzkasten an 14 Locomotiven | 599 | 43 | | |
| Desgl. des Aschkastens an 1 do. | 177 | 93 | | |
| Desgl. der Schornsteine an 10 do. | 737 | 8 | | |
| Neubeschaffung und Aufziehen von 168 Bandagen für Locomotiven und Tender | 21 884 | 20 | | |
| Erneuerung der Achshalter und Achsbüchsen an 1 Personenwagen | 223 | 83 | | |
| Desgl. der Zugapparate, Spiralfedern und Bufferhülsen an 8 Personen- und 4 Gepäckwagen | 1 803 | 53 | | |
| Desgl. der Polsterung und Bezüge in 39 Coupées I. und II. Classe | 9 897 | 4 | | |
| Desgl. der Wand- und Decken-Verkleidung in 41 Coupées I. und II. Classe | 2 335 | 26 | | |
| Desgl. der Segeltuchdecken an 3 Personen-, 2 Gepäck- und 39 Güterwagen | 1 668 | 88 | | |
| Desgl. der Blechverkleidung an 2 Personenwagen | 1 551 | 61 | | |
| Auswechslung der Blechverkleidung an 5 Güterwagen | 1 117 | 55 | | |
| Erneuerung des Oberkastens an 1 Schweinewagen | 954 | 7 | | |
| Neubeschaffung und Aufziehen von 155 Bandagen zu Güter- und Personenwagen | 9 828 | 38 | | |
| Erneuerung der Fußböden in 11 Güterwagen | 655 | 82 | | |
| 3) Geräte und Inventar. | | | | |
| Beschaffung eines Dampffessels für Werkstatt Schwerin (Neft) | 345 | — | | |
| Erneuerung des zweiten Dampffessels daselbst (Neft) | 355 | — | | |
| Beschaffung von 3 Wächter-Controlluhren | 216 | — | | |
| Desgl. von 12 Coupeelaternen | 216 | — | | |
| Desgl. von 70 Cocusfußmatten für Coupées III. Classe | 997 | 50 | | |
| 4) Brücken. | | | | |
| Reparatur der Brücke bei Börgow (Theil) | 5 500 | — | | |
| 5) Electro-magnetischer Telegraph. | | | | |
| Einführung von Morse-Apparaten statt der Magnetzeiger-Apparate auf der Strecke Bützow-Dersenhof | 6 175 | 24 | | |
| Beschaffung von 6 Morse-Strecken-Apparaten | 1 864 | 50 | | |
| Anbringung von Sprechvorrichtungen an 128 Wärterbuden | 1 436 | 83 | | |
| 6) Bahnhofs-Nebenanlagen. | | | | |
| Erneuerung des Hafentollwerks zu Rostock (Theil) | 10 518 | 31 | | |
| Herstellung einer Ueberfahrt aus alten Schwellen, Bahnhof Kleinen | 43 | 20 | | |
| Fortnahme des südöstlichen Theiles der Gartenanlage und des alten Brunnenhauses, Bahnhof Schwerin (Theil) | 44 | 21 | | |
| 7) Sonstige Ausgaben. | | | | |
| Zinsen auf geleistete Vorschüsse | 1 770 | 58 | | |
| | | | 434 350 | 7 |

Noch II. Ausgaben des Erneuerungsfonds.

| Gegenstand. | Im Einzelnen | | Im Ganzen | |
|---|--------------|----|-----------|----|
| | M. | S. | M. | S. |
| III. Abschluß. | | | | |
| I. Einnahme | | | 1 653 839 | 89 |
| II. Ausgabe: | | | | |
| A. à Conto des Reservefonds | 112 244 | 45 | | |
| B. à Conto des Erneuerungsfonds. | 434 350 | 7 | | |
| Die Ausgaben des Reservefonds sind, gemäß § 7 des Statuts, letztes alinea, nach Aufsichtsrathsbeschlusse vom 25. Mai 1878, auf den Erneuerungsfond übertragen und sind ferner nach demselben Beschlusse aus den Beständen des letzteren pro 1877 noch | 207 245 | 37 | | |
| dem Reservefond überwiesen worden. | | | | |
| mithin Gesamt-Ausgabe | | | 753 839 | 89 |
| Bestand des Erneuerungsfonds ult. 1877 | | | 900 000 | — |
| <p>Anmerkung. Das mit Genehmigung der Großherzoglichen Regierung am 1. Januar 1878 in Kraft getretene und bis 1. Januar 1883 gültige Regulativ, betreffend den Erneuerungsfond, lautet:</p> <p style="text-align: center;">§ 1.</p> <p>Der Erneuerungsfond muß am 1. Januar 1878 einen Effectiv-Bestand von mindestens 750,000 Reichsmark haben, und darf unter diesen Bestand während des Eingangs erwähnten Zeitraums nicht herabsinken.</p> <p style="text-align: center;">§ 2.</p> <p>Dem Erneuerungsfond werden überwiesen:</p> <p style="padding-left: 20px;">a. die Zinsen des Fonds,</p> <p style="padding-left: 20px;">b. die Einnahmen aus dem Verkauf des bei den Erneuerungen gewonnenen alten Materials,</p> <p style="padding-left: 20px;">c. ein jährlicher Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen von mindestens 370000 M.</p> <p style="text-align: center;">§ 3.</p> <p>Erreicht der Erneuerungsfond einen Effectivbestand von 1 500 000 M., so braucht derselbe nur auf dieser Höhe erhalten zu werden, und fließen, so lange dies der Fall, die im § 2 sub a bis c erwähnten Einnahmen den Betriebs-Einnahmen zu.</p> <p style="text-align: center;">§ 4.</p> <p>Nach Ablauf von 5 Jahren findet eine Revision und event. anderweite Festsetzung dieses Regulativs statt.</p> | | | | |

Effecten-Bestand des Reserve- und Erneuerungsfonds
ultimo 1877.

| Benennung der Effecten. | Nominalwerth <i>M.</i> |
|--|---------------------------|
| 1. Reserve-Fond. | |
| In Lombardischen 5 pCt. Prioritäten Serie B | 406 800 |
| „ Oesterreichisch-Französischen 5 pCt. Staatsbahn-Prioritäten | 405 200 |
| „ Berlin-Potsdam-Magdeburger 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. D. | 96 000 |
| „ Dortmund-Soester 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Serie I. | 190 200 |
| „ Oberschlesischen 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. D. | 23 700 |
| „ do. do. do. von 1873 | 333 900 |
| „ Thüringer 4½ pCt. garantirten Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C. | 174 300 |
| Summe | 1 630 100 |
| 2. Erneuerungsfond. | |
| In Thüringer 4½ pCt. garantirten Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C. | 725 700 |
| „ Oesterreichisch-Französischen 5 pCt. Staatsbahn-Prioritäten | 184 800 |
| Summe | 910 500 |

Stationsweise Zusammenstellung im Jahre

| N ^o | Von resp. nach | Es sind abgegangen von den Stationen: | | | | | |
|----------------|--------------------------|---------------------------------------|-------------|--------------|-------------|-----------|-----------|
| | | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | IV. Classe. | Militärs. | Zusammen. |
| 1 | Lübeck | 825 | 15 808 | 34 118 | 32 766 | 7 805 | 91 322 |
| 2 | Lüdersdorf | 1 | 116 | 3 707 | 5 844 | 100 | 9 768 |
| 3 | Schönberg | 123 | 4 150 | 17 112 | 14 977 | 569 | 36 931 |
| 4 | Grevesmühlen | 218 | 5 760 | 13 689 | 10 202 | 770 | 30 639 |
| 5 | Bobitz | 106 | 1 694 | 3 602 | 4 444 | 171 | 10 017 |
| 6 | Kleinen | 88 | 3 546 | 12 601 | 15 421 | 1 755 | 33 411 |
| 7 | Mecklenburg | — | 175 | 2 140 | 2 762 | 51 | 5 128 |
| 8 | Wismar | 353 | 11 691 | 23 206 | 22 292 | 3 177 | 60 719 |
| 9 | Schwerin | 1 547 | 29 448 | 43 877 | 46 404 | 9 422 | 130 698 |
| 10 | Pampow | 2 | 166 | 791 | 3 583 | 121 | 4 663 |
| 11 | Sachun | 17 | 951 | 1 687 | 10 977 | 240 | 13 872 |
| 12 | Hagenow | 1 121 | 13 567 | 20 306 | 23 101 | 5 037 | 63 132 |
| 13 | Bentzenow | 27 | 971 | 1 027 | 3 626 | 91 | 5 742 |
| 14 | Blankenberg | 138 | 3 830 | 9 562 | 12 853 | 862 | 27 245 |
| 15 | Warnow | 40 | 687 | 1 879 | 4 069 | 231 | 6 906 |
| 16 | Bügow | 219 | 7 892 | 21 446 | 19 434 | 3 237 | 52 228 |
| 17 | Schwaan | 67 | 3 623 | 17 061 | 18 095 | 726 | 39 572 |
| 18 | Rostock | 912 | 21 940 | 42 232 | 37 784 | 4 748 | 107 616 |
| 19 | Güstrow | 302 | 12 323 | 28 049 | 26 148 | 2 044 | 68 866 |
| 20 | Salendorf | 104 | 2 865 | 5 610 | 7 981 | 610 | 17 170 |
| 21 | Teterow | 326 | 5 873 | 14 472 | 14 224 | 1 251 | 36 146 |
| 22 | Malchin | 165 | 4 378 | 13 268 | 11 144 | 1 669 | 30 624 |
| 23 | Stavenhagen | 297 | 3 810 | 10 179 | 9 471 | 1 243 | 25 000 |
| 24 | Mölln | 90 | 1 614 | 2 982 | 3 904 | 226 | 8 816 |
| 25 | Neubrandenburg | 489 | 8 848 | 18 634 | 17 626 | 2 831 | 48 428 |
| 26 | Sponholz | 7 | 366 | 1 196 | 4 376 | 80 | 6 025 |
| 27 | Derpenhof | 103 | 2 318 | 5 704 | 7 954 | 472 | 16 551 |
| 28 | Landesgrenze | 629 | 7 749 | 15 204 | 21 461 | 4 204 | 49 247 |
| | Summa | 8 316 | 176 159 | 385 341 | 412 923 | 53 743 | 1 036 482 |

der Personen-Frequenz. 1877.

| Es sind angekommen auf den Stationen: | | | | | | Ueberhaupt abgegangen und angekommen: | | | | | |
|---------------------------------------|-------------|--------------|-------------|-----------|-----------|---------------------------------------|-------------|--------------|-------------|-----------|-----------|
| I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | IV. Classe. | Militärs. | Zusammen. | I. Classe. | II. Classe. | III. Classe. | IV. Classe. | Militärs. | Zusammen. |
| 846 | 15 705 | 34 052 | 35 000 | 4 761 | 90 364 | 1 671 | 31 513 | 68 170 | 67 766 | 12 566 | 181 686 |
| 2 | 131 | 3 964 | 6 968 | 88 | 11 153 | 3 | 247 | 7 671 | 12 812 | 488 | 20 921 |
| 100 | 4 032 | 16 765 | 14 241 | 639 | 35 777 | 223 | 8 182 | 33 877 | 29 218 | 1 208 | 72 708 |
| 233 | 5 763 | 13 366 | 10 676 | 680 | 30 718 | 451 | 11 523 | 27 055 | 20 878 | 1 450 | 61 357 |
| 88 | 1 642 | 3 549 | 4 351 | 181 | 9 811 | 194 | 3 336 | 7 151 | 8 795 | 352 | 49 828 |
| 96 | 3 514 | 12 956 | 14 765 | 1 695 | 33 026 | 184 | 7 060 | 25 557 | 30 186 | 3 450 | 66 437 |
| 4 | 222 | 2 174 | 3 183 | 36 | 5 619 | 4 | 397 | 4 314 | 5 945 | 87 | 10 747 |
| 345 | 11 861 | 23 886 | 20 581 | 3 507 | 60 180 | 698 | 23 552 | 47 092 | 42 873 | 6 684 | 120 899 |
| 1 661 | 29 465 | 44 863 | 46 355 | 9 501 | 131 845 | 3 208 | 58 913 | 88 740 | 92 759 | 18 923 | 262 543 |
| 5 | 175 | 817 | 3 043 | 75 | 4 115 | 7 | 341 | 1 608 | 6 626 | 196 | 8 778 |
| 11 | 925 | 1 687 | 10 287 | 232 | 13 142 | 28 | 1 876 | 3 374 | 21 264 | 472 | 27 014 |
| 1 019 | 13 392 | 19 113 | 26 056 | 5 129 | 64 709 | 2 140 | 26 959 | 39 419 | 49 157 | 10 166 | 127 841 |
| 28 | 910 | 1 118 | 3 791 | 110 | 5 957 | 55 | 1 881 | 2 145 | 7 417 | 201 | 11 699 |
| 134 | 3 771 | 9 753 | 12 888 | 923 | 27 469 | 272 | 7 601 | 19 315 | 25 741 | 1 785 | 54 714 |
| 37 | 738 | 1 868 | 3 853 | 186 | 6 682 | 77 | 1 425 | 3 747 | 7 922 | 417 | 13 588 |
| 223 | 7 749 | 21 404 | 19 373 | 3 223 | 51 972 | 442 | 15 641 | 42 850 | 38 807 | 6 460 | 101 200 |
| 55 | 3 566 | 16 847 | 18 059 | 750 | 39 277 | 122 | 7 189 | 33 908 | 36 154 | 1 476 | 78 849 |
| 872 | 22 019 | 42 106 | 37 788 | 5 842 | 108 627 | 1 784 | 43 959 | 84 338 | 75 572 | 10 590 | 216 243 |
| 324 | 12 394 | 27 438 | 26 159 | 2 072 | 68 387 | 626 | 24 717 | 55 487 | 52 307 | 4 116 | 137 253 |
| 93 | 2 846 | 5 576 | 8 048 | 426 | 16 989 | 197 | 5 711 | 11 186 | 16 029 | 1 036 | 34 159 |
| 289 | 5 885 | 14 383 | 13 763 | 1 162 | 35 482 | 615 | 11 758 | 28 855 | 27 987 | 2 413 | 71 628 |
| 184 | 4 391 | 13 065 | 10 856 | 1 988 | 30 484 | 349 | 8 769 | 26 333 | 22 000 | 3 657 | 61 108 |
| 273 | 3 817 | 10 610 | 8 961 | 1 423 | 25 084 | 570 | 7 627 | 20 789 | 18 432 | 2 666 | 50 084 |
| 77 | 1 578 | 2 891 | 4 022 | 281 | 8 849 | 167 | 3 192 | 5 873 | 7 926 | 507 | 17 665 |
| 536 | 8 849 | 18 702 | 17 374 | 3 190 | 48 651 | 1 025 | 17 697 | 37 336 | 35 000 | 6 021 | 97 079 |
| 5 | 295 | 1 185 | 4 064 | 89 | 5 638 | 12 | 661 | 2 381 | 8 440 | 169 | 11 663 |
| 101 | 2 246 | 5 948 | 7 665 | 428 | 16 388 | 204 | 4 564 | 11 652 | 15 619 | 900 | 32 939 |
| 675 | 8 278 | 15 255 | 20 753 | 5 126 | 50 087 | 1 304 | 16 027 | 30 459 | 42 214 | 9 330 | 99 334 |
| 8 316 | 176 159 | 385 341 | 412 923 | 53 743 | 1 036 482 | 16 632 | 352 348 | 770 682 | 825 846 | 107 486 | 2 072 964 |

VII.

Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1877.

| N ^o | 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 | |
| | | Tonnen. | | Tonnen. | | Tonnen. | | Tonnen. | | Tonnen. | | Tonnen. | |
| | | $\frac{1}{1}$ | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{1}$ | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{1}$ | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{1}$ | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{1}$ | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{1}$ | $\frac{1}{10}$ |
| 1 | Lübeck | 40 978 | 4 | 655 | 1 | 67 384 | 2 | 406 | 4 | 108 362 | 6 | 1 061 | 5 |
| 2 | Schönberg | 5 408 | 3 | 27 | 7 | 4 225 | 3 | 65 | 6 | 9 633 | 6 | 93 | 3 |
| 3 | Grevesmühlen | 6 514 | 7 | 51 | 7 | 6 475 | 8 | 93 | 5 | 12 990 | 5 | 145 | 2 |
| 4 | Bobitz | 1 731 | 7 | 9 | 6 | 568 | 7 | 14 | 5 | 2 300 | 4 | 24 | 1 |
| 5 | Kleinen | 3 036 | 6 | 15 | 3 | 6 855 | 3 | 23 | 9 | 9 891 | 9 | 39 | 2 |
| 6 | Wismar | 48 217 | 5 | 450 | 0 | 13 324 | 5 | 221 | 1 | 61 542 | 0 | 671 | 1 |
| 7 | Schwerin | 13 181 | 9 | 414 | 1 | 43 986 | 8 | 552 | 9 | 57 168 | 7 | 967 | 0 |
| 8 | Zachun | 538 | 0 | 6 | 1 | 395 | 0 | 16 | 4 | 933 | 0 | 22 | 5 |
| 9 | Hagenow | 37 844 | 4 | 643 | 6 | 34 861 | 4 | 707 | 1 | 72 705 | 8 | 1 350 | 7 |
| 10 | Bentschow | 1 317 | 0 | 13 | 4 | 448 | 9 | 19 | 1 | 1 765 | 9 | 32 | 5 |
| 11 | Blanfenberg | 10 863 | 3 | 53 | 5 | 6 415 | 9 | 81 | 9 | 17 279 | 2 | 135 | 4 |
| 12 | Friedrichswalde | 1 806 | 2 | — | — | 65 | 7 | — | — | 1 871 | 9 | — | — |
| 13 | Warnow | 916 | 1 | 9 | 7 | 753 | 0 | 15 | 4 | 1 669 | 1 | 25 | 1 |
| 14 | Büßow | 5 037 | 8 | 89 | 1 | 6 462 | 5 | 126 | 3 | 11 500 | 3 | 215 | 4 |
| 15 | Schwaan | 3 570 | 4 | 51 | 5 | 3 089 | 2 | 50 | 7 | 6 659 | 6 | 102 | 2 |
| 16 | Rostock | 25 715 | 0 | 740 | 8 | 27 041 | 0 | 556 | 5 | 52 756 | 0 | 1 297 | 3 |
| 17 | Güstrow | 12 134 | 3 | 222 | 9 | 22 013 | 4 | 255 | 6 | 34 147 | 7 | 478 | 5 |
| 18 | Salendorf | 2 040 | 4 | 18 | 2 | 1 768 | 3 | 33 | 6 | 3 808 | 7 | 51 | 8 |
| 19 | Teterow | 10 430 | 3 | 106 | 1 | 9 251 | 3 | 133 | 3 | 19 681 | 6 | 239 | 4 |
| 20 | Malchin | 8 856 | 5 | 63 | 8 | 6 724 | 0 | 76 | 2 | 15 580 | 5 | 140 | 0 |
| 21 | Stavenhagen | 5 423 | 0 | 58 | 2 | 6 276 | 2 | 70 | 5 | 11 699 | 2 | 128 | 7 |
| 22 | Mölln | 1 892 | 5 | 11 | 0 | 1 171 | 5 | 15 | 0 | 3 064 | 0 | 26 | 0 |
| 23 | Neubrandenburg | 13 436 | 5 | 125 | 2 | 22 714 | 9 | 160 | 5 | 36 151 | 4 | 285 | 7 |
| 24 | Derßenhof | 4 413 | 0 | 21 | 5 | 3 936 | 7 | 34 | 2 | 8 349 | 7 | 55 | 7 |
| 25 | Landesgrenze | 55 662 | 2 | 264 | 7 | 24 756 | 5 | 392 | 6 | 80 418 | 7 | 657 | 3 |
| | Summe | 320 966 | 0 | 4 122 | 8 | 320 966 | 0 | 4 122 | 8 | 641 932 | 0 | 8 245 | 6 |

Nachweisung
der
im Jahre 1877 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 | 46 | 1 557 | 1 191 | 94 | 359 | 81 | 101 | 71 | 4 |
| 2 | Schönberg | 8 | 335 | 683 | 296 | 2 498 | 2 570 | — | 73 | — |
| 3 | Grevesmühlen | 42 | 332 | 344 | 33 | 1 988 | 580 | 5 | 1 407 | — |
| 4 | Bobitz | 6 | 183 | 22 | 2 | 421 | 80 | 1 | 4 | — |
| 5 | Kleinen | — | 30 | 85 | 17 | 479 | 88 | 3 | 86 | — |
| 6 | Wismar | 41 | 188 | 639 | 153 | 7 243 | 3 465 | 14 | 129 | — |
| 7 | Schwerin | 76 | 278 | 154 | 90 | 1 416 | 6 400 | 35 | 361 | 2 |
| 8 | Zachun | 1 | — | 4 | 1 | 7 | 24 | 1 | 66 | — |
| 9 | Hagenow | 40 | 583 | 213 | 40 | 76 | 365 | 26 | 475 | 16 |
| 10 | Dentschow | — | — | — | 10 | 3 | — | — | 15 | — |
| 11 | Blankenberg | 3 | 39 | 484 | 235 | 3 224 | 3 652 | — | 28 | 1 |
| 12 | Warnow | — | — | 14 | 7 | 73 | 102 | — | 27 | 2 |
| 13 | Bützow | 28 | 142 | 338 | 40 | 1 500 | 1 296 | 10 | 247 | — |
| 14 | Schwaan | 19 | 320 | 708 | 509 | 1 912 | 1 630 | 2 | 75 | — |
| 15 | Rostock | 65 | 180 | 243 | 1 838 | 2 154 | 910 | 15 | 374 | 1 |
| 16 | Güstrow | 59 | 319 | 950 | 410 | 3 678 | 2 743 | 20 | 268 | 2 |
| 17 | Salendorf | 1 | 59 | 74 | 87 | 770 | 613 | 5 | 86 | 2 |
| 18 | Teterow | 11 | 164 | 896 | 609 | 9 442 | 6 275 | — | 446 | 1 |
| 19 | Malchin | 10 | 131 | 180 | 91 | 2 186 | 1 448 | 1 | 66 | 1 |
| 20 | Stavenhagen | 3 | 95 | 738 | 440 | 3 564 | 2 311 | 2 | 300 | — |
| 21 | Mölln | 5 | 20 | 76 | 40 | 1 449 | 143 | 5 | 175 | — |
| 22 | Neubrandenburg | 36 | 815 | 776 | 157 | 4 830 | 2 604 | 62 | 2 388 | — |
| 23 | Derghen Hof | 2 | 28 | 265 | 23 | 2 923 | 1 485 | 12 | 1 903 | — |
| 24 | Landesgrenze | 40 | 1 750 | 1 980 | 33 | 12 941 | 24 441 | 55 | 7 956 | 1 |
| | Summe | 542 | 7 548 | 11 057 | 5 255 | 65 136 | 63 306 | 375 | 17 026 | 33 |

zusammen 169 736 Stück Vieh.

IX.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

| Von | 1877. | | | | 1876. | | | | 1875. | | | |
|------------------------|--------------------------------|-----------|--|------------|--------------------------------|-----------|--|------------|--------------------------------|---------|--|------------|
| | 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 | 91 322 | 1 | 7 459 323 | 3 | 90 149 | 1 | 7 093 227 | 3 | 93 329 | 2 | 7 165 663 |
| Lüdersdorf | 22 | 9 768 | 25 | 111 908 | 23 | 9 847 | 24 | 103 196 | 23 | 7 413 | 25 | 77 803 |
| Schönberg | 11 | 36 931 | 15 | 973 869 | 11 | 36 276 | 15 | 946 414 | 11 | 34 978 | 16 | 938 100 |
| Grevesmühlen | 14 | 30 639 | 13 | 1 183 746 | 16 | 28 020 | 13 | 1 060 585 | 15 | 28 376 | 13 | 1 077 175 |
| Bobitz | 21 | 40 017 | 21 | 265 013 | 21 | 40 356 | 20 | 270 356 | 21 | 9 907 | 21 | 259 192 |
| Kleinen | 13 | 33 411 | 17 | 886 107 | 14 | 32 793 | 16 | 880 773 | 14 | 32 418 | 17 | 856 340 |
| Mecklenburg. | 27 | 5 128 | 28 | 40 981 | 27 | 1 872 | 26 | 14 823 | — | — | — | — |
| Wismar | 6 | 60 719 | 7 | 2 662 264 | 6 | 56 472 | 7 | 2 554 172 | 6 | 56 543 | 7 | 2 683 819 |
| Schwerin | 1 | 130 698 | 3 | 5 867 324 | 1 | 127 136 | 3 | 5 680 208 | 1 | 121 885 | 3 | 5 540 987 |
| Pampow | 28 | 4 663 | 27 | 48 679 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Rachun. | 20 | 13 872 | 22 | 230 381 | 20 | 14 539 | 21 | 233 021 | 20 | 13 598 | 22 | 217 546 |
| Hagenow | 5 | 63 132 | 6 | 3 156 634 | 5 | 64 796 | 5 | 3 369 255 | 5 | 60 995 | 6 | 3 135 589 |
| Bentfchow | 26 | 5 742 | 24 | 141 398 | 25 | 6 194 | 23 | 151 038 | 25 | 5 826 | 24 | 141 989 |
| Blankenberg. | 16 | 27 245 | 14 | 1 119 781 | 17 | 27 197 | 12 | 1 093 037 | 16 | 25 491 | 14 | 1 027 858 |
| Warnow | 24 | 6 906 | 23 | 188 872 | 24 | 7 367 | 22 | 193 887 | 24 | 7 175 | 23 | 190 618 |
| Bützow | 7 | 52 228 | 9 | 1 958 936 | 8 | 52 374 | 9 | 2 007 373 | 7 | 51 808 | 9 | 2 059 996 |
| Schwaan | 10 | 39 572 | 16 | 972 087 | 10 | 39 200 | 14 | 974 905 | 10 | 37 685 | 15 | 948 730 |
| Rostock | 2 | 107 616 | 2 | 6 925 183 | 2 | 106 861 | 2 | 6 856 290 | 2 | 115 648 | 1 | 7 916 780 |
| Güstrow | 4 | 68 866 | 5 | 3 218 539 | 4 | 68 854 | 6 | 3 251 364 | 4 | 67 241 | 5 | 3 189 648 |
| Calendorf | 18 | 17 170 | 18 | 562 099 | 18 | 16 395 | 17 | 520 434 | 18 | 16 083 | 18 | 517 593 |
| Teterow | 12 | 36 146 | 10 | 1 850 194 | 12 | 35 753 | 11 | 1 778 434 | 12 | 34 552 | 10 | 1 697 362 |
| Malchin | 15 | 30 624 | 11 | 1 410 252 | 13 | 33 373 | 12 | 1 705 230 | 13 | 32 770 | 11 | 1 490 143 |
| Stavenhagen | 17 | 25 000 | 12 | 1 257 001 | 15 | 29 845 | 10 | 1 872 446 | 17 | 24 469 | 12 | 1 235 898 |
| Mölln. | 23 | 8 816 | 20 | 366 577 | 22 | 8 881 | 19 | 371 258 | 22 | 8 834 | 20 | 362 964 |
| Neubrandenburg | 9 | 48 428 | 8 | 2 519 331 | 9 | 47 193 | 8 | 2 383 259 | 9 | 43 122 | 8 | 2 249 650 |
| Sponholz. | 25 | 6 025 | 26 | 56 376 | 26 | 5 801 | 25 | 49 719 | 26 | 2 599 | 26 | 21 609 |
| Derpenhof | 19 | 16 551 | 19 | 421 527 | 19 | 16 378 | 18 | 432 746 | 19 | 14 492 | 19 | 397 651 |
| Landesgrenze | 8 | 49 247 | 4 | 4 411 047 | 7 | 52 643 | 4 | 4 466 655 | 8 | 50 665 | 4 | 4 427 046 |
| Summe | | 1 036 482 | | 50 265 429 | | 1 026 565 | | 50 314 105 | | 997 902 | | 49 827 749 |

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

48,496 Kilometer.

49,012 Kilometer.

49,933 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

der Personenbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre.

Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

| Nach | 1877. | | 1876. | | 1875. | | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------------|--|--------------------------------|--|--------------------------------|--|----|------------|----|---------|----|------------|
| | 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 | 90 364 | 1 | 7 440 513 | 3 | 95 165 | 1 | 7 953 342 | 3 | 100 848 | 1 | 8 450 894 |
| Lüdersdorf | 21 | 11 153 | 25 | 124 436 | 21 | 10 695 | 25 | 108 934 | 23 | 8 128 | 25 | 83 538 |
| Schönberg | 11 | 35 777 | 17 | 935 726 | 12 | 35 735 | 17 | 914 469 | 12 | 34 453 | 17 | 915 469 |
| Grevesmühlen | 14 | 30 718 | 13 | 1 176 179 | 15 | 28 119 | 14 | 1 044 250 | 15 | 28 004 | 13 | 1 053 499 |
| Bobitz | 22 | 9 811 | 21 | 254 447 | 22 | 10 166 | 21 | 261 550 | 21 | 9 693 | 21 | 247 978 |
| Kleinen | 13 | 33 026 | 15 | 986 354 | 13 | 32 130 | 16 | 932 109 | 13 | 32 486 | 15 | 935 136 |
| Mecklenburg | 27 | 5 619 | 27 | 43 773 | 27 | 1 922 | 27 | 14 774 | — | — | — | — |
| Wismar | 6 | 60 180 | 7 | 2 663 886 | 6 | 57 447 | 7 | 2 611 679 | 6 | 59 343 | 7 | 2 860 481 |
| Schwerin | 1 | 131 845 | 3 | 5 873 837 | 1 | 128 605 | 3 | 5 933 072 | 1 | 121 721 | 3 | 5 547 474 |
| Pampow | 28 | 4 115 | 28 | 42 905 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Zachun | 20 | 13 142 | 22 | 212 181 | 20 | 13 905 | 22 | 217 383 | 20 | 12 864 | 22 | 202 662 |
| Hagenow | 5 | 64 709 | 5 | 3 311 514 | 5 | 64 536 | 5 | 3 311 220 | 5 | 62 089 | 5 | 3 212 810 |
| Bentfchow | 25 | 5 957 | 24 | 142 281 | 25 | 6 256 | 24 | 143 427 | 25 | 5 831 | 24 | 137 958 |
| Blankenberg | 16 | 27 469 | 14 | 1 110 353 | 16 | 27 392 | 13 | 1 075 188 | 16 | 26 150 | 14 | 1 032 404 |
| Barnow | 24 | 6 682 | 23 | 174 744 | 24 | 7 262 | 23 | 184 165 | 24 | 7 204 | 23 | 184 392 |
| Bützow | 7 | 51 972 | 9 | 1 949 219 | 7 | 52 175 | 10 | 2 044 709 | 7 | 49 695 | 9 | 1 914 493 |
| Schwaan | 10 | 39 277 | 16 | 945 989 | 10 | 38 774 | 15 | 939 315 | 10 | 37 754 | 16 | 931 831 |
| Rostock | 2 | 108 627 | 2 | 7 036 104 | 2 | 108 198 | 2 | 6 990 798 | 2 | 109 894 | 2 | 7 190 495 |
| Güstrow | 4 | 68 387 | 6 | 3 161 026 | 4 | 68 093 | 6 | 3 159 255 | 4 | 66 904 | 6 | 3 152 518 |
| Valendorf | 18 | 16 989 | 18 | 543 574 | 18 | 16 582 | 18 | 515 261 | 18 | 16 066 | 18 | 501 118 |
| Leterow | 12 | 35 482 | 10 | 1 780 546 | 11 | 38 319 | 9 | 2 109 928 | 11 | 34 463 | 10 | 1 666 386 |
| Malchin | 15 | 30 484 | 11 | 1 495 082 | 14 | 30 993 | 11 | 1 469 970 | 14 | 32 156 | 11 | 1 551 269 |
| Stavenhagen | 17 | 25 084 | 12 | 1 201 793 | 17 | 25 325 | 12 | 1 213 348 | 17 | 24 718 | 12 | 1 180 863 |
| Mölln | 23 | 8 849 | 20 | 342 945 | 23 | 8 924 | 20 | 349 681 | 22 | 9 510 | 19 | 405 991 |
| Neubrandenburg | 9 | 48 651 | 8 | 2 518 618 | 9 | 47 345 | 8 | 2 275 373 | 9 | 43 335 | 8 | 2 148 059 |
| Sponholz | 26 | 5 638 | 26 | 56 983 | 26 | 5 265 | 26 | 48 607 | 26 | 2 069 | 26 | 17 571 |
| Derzenhof | 19 | 16 388 | 19 | 427 405 | 19 | 16 502 | 19 | 440 352 | 19 | 14 721 | 20 | 400 968 |
| Landesgrenze | 8 | 50 087 | 4 | 4 313 016 | 8 | 50 735 | 4 | 4 051 946 | 8 | 47 803 | 4 | 3 901 492 |
| Summe | | 1 036 482 | | 50 265 429 | | 1 026 565 | | 50 314 105 | | 997 902 | | 49 827 749 |

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

48,496 Kilometer.

49,012 Kilometer.

49,933 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

| Von | 1877. | | | | | 1876. | | | | | 1875. | | | | | | | |
|---------------------------|---------|------------|---|--------|---------------|--------|---------|---|-------|--------|---------------|-------|---|------------|-------|--------|---------------|-------|
| | 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 | 1/10 | 1/1 | 1/10 | 1/1 | 1/10 | 1/10 | 1/1 | 1/10 | 1/1 | 1/10 | 1/10 | | | |
| Lübeck | 3 | 41 633 | 5 | 2 | 5 650 968 | 3 | 3 | 40 429 | 7 | 1 | 5 633 908 | 2 | 4 | 35 721 | 3 | 1 | 5 159 278 | 2 |
| Schönberg | 14 | 5 436 | 0 | 17 | 135 940 | 5 | 16 | 4 584 | 6 | 18 | 119 416 | 6 | 15 | 8 315 | 1 | 17 | 202 196 | 0 |
| Grevesmühlen | 12 | 6 566 | 4 | 14 | 268 778 | 6 | 11 | 8 197 | 4 | 14 | 328 241 | 9 | 11 | 9 334 | 6 | 15 | 377 812 | 6 |
| Bobitz | 22 | 1 741 | 3 | 21 | 65 971 | 0 | 22 | 1 368 | 9 | 22 | 46 595 | 4 | 24 | 1 489 | 6 | 23 | 53 255 | 2 |
| Kleinen | 18 | 3 051 | 9 | 20 | 80 973 | 5 | 17 | 4 301 | 7 | 17 | 161 234 | 2 | 19 | 4 245 | 5 | 18 | 471 334 | 9 |
| Bismar | 2 | 48 667 | 5 | 5 | 2 421 465 | 2 | 2 | 48 192 | 6 | 5 | 2 506 951 | 2 | 1 | 46 077 | 2 | 5 | 2 209 954 | 6 |
| Schwerin | 6 | 13 596 | 0 | 10 | 652 179 | 6 | 7 | 15 303 | 7 | 11 | 701 374 | 7 | 7 | 20 752 | 5 | 11 | 841 219 | 6 |
| Zachun | 25 | 544 | 1 | 25 | 13 352 | 0 | 25 | 502 | 4 | 25 | 13 801 | 9 | 25 | 464 | 2 | 25 | 8 791 | 8 |
| Hagenow | 4 | 38 488 | 0 | 3 | 3 077 441 | 9 | 4 | 37 874 | 1 | 3 | 3 263 000 | 8 | 3 | 37 256 | 3 | 4 | 3 132 899 | 2 |
| Wentchow | 23 | 1 330 | 4 | 24 | 32 853 | 4 | 24 | 911 | 5 | 24 | 20 456 | 4 | 22 | 1 659 | 2 | 24 | 35 482 | 9 |
| Blankenberg | 9 | 10 916 | 8 | 11 | 545 238 | 0 | 8 | 14 580 | 1 | 9 | 886 079 | 7 | 9 | 14 404 | 8 | 10 | 856 034 | 4 |
| Friedrichswalde | 21 | 1 806 | 2 | 22 | 64 824 | 6 | 20 | 2 416 | 8 | 20 | 94 626 | 7 | 20 | 2 366 | 7 | 20 | 108 344 | 2 |
| Warnow | 24 | 925 | 8 | 23 | 33 470 | 8 | 23 | 1 017 | 7 | 23 | 32 160 | 6 | 23 | 1 601 | 4 | 22 | 55 784 | 9 |
| Büßow | 15 | 5 126 | 9 | 13 | 369 937 | 2 | 13 | 6 136 | 0 | 13 | 426 073 | 9 | 12 | 8 781 | 2 | 13 | 652 446 | 7 |
| Schwaan | 17 | 3 621 | 9 | 15 | 263 594 | 3 | 18 | 3 906 | 8 | 15 | 241 568 | 0 | 17 | 5 217 | 8 | 14 | 403 665 | 8 |
| Rostock | 5 | 26 455 | 8 | 4 | 2 536 783 | 5 | 5 | 33 597 | 2 | 4 | 3 145 427 | 0 | 5 | 34 640 | 5 | 3 | 3 355 806 | 2 |
| Güstrow | 8 | 42 357 | 2 | 8 | 976 653 | 2 | 6 | 16 267 | 8 | 6 | 1 369 346 | 8 | 6 | 26 053 | 2 | 6 | 2 107 454 | 6 |
| Calendorf | 19 | 2 058 | 6 | 18 | 132 622 | 5 | 19 | 2 825 | 1 | 16 | 177 473 | 5 | 18 | 4 533 | 8 | 16 | 240 511 | 0 |
| Teterow | 10 | 10 536 | 4 | 7 | 1 174 206 | 8 | 10 | 9 177 | 3 | 8 | 927 607 | 4 | 10 | 11 786 | 7 | 7 | 1 235 593 | 8 |
| Malchin | 11 | 8 920 | 3 | 9 | 743 404 | 5 | 12 | 6 929 | 0 | 10 | 715 590 | 2 | 16 | 7 433 | 8 | 12 | 769 276 | 9 |
| Stavenhagen | 13 | 5 481 | 2 | 12 | 541 343 | 3 | 14 | 5 581 | 1 | 12 | 506 652 | 2 | 13 | 8 653 | 8 | 9 | 877 374 | 2 |
| Mölln | 20 | 1 903 | 5 | 19 | 117 645 | 6 | 21 | 1 857 | 1 | 21 | 91 483 | 9 | 21 | 1 970 | 5 | 21 | 92 487 | 2 |
| Neubrandenburg | 7 | 13 561 | 7 | 6 | 1 527 087 | 5 | 9 | 13 393 | 1 | 7 | 1 061 270 | 1 | 8 | 17 712 | 8 | 8 | 1 185 942 | 9 |
| Derzpenhof | 16 | 4 434 | 5 | 16 | 167 039 | 0 | 15 | 5 281 | 9 | 19 | 108 362 | 7 | 14 | 8 505 | 9 | 19 | 140 866 | 8 |
| Landesgrenze | 1 | 55 926 | 9 | 1 | 7 697 406 | 7 | 1 | 52 235 | 1 | 2 | 5 342 169 | 6 | 2 | 38 152 | 1 | 2 | 5 061 170 | 3 |
| Summe | 325 | 088 | 8 | 29 | 291 181 | 5 | 336 | 868 | 7 | 27 | 920 873 | 6 | 357 | 130 | 5 | 29 | 334 984 | 9 |

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt: 90,102 Kilometer. 82,884 Kilometer. 82,140 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung

der Güterbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

| Nach | 1877. | | | | | 1876. | | | | | 1875. | | | | | | | |
|---------------------------|--------|---------|---|------|------------|--------|------|---|------|------|------------|------|---|---------|------|----|------------|---|
| | 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 | 1/10 | 1/1 | 1/10 | 1/1 | 1/10 | 1/10 | 1/1 | 1/10 | 1/1 | 1/10 | 1/10 | | | |
| Lübeck | 1 | 67 790 | 6 | 1 | 9 984 153 | 0 | 1 | 58 598 | 9 | 1 | 7 086 053 | 4 | 1 | 70 072 | 5 | 1 | 8 360 942 | 5 |
| Schönberg | 16 | 4 290 | 9 | 16 | 159 902 | 8 | 17 | 4 215 | 5 | 15 | 169 646 | 6 | 17 | 3 093 | 6 | 17 | 125 714 | 1 |
| Grevesmühlen | 13 | 6 569 | 3 | 14 | 295 580 | 4 | 13 | 6 159 | 2 | 14 | 271 342 | 9 | 12 | 6 165 | 4 | 14 | 264 973 | 8 |
| Bohitz | 22 | 583 | 2 | 21 | 22 363 | 7 | 24 | 444 | 8 | 22 | 16 314 | 6 | 21 | 594 | 9 | 21 | 21 846 | 8 |
| Kleinen | 10 | 6 879 | 2 | 17 | 154 010 | 5 | 14 | 5 980 | 6 | 18 | 126 276 | 4 | 10 | 8 043 | 3 | 15 | 158 490 | 7 |
| Wismar | 8 | 13 545 | 6 | 8 | 841 614 | 6 | 8 | 14 064 | 0 | 9 | 872 097 | 2 | 8 | 13 467 | 8 | 9 | 795 857 | 1 |
| Schwerin | 2 | 44 539 | 7 | 5 | 1 939 575 | 3 | 3 | 38 954 | 9 | 5 | 1 739 064 | 7 | 4 | 38 620 | 9 | 5 | 1 721 948 | 9 |
| Zachun | 24 | 411 | 4 | 23 | 13 640 | 3 | 23 | 454 | 7 | 23 | 13 687 | 5 | 24 | 353 | 0 | 23 | 9 937 | 4 |
| Hagenow | 3 | 35 568 | 5 | 3 | 3 075 388 | 7 | 2 | 46 646 | 4 | 3 | 3 818 157 | 5 | 2 | 62 819 | 8 | 2 | 5 041 052 | 9 |
| Ventschow | 23 | 468 | 0 | 24 | 8 721 | 3 | 21 | 874 | 3 | 24 | 12 930 | 5 | 22 | 476 | 8 | 24 | 8 272 | 4 |
| Blaulenberg | 14 | 6 497 | 8 | 13 | 385 315 | 7 | 11 | 6 781 | 0 | 12 | 422 737 | 6 | 13 | 5 993 | 3 | 12 | 374 213 | 2 |
| Friedrichswalde | 25 | 65 | 7 | 25 | 1 961 | 9 | 25 | 56 | 8 | 25 | 2 029 | 2 | 25 | 59 | 7 | 15 | 1 939 | 2 |
| Warnow | 21 | 768 | 4 | 22 | 18 586 | 7 | 22 | 623 | 5 | 21 | 16 699 | 3 | 23 | 400 | 3 | 22 | 10 516 | 4 |
| Bützow | 12 | 6 588 | 8 | 12 | 414 044 | 7 | 12 | 6 438 | 8 | 13 | 346 960 | 7 | 11 | 6 396 | 2 | 13 | 322 370 | 6 |
| Schwaan | 18 | 3 139 | 9 | 15 | 175 660 | 9 | 18 | 3 155 | 2 | 16 | 156 303 | 1 | 18 | 2 758 | 9 | 16 | 134 308 | 9 |
| Rostock | 4 | 27 597 | 5 | 4 | 3 015 813 | 2 | 5 | 30 452 | 5 | 4 | 3 175 578 | 9 | 5 | 37 688 | 1 | 4 | 3 610 581 | 7 |
| Güstrow | 7 | 22 269 | 0 | 6 | 1 531 113 | 9 | 7 | 18 518 | 0 | 7 | 1 308 714 | 7 | 6 | 16 433 | 3 | 6 | 1 095 984 | 4 |
| Salendorf | 19 | 1 801 | 9 | 19 | 123 347 | 2 | 19 | 2 117 | 0 | 17 | 147 260 | 5 | 19 | 1 763 | 6 | 18 | 118 690 | 8 |
| Deterow | 9 | 9 384 | 6 | 9 | 785 564 | 0 | 9 | 11 173 | 7 | 8 | 962 953 | 2 | 9 | 11 965 | 5 | 8 | 880 367 | 4 |
| Malchin | 11 | 6 800 | 2 | 10 | 574 624 | 4 | 10 | 8 845 | 3 | 10 | 800 968 | 8 | 15 | 4 841 | 6 | 10 | 420 738 | 9 |
| Stavenhagen | 15 | 6 346 | 7 | 11 | 500 994 | 6 | 15 | 5 916 | 5 | 11 | 497 419 | 4 | 14 | 4 922 | 1 | 11 | 396 807 | 4 |
| Mölln | 20 | 1 186 | 5 | 20 | 103 835 | 7 | 20 | 1 107 | 5 | 20 | 87 734 | 8 | 20 | 787 | 7 | 20 | 39 493 | 2 |
| Neubrandenburg | 6 | 22 875 | 4 | 7 | 1 332 343 | 7 | 6 | 26 388 | 6 | 6 | 1 454 956 | 7 | 7 | 14 828 | 1 | 7 | 1 003 858 | 3 |
| Derzshof | 17 | 3 970 | 9 | 18 | 124 875 | 5 | 16 | 4 487 | 8 | 19 | 102 473 | 5 | 16 | 3 760 | 0 | 19 | 97 789 | 8 |
| Landesgrenze | 5 | 25 149 | 1 | 2 | 3 708 148 | 8 | 4 | 34 413 | 2 | 2 | 4 312 511 | 9 | 3 | 40 824 | 1 | 3 | 4 318 288 | 1 |
| Summe | | 325 088 | 8 | | 29 291 181 | 5 | | 336 868 | 7 | | 27 920 873 | 6 | | 357 130 | 5 | | 29 334 984 | 9 |

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt: 90,102 Kilometer.

82,884 Kilometer.

82,140 Kilometer.

für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Rechnung
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1877.

| No. | Gegenstand. | Betrag. | |
|---|--|----------------|-----------|
| | | M. | S. |
| Einnahme. | | | |
| 1 | Bestand am 31. December 1876 | 158 068 | 17 |
| 2 | Laufende Beiträge der Mitglieder | 15 902 | 23 |
| 3 | Erlös für gefundene Gegenstände | 410 | 79 |
| 4 | Strafgelder | 202 | 5 |
| 5 | Zufällige Einnahmen | 1 | — |
| 6 | Zinsen auf belegte Kapitalien. | 6 856 | 55 |
| 7 | Zuschuß der Eisenbahngesellschaft | 14 556 | 9 |
| Einnahme überhaupt . . . | | 195 996 | 88 |
| Ausgabe. | | | |
| 1 | Invaliden-Pensionen | 612 | — |
| 2 | Wittwen-Pensionen | 734 | 48 |
| 3 | Waisen-Pensionen | 80 | — |
| 4 | Kosten beim Ankauf von Effecten | 26 | 95 |
| 5 | Coursdifferenz auf Effecten | 1 353 | 23 |
| Ausgabe überhaupt . . . | | 2 806 | 66 |
| Abschluß. | | | |
| | Einnahme | 195 996 | 88 |
| | Ausgabe | 2 806 | 66 |
| Bestand am 31. December 1877 . . . | | 193 190 | 22 |
| | Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Hauptcasse in Effecten mit | 193 064 | 78 |
| | in Baar mit | 125 | 44 |
| Zusammen mit . . . | | 193 190 | 22 |

Rechnung der Pensions- und Unterstützungs-Casse pro 1877.

the scale towards document

10 09 03 02 01 C7 B7 A7 C8 B8 A8 C9 B9

UB Rostock

4.5 3.0 1.5

DS 16 000

306

C1 B1 A1 C2 B2 A2 B5 A5 20 18 17 16 11

Patch Reference Numbers on UTT

Image Engineering Scan Reference Chart TCR-5 Serial No.

| No | Gegenstand. | Betrag. | |
|------------------|--|----------------|-----------|
| | | M. | S. |
| Einnahme. | | | |
| 1 | am 31. December 1876 | 158 068 | 17 |
| 2 | Beiträge der Mitglieder | 15 902 | 23 |
| 3 | gefundenene Gegenstände | 410 | 79 |
| 4 | | 202 | 5 |
| 5 | Einnahmen | 1 | — |
| 6 | belegte Kapitalien | 6 856 | 55 |
| 7 | der Eisenbahngesellschaft | 14 556 | 9 |
| | Einnahme überhaupt | 195 996 | 88 |
| Ausgabe. | | | |
| 1 | Pensionen | 612 | — |
| 2 | Pensionen | 734 | 48 |
| 3 | Pensionen | 80 | — |
| 4 | den Ankauf von Effecten | 26 | 95 |
| 5 | denz auf Effecten | 1 353 | 23 |
| | Ausgabe überhaupt | 2 806 | 66 |
| Abschluß. | | | |
| | Einnahme | 195 996 | 88 |
| | Ausgabe | 2 806 | 66 |
| | Bestand am 31. December 1877 | 193 190 | 22 |
| | den Bestand befindet sich im Deposito der Hauptcasse in Effecten mit | 193 064 | 78 |
| | in Baar mit | 125 | 44 |
| | Zusammen mit | 193 190 | 22 |