



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

**1878(1879)**

Schwerin: Druck der F. Hartig'schen Officin, [1879?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765933269>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

# Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich  
Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1878.

---

Schwerin.

Druck der J. Hartig'schen Officin.





ბიბლიო-სტუდია

ბიბლიო-სტუდია და ბიბლიო-სტუდია

ბიბლიო-სტუდია და ბიბლიო-სტუდია



1858



## 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-Gröfßnung fand auf der Strecke Hagenow-Schwerin am 1. Mai 1847, von Schwerin bis Wismar am 12. Juli 1848, auf der ganzen Strecke am 13. Mai 1850 statt.

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

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

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

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

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

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

Das Gesamt-Anlage-Capital beträgt . . . . . 41 139 834 M.  
Das Capital für Erweiterung der Bahn u. 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  $\mathfrak{M}$  = 3 000 000 M. als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

Die Gesellschaft hat dafür den Preis von 4 500 000  $\mathfrak{M}$  = 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  $\mathfrak{M}$  = 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  $\mathfrak{M}$  = 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 1 093 970 M. aufgewendet, so daß das Gesamt-Anlage-Kapital unter Hinzurechnung der Aufwendungen für Erweiterungen sich am Schluß des Jahres 1878 auf 43 544 317 M. stellt.



## 1. Bahnbeschreibung.

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

Dieselbe hat ihren Anfangspunct in dem Bahnhof der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn zu Lübeck, überschreitet in nächster Nähe des 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 Rothbecker 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 Wadenitz, 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-Bismar und Kleinen-Hagenow ist. Von Kleinen aus, das nördliche Ende des großen Schweriner Sees umgehend, führt die Bahn in östlicher Richtung über Haltestelle Bentzshof und Station Blankenberg weiter, überschreitet unweit der Haltestelle Warnow den Fluß gleichen Namens mittelst Brücke von eisernem Ueberbau und führt am Thalande des rechtsseitigen Warnow-Ufers zum Bahnhof Bügow, welcher in Form einer Kopfstation in dem hier von der Warnow und der Nebel gebildeten Winkel liegt. Von hier bis Güstrow läuft die Bahn, die Nebel mittelst einer eisernen Brücke überschreitend, im Nebelthal hin. Von Güstrow über Salendorf und Teterow in östlicher Richtung weiterführend, senkt sie sich mit einem Gefälle von 1:130 und 1:100 auf 1694 resp. 2262 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 Dargshof hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunct an der mecklenburgisch-preussischen Gränze, 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 Bismar, 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 Zachow 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, überseht diesen Fluß unweit des letztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunct, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Bügow-Schwaan liegt der tiefste Punct der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,857 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 Nebelbrücke bei Bügow, Richtung Güstrow, die Warnowbrücke bei Schwaan und die Travebrücke bei Lübeck nur für ein Geleis, die übrigen Bauwerke dagegen, mit Ausnahme der Nebelbrücke bei Bügow, Richtung Schwaan, welche drei Geleise hat, für zwei Geleise ausgeführt.



Die Kronenbreite des Planums 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 $\frac{1}{3}$ füßig mit 0,471 m breiten Bankets auf je 1,883 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 . . . 84,255 =  
Mithin Gesamtlänge . . . 405,823 km

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

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

Die Bahn enthielt gegen Ende des Jahres:

	1878.		1877.	
	Auf freier Strecke.	Auf Bahnhöfen.	Auf freier Strecke.	Auf Bahnhöfen.
131 mm hohes Vignolgeleis .	30,760 km	0,599 km	22,550 km	0,536 km
125 " " "	211,383 =	41,071 =	215,838 =	39,217 =
121 " " "	31,475 =	3,753 =	31,704 =	2,483 =
105 " " "	1,246 =	14,447 =	1,293 =	14,964 =
78 " " "		4,092 =		4,714 =
Stahlschienengeleis . . . .	46,704 =	20,293 =	50,183 =	19,124 =
Summa . . . .	321,568 km	84,255 km	321,568 km	81,098 km

Mithin ergibt sich pro 1878 eine Zunahme an Nebengeleisen von 3,217 km.

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

Die festgedachten 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 Easchen à 540 mm lang, à 6,7 kg  
4 Easchenbolzen, 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. Das Gewicht derselben beträgt pro Stück 2,62 kg. Bei Eisen- und Stahlschienen sind die Enden mit 2, um 25 mm gegen einander versetzte Einklinkungen versehen. Bei Stahlschienen, die von jetzt an ausschließlich verwendet werden, sind die Schienen gegen Längsverschiebungen durch Vorstoßplatten gesichert. Die Trefonds sind efl. Kopf 120 mm lang, haben am oberen Ende einen Durchmesser von 20 mm, sind etwas konisch und 0,346 kg pro Stück schwer.



Die zur Vermehrung der Widerstandsfähigkeit gegen seitliche Ausbiegungen der Schienen versuchsweise verwendeten sogenannten Desbrièreschen Ringe haben den Erwartungen nicht ganz entsprochen, so daß von einer weiteren Verwendung derselben abgesehen ist.

Die 125 mm hohen Vignolschienen 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 von 3,75 kg Gewicht.

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

Die 121 mm hohen Vignolschienen sind 6,59 m lang und haben ein Gewicht von 35,05 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 Mittelplatten 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. Meter, das der neueren Profils mit Bessmer Stahlkopf 28,8 kg pro lfd. Meter. 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 Bessmer Stahl-, resp. Stahlkopfschienen erzielt worden sind, waren Anlaß, daß seit dem Jahre 1876 nur solche Schienen beschafft worden sind und für die Folge auch ausschließlich verwendet werden sollen.

### c. Weichen.

Es sind im Ganzen 452 Weichen und 6 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 Planum.

Vorhanden 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 Schwaan. Sie enthält 3 Deffnungen à 12,6 m und 2 Deffnungen à 6,8 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 "
Holztrummen . . . . .	9 "
Holzbrücken . . . . .	10 "

Summa: 380 Stück.

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



### D. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

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

### E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Seit dem 1. Juni 1878 ist für den Personenverkehr versuchsweise eine Haltestelle bei dem Dorfe Kirch-Dejar, zwischen Zachun und Hagenow 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.
<b>1. Lübeck-Landesgrenze.</b>		
Lübeck.		
Rangirbahnhof . . . . .	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
Bentschow . . . . .	8,30	67,57
Blankenberg . . . . .	9,22	76,79
Friedrichswalde . . . . .	4,23	81,02
Warnow . . . . .	8,39	89,41
Bülow . . . . .	10,47	99,88
Güstrow . . . . .	13,41	113,29
Valendorf . . . . .	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
Derpenhof . . . . .	14,87	223,00
Landesgrenze vor Strassburg . . . . .	6,66	229,66
<b>2. Kleinen-Wismar.</b>		
Kleinen.		
Mecklenburg . . . . .	9,30	
Wismar . . . . .	6,40	15,70
<b>3. Kleinen-Hagenow.</b>		
Kleinen.		
Schwerin . . . . .	16,45	
Pampow . . . . .	9,50	25,95
Zachun . . . . .	6,55	32,50
Kirch-Dejar . . . . .	7,23	39,73
Hagenow . . . . .	5,02	44,75
<b>4. Bülow-Rostock.</b>		
Bülow.		
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-Abzweig-Telegraphen.
- 3) Strecken-Telegraphen.

### b. Electromagnetische Telegraphen.

Die Bahnstrecken Büsum-Rostock, Hagenow-Schwerin und Kleinen-Bismar 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 Läutewerke, zum Einschalten der portativen Apparate und zur Vermittelung von Depeschen, während die Correspondenzleitung lediglich für den Depeschenverkehr bestimmt ist.

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

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

Auf der Strecke sind 319 Läutewerke vorhanden, welche durch Magnet-Inductions-Apparate ausgelöst werden.

Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Glocken-Doppelschläge verschiedenen Tones.

An Morseblauschreibern sind vorhanden 54 Stück, davon 46 auf Stationen, 8 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 1878 25 Stück Hochbordwagen, 4 Stück bedeckte 4rdr. Güterwagen mit Bremsen und bedeckten Bremsenrädern, sowie 3 Stück Personenwagen III. Classe mit Bremse ic. und 2 Stück Personenwagen IV. Classe mit Bremse ic. fertig gestellt sind.

## II. Im Laufe des Jahres 1878 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

### a. Auf den Stationen.

1. **Rangirbahnhof Lübeck.** Neudeckung von 250 qm Pappdach auf dem Locomotivschuppen. Aufstellung eines Bahnhof-Abzweig-Telegraphen vor dem Rangirbahnhofs an der Verbindungsstrecke mit der Lübeck-Hamburger Eisenbahn.
2. **Bahnhof Schönberg.** Verlängerung des zweiten Geleises um 90 m und Einlegung einer Weiche zur Verbindung desselben mit dem Hauptgeleise.
3. **Bahnhof Grevesmühlen.** Herstellung einer Centesimalwaage. Anlage einer Drehscheibe. Verlegung und Vergrößerung der Viehrampe. Umbau der einen Hälfte des Wagenschuppens zu einem Locomotivschuppen. Vermehrung der Geleise und Weichen in Folge der vorausgeführten Anlagen um 439 m resp. 3 Stück Weichen. Herstellung einer Gasleitung mit 8 Flammen im Güterschuppen.
4. **Bahnhof Bobitz.** Herstellung eines Windfanges vor dem Expeditionslocale. Neudeckung der einen Hälfte des Güterschuppendaches mit Pappe.



- 5. Bahnhof Kleinen.** Herstellung eines besonderen Einfahrtsgeleises für die Züge von Wismar. In Folge dessen sind die Bahnhofsgleise um 535 m und 3 Stück Weichen vermehrt und ist ferner eine Kreuzung neu eingelegt worden. Aufstellung von 2 optischen Vorseignalen in automatischer Verbindung mit dem Bahnhofs-Abschlußtelegraphen für die Richtungen von Bülow und Wismar.
- 6. Bahnhof Blankenberg.** Umbau der Perronwärterwohnung im Stallgebäude zu einer Bahnmeisterwohnung.
- 7. Bahnhof Bülow.** Vollendung der Brücke für 2 Geleise über die Nebel. Erweiterung der Nebengeleise um 1377 m incl. Herstellung des erforderlichen Planums; Verlegung der großen Drehscheibe. Anlage eines Zwischenperrons an der Nordseite von 207 m Länge und dementsprechend Verlängerung des Hauptperrons. Erweiterung des Bahnhofs-Inspektions-Bureaus und des Telegraphenzimmers. Herstellung einer Wärterbude für 2 Wärter, sowie eines Brunnens für die nördliche Wasserstation und für Trinkwasser auf dem Perron.
- 8. Bahnhof Teterow.** Herstellung einer Centesimalwaage nebst Waagehäuschen und hiemit im Zusammenhange: Verlängerung der Geleise um 30 m, sowie Erwerbung des erforderlichen Terrains von der Stadt Teterow. Verlängerung des dort befindlichen Platten-Durchlasses um 7 m. Pflasterung der Viehbuchten mit Dammsteinen.
- 9. Bahnhof Malchin.** Auf dem Werkstattbahnhofe ist ein Locomotivschuppen für 2 Stände aufgeführt und durch entsprechende Geleiserweiterung mit der Drehscheibe in Verbindung gebracht. Die Viehbuchten sind mit Dammsteinpflaster versehen worden.
- 10. Bahnhof Neubrandenburg.** Größerer Durchbau des Empfangsgebäudes, bestehend in Errichtung eines zweiten Billetschalters, Verbesserung der Gepäckexpedition, Vergrößerung der Vorhalle im Innern, sowie des Wartesaales I. und II. Gl. und Anlage eines Windfanges davor nach der Perronseite; Completirung des Inventars in demselben, sowie in dem fürstlichen Wartezimmer. Herstellung besonderer Zugänge zum Postlocal, zu den fürstlichen Wartezimmern und den Dienstwohnungen des Bahnhofsvorstandes und Güterexpedienten.
- 11. Bahnhof Schwerin.** Umbau und Vergrößerung der Bureau der Materialien-Verwaltung. Verlängerung der Wasserleitung um 408 m; Aufstellung eines zweiten Locomotiv-Fülltrahnes und Anlegung von 4 Hydranten zum Wagenwaschen, resp. für Feuerlöschzwecke auf dem Bahnhofe. Vergrößerung des Vor- und Droschkenhalteplatzes vor dem Empfangsgebäude. Neudeckung der zweiten Hälfte des Güterschuppendaches mit Schiefer. Erhöhung der Einfahrtsthore in der Reparaturwerkstatt und dem Lackierschuppen, entsprechend den neueren Wagen mit höherem, bedecktem Schaffnersitze.
- 12. Haltestelle Kirch-Tesar.** Dieselbe ist für den Personenverkehr provisorisch eingerichtet und mit dem nothwendigen Inventar ausgerüstet worden.
- 13. Bahnhof Rostock.** Fortführung der Entwässerung des Bahnhofsplenums im Anschlusse an die städtische Canalisation.

#### b. Auf freier Bahn.

1. Neuabdeckung der zweiten Hälfte der Brücke über die Stepenitz bei Börzow mit Asphaltplatten.
2. Die Ueberführung der Wallstraße zu Schwerin über die Eisenbahn ist mit neuen Balken und neuem, doppelten Bohlenbelag versehen worden.
3. Herstellung eines Wärteretablissements für 3 Familien auf der Strecke Blankenberg-Warnow.
4. Errichtung eines Wärteretablissements für 2 Familien auf der Strecke Bülow-Schwaan.
5. Herstellung von 3 Stück Bahnhofs-Abschlußtelegraphen mit Zugvorrichtung vor den Bahnhöfen Blankenberg, Bülow und Güstrow.
6. Auf der Strecke Neubrandenburg-Mölln sind 500 Stück 131 mm hohe Vignolschienen aus Bessmerstahl eingebaut worden.
7. Herstellung von 1781 lfd. Meter neuen Schneezäunen.



### c. Beschaffung von Betriebsmitteln.

1. 3 Stück Personenwagen III. Gl. mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz.
2. 2 Stück Personenwagen IV. Gl. desgleichen.
3. 4 Stück bedeckte 4rdr. Güterwagen à 10 000 kg Tragfähigkeit mit Bremse und bedecktem Bremseritz.
4. 5 Stück bedeckte 4rdr. Güterwagen à 10 000 kg Tragfähigkeit ohne Bremse u.
5. 25 Stück offene 4rdr. Güterwagen mit hohen Vords à 10 000 kg Tragfähigkeit.

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

### J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1878 wurde an Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung neu eingebaut:

16 247	Stück	Mittelschwellen,
1 612	"	Stoßschwellen,
1 024	"	= 3 904 lfd. Meter Weichenschwellen,
22	"	Weichen, 32 Herzstücke, 16 Zwangsschienen und
5 998	"	Schienen, nämlich:
2 341	Stück	131 mm hohe Vignolschienen,
728	"	125 " " "
488	"	105 " " "
2 441	"	Stahlschienen.

### 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.

An Transportmitteln waren vorhanden:

	1878	1877
<b>1. Locomotiven nebst Tendern:</b> ungekuppelte	6 Stück	6 Stück
einfach gekuppelte	41	41
zweifach gekuppelte	11	11
<b>Zusammen:</b>	<b>58 Stück</b>	<b>58 Stück</b>
<b>2. Personenwagen:</b>	<b>142 Stück</b>	<b>139 Stück</b>
sonach 1878 mehr: 3 Stück.		
<b>3. Güterwagen:</b> bedeckte	519 Stück	518 Stück
offene	274	261
Plateauwagen	39	36
<b>Zusammen:</b>	<b>832 Stück</b>	<b>815 Stück</b>
mithin 1878 mehr: 17 Stück.		



Der Gesamtwagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1878:

142 Personenwagen mit 6 144 Plätzen; darunter sind:

I. Classe	312 Plätze
II. "	1 224 "
III. "	2 984 "
IV. "	1 624 "

Summe: 6 144 Plätze.

832 Güterwagen mit 150 460 Ctr. = 7 523 000 kg Tragfähigkeit.

Von denselben sind 306 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1877 enthielten die gesammten 815 Güterwagen 146 220 Ctr. = 7 311 000 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 Hilfswärter u. und deren Angehörige bestand früher 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 Rechnungsabschluß in Anlage XI. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 14 947,68 M. geleistet.

Betheiligt waren an der Pensions-Casse ult. 1877 537 Personen, deren Dienst Einkommen zusammen 375 693 M. betrug. Im Jahre 1878 traten der Casse bei: 18 Mitglieder mit zusammen 11 628 M. Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Pensionirung 8, durch Tod mit Wittwenpension 2, durch Tod ohne Wittwenpension 3 und durch Dienstaustritt ohne Pension 8 Mitglieder, zusammen 21 Mitglieder mit einem Dienst Einkommen von 14 073 M., so daß am Schlusse des Jahres 1878 ein Bestand verblieb von 534 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 376 221 M.

Die Anzahl der Pensionaire betrug ult. 1877 16 mit einer Jahrespension von 1466 M. Im Laufe des Jahres 1878 wurden 8 Invaliden- und 2 Wittwenpensionen im Betrage von 1388,56 M. gewährt; erloschen sind: durch Tod 1, durch Wiederverheirathung 1 und durch Erreichung des 15. Lebensjahres 1 Pension mit zusammen 307,60 M.; es war demnach die Casse ult. 1878 belastet mit einer Gesamts-Jahrespension von 2546,96 M., woran 23 Personen participiren.



Unterstützungen wurden in Veihalt der Bestimmung im § 17, Absatz 5, des für die Pensions- und Unterstützungs-Casse normirenden Reglements an 2 nicht pensionsberechtigte Beamtenwittwen mit zusammen 250 *M.* gewährt.

Die Anzahl derjenigen Pensionaire (vormals Großherzogliche Diener), welche aus der Betriebskasse auf Grund des Kaufcontractes ihre Pensionen beziehen, belief sich ult. 1878 auf 11 Personen und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 7105,20 *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:

Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln und zu verzinsen, auch denselben in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung verzinsbarer, in Raten zurückzahlender Vorschüsse 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 1878 464. 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 3462,13 *M.* Die in der Vereinskasse auf gekommenen und zu Vorschüssen nicht verwendeten Gelder sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt, welche am 31. December 1878 einen Nominalwerth von 33 300 *M.* und einen Cours werth von 29 452,70 *M.* hatten. Dieselben werden im Cassengewölbe der Eisenbahngesellschaft aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug ult. 1878 44 367,47 *M.*, worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 % noch weitere 2,4 % als Antheil an dem pro 1878 erzielten Reingewinn, also zusammen 5,4 %, gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der Zinsen und des Gewinnantheiles hat sich das Gesamtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1878 auf 46 555,74 *M.* erhöht.

## 2) Betriebsdienst.

Die Anzahl der abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge	730
= Personenzüge	5 110
= gemischte Züge	6 024
= Güterzüge	1 148
	13 012

Extra-Personenzüge	60
= Güterzüge	54

Es legten überhaupt zurück:

auf eigener Bahn. auf fremden Bahnen. in Summe.

### A. Locomotiven.

	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.
in Schnellzügen	168 066	3 650	171 716
= Personenzügen	334 806	3 665	338 471
= gemischten Zügen	421 368	3 725	425 093
= Güterzügen	225 628	4 775	230 403
= Extrazügen	17 395	255	17 650
= Leerfahrten	48 988	805	49 793
= Arbeitszügen	12 512	—	12 512
Summe	1 228 763	16 875	1 245 638

Davon: **Netz-Kilometer** 1 179 775 16 070 1 195 845

Außerdem haben die Locomotiven 35 530 Rangirfstunden geleistet.



**B. Wagen.**

	Achskilometer.	Achskilometer.	Achskilometer.
Personenwagen . . . . .	8 469 667	2 343 014	10 812 681
Güter- und Gepäckwagen . . . . .	14 411 928	7 393 709	21 805 637
Summe	22 881 595	9 736 723	32 618 318

**C. Wagen fremder Verwaltungen.**

Personenwagen . . . . .	1 961 250 Achskilometer,	} auf diesseitiger Bahn.
Güter- und Gepäckwagen . . . . .	8 147 163	
Summe	10 108 413 Achskilometer.	

**D. Wagen der Reichspostverwaltung.**

	2 520 411 Achskilometer.	} auf diesseitiger Bahn.
Auf diesseitiger Bahn sind mithin überhaupt zurückgelegt:		
von den eigenen Wagen . . . . .	22 881 595 Achskilometer,	
" fremden " . . . . .	9 937 206	
" Postwagen . . . . .	2 520 411	
Summe	35 339 212 Achskilometer.	

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

Die Anzahl der im Jahre 1878 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme . . . . .	118 Stück
Privat-Telegramme . . . . .	6781 "

Die für Privat-Telegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto u. betragen 5 022,07 M.

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn u. . . . . 1 677,26 "

Bleibt als diesseitiger Antheil 3 344,81 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 Preussisch-Mecklenburgischen Landesgrenze bis Strasburg u. M. ist vertragsmäßig der diesseitigen Verwaltung unterstellt.

Anfangs des Jahres 1878 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 Hannoverschen Staatsbahn;
5. mit der Köln-Mindener Bahn;
6. mit der Berliner Nordbahn;
7. mit der Berlin-Stettiner Bahn;
8. zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits;



9. zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits;
10. 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-Ryfelöbing.

Im Laufe des Jahres 1878 sind neue Beziehungen im Personenverkehr eröffnet:

11. zwischen Stationen der Berlin-Stettiner Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits.

### b. Güterverkehr.

1. mit der Lübeck-Hamburger Bahn;
2. mit der Berlin-Hamburger Bahn;
3. mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn;
4. mit der Altona-Kieler, Schleswighen und Gutin-Lübecker Bahn (Ostsee-Verband);
5. mit der Königl. Sächsischen und der Berlin-Dresdener Bahn (Hamburg u. Dresdener Verband);
6. mit der Hannoverschen Staatsbahn, der Braunschweigischen und der Magdeburg-Halberstädter Bahn (Niederdeutscher Verband);
7. mit der Köln-Mindener Bahn (Bergisch-Hannoverscher Verband);
8. mit der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen und der Rheinischen Bahn (Hannover-Rheinischer Verband);
9. mit der Rheinischen, der Köln-Mindener, der Hannoverschen Staats- und der Großherzoglich Oldenburgischen Bahn (Hanseatischer Verband);
10. mit der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen, der Köln-Mindener und der Rheinischen Bahn (Bergisch-Märkisch-Westfälisch-Hanseatischer Verband);
11. mit der Main-Wefer, der Frankfurt-Bebraer, der Main-Neckar, der Großherzoglich Badischen und der Königlich Württembergischen Bahn (Westdeutscher Verband);
12. mit der Nassauischen, der Hessischen Ludwigs, den Pfälzischen, der Saarbrücker und den Elsass-Lothringischen Bahnen (Nordwestdeutscher Verband);
13. mit der Berlin-Stettiner Bahn;
14. mit der Oberschlesischen Bahn (Lübeck-Schlesischer Verband);
15. zwischen den Stationen Hamburg, Wandsbeck und Olbesloe der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner und der Hinterpommerschen Bahn andererseits;
16. zwischen Station Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner und der Hinterpommerschen Bahn andererseits;
17. zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen Bahn andererseits (Hamburg-Schlesischer Verband);
18. zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn und der diesseitigen Station Lübeck einerseits und Stationen der Königl. Ostbahn andererseits (Hamburg-Lübeck-Preussischer Verband);
19. 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);
20. zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn und der diesseitigen Station Lübeck einerseits und Russischen Stationen andererseits (Deutsch-Russischer Verband);
21. mit der Königl. Niederschlesisch-Märkischen, der Oberschlesischen, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Rechte-Öder-Ufer Bahn für Steinkohlen;
22. mit der Köln-Mindener, der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen, der Rheinischen und der Dortmund-Gronau-Enschede Bahn für Steinkohlen und Coke (Rheinisch-Niederdeutscher Verband);
23. mit der Königl. Ostbahn für Rüdersdorfer Steinkohle;
24. mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn für Salz;
25. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn für Getreide und Delfamen;
26. mit der Aufsig-Teplitzer, der Dux-Bodenbacher, der Oesterreichischen Staats- und der Oesterreichischen Nordwestbahn für Braunkohlen;
27. mit den Stationen Senftenberg und Gr. Räschen der Berlin-Görlitzer Bahn für Braunkohlen.



- Im Laufe des Jahres 1878 sind neue Beziehungen im Güter- u. Verkehr eröffnet:
28. mit der Berliner Nordbahn;
  29. mit der Oberschlesischen Bahn, der Rechte Oder-Ufer-Bahn, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der Warschau-Wiener, der Breslau-Warschauer, der Niederschlesisch-Märkischen, der Halle-Sorau-Gubener, der Berlin-Görlitzer, der Cottbus-Großenhainer und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (Hanseatisch-Schlesischer Verband);
  30. mit der Thüringischen Bahn, der Werrabahn, der Nordhausen-Erfurter und der Saal-Unstrut-Bahn, der Weimar-Geraer Bahn, der Saalbahn, der Sächsisch-Thüringischen Ost-Westbahn und der Friedrichrodaer Bahn (Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband);
  31. mit Station Senftenberg der Cottbus-Großenhainer Bahn für Braunkohlen;
  32. zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn und Station Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits;
  33. zwischen Stationen der Berlin-Stettiner Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits.

Außerdem sind die Beziehungen der diesseitigen Stationen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr durch Aufnahme verschiedener Stationen fremder Bahnen in die bestehenden directen und Verbandsverkehre mehrfach erweitert. Auch hat der über die diesseitige Bahn sich bewegende Transitverkehr durch Erstellung directer Frachtfäße für verschiedene Verkehrs-Relationen zwischen anschließenden fremden Bahnen eine Ausdehnung erfahren.

Die Umarbeitung der Tarife für den directen und Verbands-Güterverkehr nach dem Reformsystem ist im Laufe des Jahres 1878 nahezu durchgeführt, so daß mit Schluß des Jahres, abgesehen von den Tarifen für den Verkehr mit fremdländischen Bahnen, nämlich den Tarifen für den Deutsch-Russischen und den Hamburg-Lübeck-Polnischen Verbandsverkehr, nur noch die Umarbeitung der Tarife für den Hamburg-bzw. Lübeck-Schlesischen Verkehr erübrigte. Für diese letzteren Verkehre ist inzwischen die Einführung eines neuen, auf dem Reformsystem beruhenden Tarifs ebenfalls erfolgt.

#### 4) Ergebnisse des Betriebes.

##### A. Personenverkehr.

###### 1) Personenbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

auf Tourbilletts in I. Classe	4 006 Personen auf	247 289 Kilometer,
" " II. "	64 949 "	3 991 542 "
" " III. "	151 641 "	7 554 562 "
" " IV. "	342 406 "	11 745 669 "
= Retourbilletts (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in II. Classe	56 704 "	2 189 556 "
" III. "	164 274 "	4 813 386 "
Militäirpersonen	46 449 "	2 737 299 "
in Summe 830 429 Personen auf 33 279 303 Kilometer.		

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbilletts in I. Classe	3 617 Personen auf	261 993 Kilometer,
" " II. "	38 539 "	3 083 012 "
" " III. "	59 517 "	4 451 624 "
" " IV. "	78 126 "	6 376 648 "
= Retourbilletts (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in II. Classe	5 258 "	293 140 "
" III. "	9 892 "	477 532 "
Militäirpersonen	13 031 "	1 580 718 "
in Summe 207 980 Personen auf 16 524 667 Kilometer.		



Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	7 623 Personen auf	509 282 Kilometer, oder	66,81	} im Durchschnitt pro Person.
" II. "	165 450 " " "	9 557 250 " " "	57,77	
" III. "	385 324 " " "	17 297 104 " " "	44,89	
" IV. "	420 532 " " "	18 122 317 " " "	43,09	
in Summe:	978 929 Personen auf	45 485 953 Kilometer, oder	46,47	
Militairpersonen	59 480 " " "	4 318 017 " " "	72,60	
Summe überhaupt:	1 038 409 Personen auf	49 803 970 Kilometer, oder	47,96	

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

für die Beförderung von		im Durchschnitt:		
Civilpersonen	1 774 796,42 M.	1,81 M. pro Person und	0,039 M.	} pro Person und Kilometer.
Militairpersonen	64 754,60 " "	1,09 " " " "	0,015 " "	
an diversen Neben-				
Einnahmen	21 932,64 " "	— " " " " "	— " "	
in Summe:	1 861 483,66 M.	1,79 M. pro Person und	0,037 M.	

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1878 giebt die in der Anlage VI. enthaltene Zusammenstellung specielle Nachweisung, während die Anlage IX. die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1877 und 1876 enthält.

Der Personenverkehr ergiebt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1878		im Jahre 1877		daher im Jahre 1878	
	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer
Civilpersonen						
in I. Classe	7 623	509 282	8 316	558 890	weniger 693	weniger 49 608
" II. "	165 450	9 557 250	176 159	10 162 882	" 10 709	" 605 632
" III. "	385 324	17 297 104	385 341	17 303 004	" 17	" 5 900
" IV. "	420 532	18 122 317	412 923	18 020 060	mehr 7 609	mehr 102 257
	978 929	45 485 953	982 739	46 044 836	weniger 3 810	weniger 558 883
Militair-Transporte	59 480	4 318 017	53 743	4 220 593	mehr 5 737	mehr 97 424
Gesamt-Verkehr:	1 038 409	49 803 970	1 036 482	50 265 429	mehr 1 927	weniger 461 459

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

für Civilpersonen	im Jahre 1878	1 796 729,06 M.
" " "	" " 1877	1 830 253,78 " "
mithin 1878 weniger		33 524,72 M.
für Militair-Transporte	im Jahre 1878	64 754,60 M.
" " "	" " 1877	62 061,20 " "
mithin 1878 mehr		2 693,40 M.
überhaupt im Jahre 1878		1 861 483,66 M.
" " 1877		1 892 314,98 " "
mithin 1878 weniger		30 831,32 M.

## 2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurden an Gepäck:

im Binnenverkehr	3 696,9 Tonnen auf	219 690,8 Kilometer,
" Verkehr mit anderen Bahnen	1 982,2 " " "	171 369,7 " "
in Summe:	5 679,1 Tonnen auf	391 060,5 Kilometer.



Die Einnahme hierfür betrug:

für den Transport: 63 673,24 M., im Durchschnitt: 11,21 M. pro Tonne und 0,16 M. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergibt das Jahr 1878 einen Mindertransport von 385,2 Tonnen auf 23 272,0 Kilometer weniger und eine Mindereinnahme von 4 573,02 M.

## B. Güterverkehr.

### 1) Güterbeförderung.

Befördert wurden

a. im Binnenverkehr:

Gilgüter . . . . .	1 718,4 Tonnen auf	110 798,7 Kilometer,
Stückgüter und Güter der allgemeinen Wagenklassen . . . . .	28 799,5 =	2 033 507,1 =
Güter der Special- und Ausnahme-Tarife . . . . .	96 694,8 =	5 066 242,0 =
	127 212,7 Tonnen auf	7 210 547,8 Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter . . . . .	30 573,3 =	1 684 012,2 =
in Summe: 157 786,0 Tonnen auf 8 894 560,0 Kilometer.		

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Gilgüter . . . . .	2 267,7 Tonnen auf	228 581,1 Kilometer,
Stückgüter und Güter der allgemeinen Wagenklassen . . . . .	51 166,0 =	5 869 745,0 =
Güter der Special- und Ausnahme-Tarife . . . . .	156 263,8 =	17 017 380,4 =
	209 697,3 Tonnen auf	23 115 706,5 Kilometer.
Frachtfreie Dienstgüter . . . . .	433,9 =	37 000,5 =
in Summe: 210 131,2 Tonnen auf 23 152 707,0 Kilometer.		

Der ganze Transport betrug daher:

Gilgüter . . . . .	3 986,1 Tonnen auf	339 379,8 Kilometer, oder 85,14	} im Durchschnitt pro Tonne.
Stückgüter und Güter der allgemeinen Wagenklassen . . . . .	79 965,5 =	7 903 252,1 =	
Güter der Special- u. Aus- nahme-Tarife . . . . .	252 958,4 =	22 083 622,4 =	
	336 910,0 Tonnen auf	30 326 254,3 Kilometer, oder 90,01	
Frachtfreie Dienstgüter . . . . .	31 007,2 =	1 721 012,7 =	55,50
Total-Summe: 367 917,2 Tonnen auf 32 047 267,0 Kilometer, oder 87,10			

Die Einnahmen für die Güterbeförderung betrugen:

im Durchschnitt:

für Gilgüter . . . . .	85 355,43 M., 21,41 M. pro Tonne und 0,25 M. pro Kilom. und Tonne,
= Frachtgüter . . . . .	1 934 994,07 = 5,81 = = = = 0,06 = = = =
an sonstigen Nebenerträgen, Frachtzuschläge, Lagergeld etc. . . . .	42 543,06 = —
in Summe: 2 062 892,56 M., 6,12 M. pro Tonne und 0,07 M. pro Kilom. und Tonne.	

Im Verhältniß zu dem Jahre 1877 betrugen die Transporte:

der Gilgüter . . . . .	136,7 Tonnen weniger und	7 518,1 Tonnen-Kilom. weniger,
der Stückgüter und Güter der all- gemeinen Wagenklassen . . . . .	13 845,9 = mehr =	2 126 126,4 = mehr
der Güter der Special- und Aus- nahme-Tarife . . . . .	1 888,0 = weniger =	1 083 535,5 = weniger,
überhaupt: 11 821,2 Tonnen mehr und 1 035 072,8 Tonnen-Kilom. mehr.		



Die Einnahme für den Gütertransport pro 1878 verglichen mit derjenigen des Vorjahres ergibt:

für Eilgüter	im Jahre 1878	85 355,43 M.
	= " 1877	96 122,86 "
	mithin 1878 weniger	10 767,43 M.
für Frachtgüter	im Jahre 1878	1 934 994,07 M.
	= " 1877	1 924 488,81 "
	mithin 1878 mehr	10 505,26 M.
an Nebenerträgen	im Jahre 1878	42 543,06 M.
	= " 1877	39 488,14 "
	mithin 1878 mehr	3 054,92 M.
überhaupt im Jahre 1878		2 062 892,56 M.
	= " 1877	2 060 099,81 M.
	mithin 1878 mehr	2 792,75 M.

Die in der Anlage VII. enthaltene Zusammenstellung giebt den näheren Nachweis, wie der Güterverkehr in seiner Gesamtheit auf den einzelnen Stationen im Jahre 1878 sich gestaltet hat.

Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Güterverkehrs von und nach den einzelnen Stationen in den Jahren 1877 und 1876 ist in der Anlage X. enthalten.

## 2) Beförderung von Fahrzeugen.

Befördert wurden an Fahrzeugen:

im Binnenverkehr	274 Stück, oder ca. 548,0 Tonnen auf 32 616,0 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	146 " " " 316,0 " " 30 301,0 "
in Summe:	420 Stück, oder ca. 864,0 Tonnen auf 62 917,0 Kilometer.

Die Einnahme hierfür betrug:

für den Transport: 10 322,46 M., im Durchschnitt: 24,58 M. pro Stück und 0,16 M. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei den Fahrzeugen ergibt das Jahr 1878 einen Mindertransport von 122 Stück und eine Mindereinnahme von 3 301,75 M.

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

## 3) Viehbeförderung.

Befördert wurden:

Vieh (incl. Hunde der Reisenden):

im Binnenverkehr	21 962 Stück, oder 2 230,0 Tonnen auf 133 166,7 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	159 213 " " " 13 643,5 " " 2 064 041,8 "
in Summe:	181 175 Stück, oder 15 873,5 Tonnen auf 2 197 208,5 Kilometer.

Die Einnahme für den Viehtransport betrug:

220 561,60 M., im Durchschnitt: 1,22 M. pro Stück und 0,10 M. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei der Viehbeförderung ergibt das Jahr 1878 einen Mehrtransport von 11 439 Stück und 1 493,2 Tonnen auf 563 416,5 Kilometer mehr und eine Mehreinnahme von 34 107,95 M. Der Mehrtransport resultirt ausschließlich aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 11 739 Stück, während im Binnenverkehr 300 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) . . . . .	3 735 297,8	Tonnen-Kilometer,
2) bei der Gepäckbeförderung . . . . .	391 060,5	"
3) bei der Güterbeförderung . . . . .	32 047 267,0	"
4) bei der Beförderung von Fahrzeugen . . . . .	62 917,0	"
5) bei der Viehbeförderung . . . . .	2 197 208,5	"
<hr/>		
in Summe:	38 433 750,8	Tonnen-Kilometer,
im Vorjahre dagegen:	36 755 367,0	"
<hr/>		
mithin im Jahre 1878 mehr:	1 678 383,8	Tonnen-Kilometer.

Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

1) Personen	3 229	gegen 3 223	Personen im Vorjahre,
2) Gepäck	17,7 Tonnen	=	18,9 Tonnen
3) Güter (excl. Dienstgüter)	1 047,7	=	1 010,9
4) Fahrzeuge	1,31 Stück	=	1,69 Stück
5) Vieh	563	=	528

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

Personen-Kilometer . . . . .	154 878	gegen 156 313	im Vorjahre,
Tonnen-Kilometer (excl. Dienstgüter und Nebentransporte) . . . . .	94 306,9	" =	91 088,0

Die Einnahmen betrugen im Ganzen: 4 541 730,02 M. gegen 4 454 726,05 M. im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge:

1) aus dem Personenverkehr . . . . .	5 788,74	M. gegen	5 884,61	M. im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung . . . . .	198,01	" =	212,22	" =
3) aus der Güterbeförderung . . . . .	6 415,06	" =	6 406,38	" =
4) aus der Beförderung von Fahrzeugen . . . . .	32,10	" =	42,36	" =
5) aus der Viehbeförderung . . . . .	685,89	" =	579,82	" =
6) an Nebeneinnahmen . . . . .	1 003,81	" =	727,63	" =

in Summe pro Kilometer: 14 123,61 M. gegen 13 853,02 M. im Vorjahre, daher im Jahre 1878 gegen 1877 mehr 270,59 M. pro Kilometer Bahnlänge.

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

1) aus dem Personenverkehr . . . . .	40,98	% gegen	42,48	% im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung . . . . .	1,40	" =	1,53	" =
3) aus der Güterbeförderung . . . . .	45,42	" =	46,24	" =
4) aus der Beförderung von Fahrzeugen . . . . .	0,23	" =	0,31	" =
5) aus der Viehbeförderung . . . . .	4,86	" =	4,19	" =
6) die Nebeneinnahmen . . . . .	7,11	" =	5,25	" =

Die Ausgaben betrugen:

für die Allgemeine Verwaltung . . . . .	222 088,76	M. gegen	205 889,77	M. im Vorjahre,
für die Bahn-Verwaltung . . . . .	739 677,28	" =	735 352,60	" =
für die Transport-Verwaltung . . . . .	1 170 793,41	" =	1 172 805,99	" =

in Summe: 2 132 559,45 M. gegen 2 114 048,36 M. im Vorjahre,  
pro Kilometer Bahnlänge . . . . . 6 631,71 " = 6 574,15 "  
mithin pro 1878 mehr . . . . . 57,56 " pro Kilometer Bahnlänge.



Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Ruß-Kilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit . . . . .	0,19 M.	gegen	0,18 M.	im Vorjahre,
auf die Bahn-Verwaltung mit . . . . .	0,63 =	=	0,62 =	=
auf die Transport-Verwaltung . . . . .	0,99 =	=	0,99 =	=
<hr/>				
in Summe mit	1,81 M.	gegen	1,79 M.	im Vorjahre.
mithin pro 1878 gegen das Vorjahr mehr . . . . .	0,02 =	pro Ruß-Kilometer.		

Die Betriebskosten erforderten von der Gesamt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung . . . . .	4,89 %	gegen	4,62 %	im Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung . . . . .	16,29 =	=	16,51 =	=
die Transport-Verwaltung . . . . .	25,78 =	=	26,33 =	=
<hr/>				
in Summe:	46,96 %	gegen	47,46 %	im Vorjahre,
mithin pro 1878 gegen das Vorjahr weniger	0,50 %.			

Die Gesamt-Einnahme belief sich auf . . . . .	4 541 730,02 M.
die Betriebs-Ausgabe auf . . . . .	2 132 559,45 =
der Ueberschuß mithin auf . . . . .	2 409 170,57 M.
Hinzu tritt der aus dem Jahre 1877 auf die Betriebs-Rechnung pro 1878 übernommene Gewinn-Vortrag mit . . . . .	212 139,47 =
Gesamt-Ueberschuß pro 1878 , . . . .	2 621 310,04 M.

Davon ist gezahlt:

1) die pro 1878 vertragsmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg- Schwerinsche Regierung zu zahlende Annuität mit . . . . .	960 000,00 M.
2) der regulativmäßig pro 1878 an den Erneuerungsfond zu leistende Zuschuß mit . . . . .	370 000,00 =
3) die beschlußmäßig pro 1878 in den Reservefond abzuführende Quote von . . . . .	25 000,00 =
4) an Tantieme . . . . .	19 766,81 =
5) als Dividende pro 1878 auf das Actien-Capital von 13 500 000 M. à 7 pCt. oder 35 M. pro Actie; auf 27 000 Actien . . . . .	945 000,00 =
Der Rest ist auf die Betriebs-Rechnung pro 1879 vorgetragen mit . . . . .	301 543,23 =
Summe wie vor	2 621 310,04 M.

Die speciellen Angaben über die gesammte Betriebs-Einnahme und Ausgabe des Jahres 1878 sind aus der Anlage I. ersichtlich. Die Anlage II enthält die Bilanz, die Anlagen III und IV die Rechnungslegung resp. über den Reserve- und den Erneuerungsfond und die Anlage V die diesen Fonds angehörenden Effecten, während die sonstigen Betriebs-Ergebnisse im Einzelnen durch die Anlagen VI bis XI nachgewiesen werden.

Schwerin, im Mai 1879.

## Die Direction

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.







## Betriebs-Rechnung für das Jahr 1878.

## I. Betriebs-Einnahmen.

Litt.	Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
			M.	z.	M.	z.
A.		<b>Aus dem Personen-Verkehr.</b>				
	1	Personengeld für tarifmäßige Fahrbillets . . . . .	1 774 796	42		
	2	Personengeld für Militärs . . . . .	64 754	60		
	3	Außerordentliche Einnahmen aus Extrazügen ic. . . . .	21 932	64		
	4	Gepäck-Ueberfracht und Frachtzuschläge für Werthangabe. . . . .	63 673	24		
					1 925 156	90
B.		<b>Aus dem Güter-Verkehr.</b>				
		Tarifmäßige Einnahmen für:				
	5	Eilgüter . . . . .	85 355	43		
	6	Frachtgüter . . . . .	1 934 994	7		
	7	Fahrzeuge aller Art . . . . .	10 322	46		
	8	Thiere . . . . .	220 561	60		
	9	Einnahmen aus Nebenerträgen, als Nachnahme-Provision, Lagergeld ic.	42 543	6		
					2 293 776	62
C.		<b>Aus sonstigen Quellen.</b>				
	10	Gebühren für Benutzung des Bahn-Telegraphen im öffentlichen Verkehr . . . . .	3 344	81		
	11	Entschädigung von der Postverwaltung für Leistungen abseits der Bahn . . . . .	23 236	42		
	12	Bergütung für Benutzung diesseitiger Transportmittel auf anderen Bahnen . . . . .	121 939	7		
	13	Miethen für Bahnhof-Localen, Lagerräume ic. . . . .	9 041	30		
	14	Pacht für die Restaurationen auf den Bahnhöfen . . . . .	7 745	—		
	15	Erlös aus dem Verkaufe von Drucksachen, Abfällen ic. . . . .	427	85		
	16	Erlös aus abgängigen Betriebs-Gegenständen, Materialien ic. . . . .	985	59		
	17	Ertrag der Gräsereten, Pflanzungen und Ackerstücke an der Bahn . . . . .	8 403	13		
	18	Zinsen aus laufenden Geldgeschäften und Zinsen des Reservefonds . . . . .	105 867	38		
	19	Bergütung für Mitbenutzung der diesseitigen Bahnhof-Anlagen zu Neubrandenburg abseits der Berliner Nordbahn . . . . .	41 664	85		
	20	Insgemein . . . . .	141	10		
					322 796	50
		<b>Summe aller Einnahmen</b>			4 541 730	2



## II. Betriebs-Ausgaben.

Abth.	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 Centralbureauz . . . . .	89 048	—		
		3	Gehalte des Ober-Betriebs-Inspectors, dessen Beamte, sowie der Beamten der Wagen-Controle . . . . .	20 768	70		
						140 116	70
	II.	Andere persönliche Ausgaben.					
		1	Diäten und Reisekosten des Aufsichts-raths, der Direction und der Beamten der Allgemeinen Verwaltung . . . . .	10 936	49		
		3	Diätarische Aushülfe in den Bureauz derselben, sowie Löhne der ständigen Arbeiter in der Druckerei und Materialienverwaltung . . . . .	5 034	—		
		11	Umzugskosten und Mieth-Entschädigung bei Versetzungen . . . . .	111	—		
		12	Kosten bei im Dienste verunglückten Beamten und Arbeitern . . . . .	685	—		
		14	Remunerationen, Gratificationen, Unterstützungen und Gnaden-gehalte . . . . .	2 612	64		
		15	Kosten des Großherzoglichen Eisenbahn-Commissariats . . . . .	3 900	—		
						23 279	13
	III.	Sachliche Verwaltungskosten.					
		1	Bureaubedürfnisse, Druckfachen, Porto, Depeschengebühren, Inser-tionskosten, Bücher, Karten u. . . . .	15 568	91		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale . . . . .	2 763	62		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars . . . . .	897	47		
		4	Dienstkleidung für Beamte der Allgemeinen Verwaltung . . . . .	593	15		
						19 823	15
	VI.	Sonstige Ausgaben.					
		1	Zuschüsse zur Beamten-Pensions- und zur Krankencasse der Werk-stätten-Arbeiter, sowie auf die Gesellschafts-Casse übernommene Pensionen . . . . .	21 509	88		
		2	Gerichts-, Notariats-, Advocatur-, Stempel- und Vereidigungskosten . . . . .	2 190	57		
		3	Beiträge zur Unterhaltung der Abrechnungs-Bureauz der ver-schiedenen Eisenbahn-Verbände . . . . .	1 343	1		
		4	Feuerversicherungsprämie und Beitrag zum Feuerversicherungsfond . . . . .	7 650	—		
		6	Dauernde Entschädigungen an im Dienste verunglückte Arbeiter und deren Hinterbliebene . . . . .	2 710	8		
		8	Miethen für Verwaltungsbureauz . . . . .	1 800	—		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	1 666	24		
						38 869	78
Summe A. Allgemeine Verwaltung						222 088	76



## Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Abth.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.		
				M.	S.	M.	S.	
B.	I.		<b>Bahn-Verwaltung.</b>					
			<b>Beisoldungen.</b>					
		3	Gehalte der Bahnbetriebs-Ingenieure, deren Schreiber und Bureau- diener, sowie des gesammten Streckenpersonals	246 934	15			
		4	Gehalte des Stationspersonals, mit Ausnahme des Expediti- onspersonals	131 646	60			
		5	Gehalte des Telegraphenpersonals	9 571	50			
	II.		<b>Audere persönliche Ausgaben.</b>			388 152	25	
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Bahnpersonals	4 777	1			
		4	Löhne an Hilfsarbeiter im Stations- und Streckendienst	3 937	26			
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen	816	10			
		13	Prämien bei Entdeckung von Schienenbrüchen	14	—			
		14	Remunerationen, Gratificationen und Unterstützungen	1 796	86			
						11 341	23	
	III.		<b>Sachliche Verwaltungskosten.</b>					
		1	Bureaubedürfnisse, Drucksachen u.	2 793	76			
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale	41 469	3			
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	12 171	73			
		4	Dienstkleidung für Beamte der Bahnverwaltung	22 519	82			
		6	Ständige Miethe-Entschädigungen	22 265	47			
		7	Entschädigung für Vorhalten von Wächterhunden	693	—			
	IV.					101 912	81	
			<b>Unterhaltung der Bahnanlagen.</b>					
		1	Unterhaltung des Planums, der Böschungen, Gräben u.	6 610	54			
		2	Unterhaltung der Brücken, Durchlässe, Wege- Ueber- und Unter- führungen, Futtermauern u.	11 257	67			
		3	Unterhaltung des Oberbaues, incl. der dazu erforderlichen Mate- rialien und der Kosten der Arbeitszüge	146 392	50			
		4	Unterhaltung der Gebäude auf den Bahnhöfen und der Strecke	33 549	80			
		5	Unterhaltung der Werkstatthegebäude incl. deren Einrichtung	3 919	70			
		6	Unterhaltung der Bahnhofs-Nebenanlagen, Viehhöfe, Viehrampen, Centesimalwaagen, Krahne, Brunnen, Wasserstations-Einrich- tungen, Perrons, Pflasterungen, Einfriedigungen, Drainagen, Distancepfähle, Daimauern, Hafenbollwerke u.	17 099	39			
		7	Unterhaltung der Bahn-Nebenanlagen, Wegeübergänge, Seiten- durchlässe, Warnungstafeln, Wärter- Controle-Einrichtungen, Gefäll- und Curvenzeiger, Pflanzungen, Nummer- und Grenz- steine, Schneezäune u.	8 351	45			
		8	Unterhaltung der optischen Telegraphen	1 583	11			
		9	Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, einschließlich der Apparate und Läutewerke	3 936	35			
		10	Reinigung der Bahn und der Bahnhöfe von Schnee- und Eis	928	56			
						233 629	7	
						735 035	36	
	Latus							



## Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Absh.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	ℳ	M.	ℳ
C.	VI.		Transport			735 035	36
			Sonstige Ausgaben.				
		4	Feuerversicherungs-Prämie für Gebäude und deren Inventarien .	1 130	—		
		5	Grund- und Gebäudesteuer, sowie sonstige Lasten und Abgaben .	1 176	28		
		6	Entschädigungen an Adjacenten und andere Personen, bezüglich der Bahnverwaltung .	29	38		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben .	2 306	26	4 641	92
			Summe B. Bahnverwaltung			739 677	28
	I.		Transport-Verwaltung.				
			Besoldungen.				
		3	Gehalte des Maschinenpersonals, incl. der Werkstätten-Bureau-beamten .	29 861	41		
		4	Gehalte des Expeditionspersonals .	59 581	12		
		6	Gehalte des Locomotiv- und Wagenpersonals .	158 795	13	248 237	66
	II.		Andere persönliche Ausgaben.				
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagenpersonals .	7 453	40		
		3	Diätarische Aushilfe im Expeditionsdienste .	1 428	58		
		4	Löhne an Hilfsarbeiter im Locomotiv- und Wagendienste .	4 397	55		
		5	Arbeitslöhne im Expeditionsdienste (Güterboden-Arbeiter, Koffer-träger) .	38 722	26		
		6	Arbeitslöhne im Fahrdienste (Maschinen- und Wagenputzer, Nacht-heizer, Wasserpumper, Dampfpumpenheizer, Wagenschieber und andere Stationsarbeiter) .	97 851	4		
		7	Lourenghelder der Beamten des Fahrdienstes .	45 113	44		
		8	Nachtghelder derselben .	12 544	29		
		9	Lourenghelder der gemeinschaftlichen Fahrbeamten in den durch-gehenden Verbandszügen .	7 128	50		
		10	Ersparnisprämien im Fahrdienste beim Kohlen- und Delverbrauch	30 358	62		
	III.	11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Verlegungen .	803	30		
		13	Prämien bei Entdeckung von Achs- und Bandagebrüchen .	49	50		
		14	Remunerationen, Gratificationen und Unterstüzungen .	1 229	70	247 080	18
			Sachliche Verwaltungskosten.				
		1	Bureaubedürfnisse, Drucksachen für den Expeditions- und Fahr-dienst, Plomben etc. .	16 448	23		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale des Expe-ditions- und Fahrpersonals .	15 519	77		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars der Transportver-waltung .	674	48		
		4	Dienstkleidung des Expeditions- und Fahrpersonals .	20 740	15		
		5	Dantieme für Einkassirung der Frachtghelder .	1 355	70		
		7	Entschädigung für Vorhalten von Güterbodenkagen .	330	—	55 068	33
			Latus			550 386	17



## Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Abfch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	h.	M.	h.
			Transport			550 386	17
V.			Kosten des Bahntransportes.				
	1		Brennmaterial (Holz und Kohlen) zur Anheizung und Feuerung der Locomotiven, Dampfpumpen und Vorwärmer . . . . .	233 002	39		
	2		Schmiermaterial für Locomotiven . . . . .	9 797	66		
			Desgleichen für Wagen . . . . .	7 150	95		
	3		Pfuhmaterial für Locomotiven . . . . .	4 746	24		
			Desgleichen für Wagen . . . . .	1 226	50		
	4		Beleuchtungsmaterial für die Bahnzüge . . . . .	10 971	1		
	5		Heizungsmaterial für die Coupées der Personen- und Gepäckwagen . . . . .	2 719	72		
	6		Unterhaltung der Locomotiven und Tender . . . . .	128 361	24		
	7		Unterhaltung der Personenwagen . . . . .	37 604	68		
			Desgleichen der Güter- und Lastwagen . . . . .	72 852	28		
	8		Unterhaltung und Ergänzung des Zug-Inventars und der Geräthe des Fahrpersonales, Zugleinen, Coupéfußdecken etc. . . . .	3 095	7		
						511 527	74
VI.			Sonstige Ausgaben.				
	4		Feuerversicherungs-Prämie für Transportmittel und Transportgegenstände . . . . .	1 528	—		
	6		Entschädigungen im Güterverkehr . . . . .	1 151	40		
	7		Miethe für Benutzung fremder Transportmittel . . . . .	101 004	3		
	9		Unvorhergesehene Ausgaben bezüglich der Transportverwaltung . . . . .	5 196	7		
						108 879	50
			Summe C. Transport-Verwaltung.			1 170 793	41
			Wiederholung der Betriebs-Ausgaben.				
			A. Allgemeine Verwaltung . . . . .			222 088	76
			B. Bahn-Verwaltung . . . . .			739 677	28
			C. Transport-Verwaltung . . . . .			1 170 793	41
			Gesamt-Summe der Betriebs-Ausgaben			2 132 559	45
			III. Abschluß.				
			I. Betriebs-Einnahmen . . . . .	4 541 730	2		
			II. Betriebs-Ausgaben . . . . .	2 132 559	45		
			Ueberschuß	2 409 170	57		



## II.

Verrechnung der Betriebs-Einnahmen

Bilanz pro 3

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 . . . . .		450 155	6
Effecten . . . . .		2 277 257	30
Verschiedene Debitoren . . . . .		42 502	21
Cassenbestand und Guthaben bei der Bank für Handel und Industrie zu Berlin . . . . .		1 492 284	12
		36 962 198	69



o 31. December 1878.

Passiva.		M	z
Stamm=Actien=Capital . . . . .	13 500 000	—	
Capitalwerth der an die Großherzogl. Regierung noch auf 58 Jahre abzuführenden Annuitäten 18 871 232 M.			
Amortisationsquote dieser Annuitäten pro 1873—1878 . . . . . 328 768 =	19 200 000	—	
Reservefond einschließlich des Zuschusses pro 1878 von 25 000 M. . . . .	1 548 341	91	
Erneuerungsfond desgl. = = = = = 370 000 = . . . . .	977 299	92	
Verschiedene Creditoren . . . . .	238 460	82	
Bestand der Beamten=Pensions=Casse . . . . .	231 786	—	
Betriebs=Ergebnisse pro 1878:			
die Einnahmen betragen . . . . . 4 541 730,02 M.			
die Ausgaben betragen:			
a. für die Allgemeine, Bahn= und Transport=Verwaltung 2 132 559,45 M.			
b. Zahlung der Annuitäten . . . . . 960 000,00 =			
	3 092 559,45 =		
Reingewinn pro 1878: 1 449 170,57 M.			
Hierzu Gewinn=Uebertrag aus 1877: 212 139,47 =			
Zusammen Reingewinn 1 661 310,04 M.			
Von diesem Reingewinn sind überwiesen (s. oben)			
dem Reservefond . . . . . 25 000 M.			
dem Erneuerungsfond . . . . . 370 000 =			
	395 000,00 M.		
Bleibt Ueberschuß: 1 266 310,04 M.	1 266 310	4	
Davon ist zu zahlen:			
1) Tantième mit . . . . . 19 766,81 =			
2) Dividende pro 1878 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 1879 . . . . . 301 543,23 =			
Summe wie vor: 1 266 310,04 M.			
	36 962 198	69	



### III.

## Rechnung des Reservefonds pro 1878.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
<b>I. Einnahmen.</b>				
Bestand am Schlusse des Jahres 1877 laut Geschäftsbericht Anl. III. . . . .	1 668 509	19		
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1878 . . . . .	25 000	—		
Coursgeinn auf Effecten . . . . .	46 099	55		
Summe der Einnahmen			1 739 608	74
<b>II. Ausgaben.</b>				
<b>1) Betriebsmittel.</b>				
Herstellung von 2 Stück 4rödr. Personenwagen IV. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz	8 999	81		
Einrichtung der beiden Personenwagen III. Classe Nr. 229 und 230 zum Besteigen der Schaffnersitze von beiden Seiten	193	89		
Einrichtung von 8 Viehwagen zur Benutzung als Güterwagen . . . . .	1 891	77		
Umänderung der 7lagigen Tragsfedern in 8lagige an 9 Personenwagen . . . . .	342	88		
Desgl. der Coupeelaternenlöcher an 31 Wagen . . . . .	281	70		
Veränderung der Sandstreu-Apparate an 1 Locomotive . . . . .	43	2		
Umänderung der Feuerthürhinge und Schutzplatten an 7 dergl. . . . .	3 514	16		
Desgl. von 2 Stück 4 rödr. Tendern in 6rödrige . . . . .	1 472	83		
			16 740	6
<b>2) Inventar.</b>				
Beschaffung von 10 Stück Richtungstafeln für die Züge auf Bahnhof Bügow und Kleinen . . . . .	555	—		
Desgl. von 7 Stück Anstektstafeln für die Züge auf Bahnhof Bügow und Kleinen . . . . .	22	86		
			577	86
<b>3) Oberbau.</b>				
Herstellung eines besonderen Einfahrtsgeleises auf dem Bahnhofe Kleinen für die von Richtung Wismar einlaufenden Züge . . . . .	11 506	94		
			11 506	94
Latus			28 824	86



## Noch II. Ausgaben des Reservefonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen		Im Ganzen.	
	M.	z.	M.	z.
Transport			28 824	86
<b>4) Gebäude.</b>				
a. auf den Bahnhöfen.				
Umbau und Vergrößerung des Bureaus für die Materialien-Verwaltung in Schwerin	1 994	36		
Herstellung eines Locomotivschuppens für 2 Stände auf dem Werkstatt-Bahnhofe Malchin	9 858	34		
Herstellung eines Windfanges an der Ostseite vor dem Expeditionslocale zu Bahnhof Bobitz	500	98		
Herstellung von Wohnräumen in dem Stallgebäude zu Blankenberg (Theil)	1 406	28		
b. auf der Strecke.				
Herrichtung eines Kellerraums neben dem Wärterwohnhause Nr. 17 an der Strecke Lübeck-Schönberg	724	35		
Herstellung eines Wärteretablissements für 3 Familien auf der Strecke Blankenberg-Warnow (Theil)	11 671	32		
Desgl. für 2 Familien auf der Strecke Bügow-Schwaan	10 413	10		
			36 568	73
<b>5) Bahnhof-Nebenanlagen.</b>				
Entwässerung auf dem Bahnhofe Rostock (Theil)	1 148	17		
Vergrößerung des Vor- und Droschten-Halteplatzes auf dem Bahnhofe Schwerin (Rest)	532	9		
Verlängerung der Wasserleitungsröhren auf dem Bahnhofe Schwerin um 408 m und Aufstellung eines zweiten Locomotiv-Füll-Krahns in der Nähe der Augustenstraße (Rest)	3 998	52		
Herstellung von Pflasterungen der Viehbuchten und Viehhöfe auf den Bahnhöfen Wismar, Bügow, Blankenberg, Schwaan, Schwerin, Ländorf, Malchin, Travenhagen, Mölln, Dargenhof (Theil)	3 242	25		
Herstellung einer Centesimalwaage auf dem Bahnhofe Grevesmühlen	4 964	14		
Desgl. zu Bahnhof Leterow	6 010	44		
Desgl. einer Drehscheibe zu Bahnhof Grevesmühlen	7 184	69		
			27 080	30
<b>6) Bahn-Nebenanlagen.</b>				
Herstellung von 631 m Schneezäunen auf der I. Bahn-Abtheilung	428	62		
Desgl. von ca. 400 m " " II.	162	3		
Desgl. von 750 m " " III.	791	39		
Einrichtung einer Haltestelle bei dem Dorfe Panprow (Theil)	32	10		
			1 414	14
<b>7) Umbau des Bahnhofes Bügow.</b>				
Weiterer Ausbau des Bahnhofes (Theil)	85 075	90		
			85 075	90
Latus			178 963	93



## Noch II. Ausgaben des Reservefonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	ℳ	M.	ℳ
Transport			178 963	92
8) Electromagnetischer Telegraph.				
Beischaffung eines Reserve-Relais für die Station Lübeck . . . . .	56	75	56	75
9) Sonstige Ausgaben.				
Unkosten auf angekaufte und verkaufte Effecten . . . . .	1 036	55		
Kosten in Folge der Entgleisung der Güterzüge am 24. Febr. und 4. März 1878 auf Station Büßow . . . . .	11 209	60	12 246	15
Summe der Ausgaben			191 266	83
<b>III. Abschluß.</b>				
I. Einnahme . . . . .			1 739 608	74
II. Ausgabe . . . . .			191 266	83
Bestand des Reservefonds ult. 1878			1 548 341	91



# Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1878.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	h.	M.	h.
<b>I. Einnahmen.</b>				
Bestand am Schlusse des Jahres 1877 laut Geschäftsbericht, Anlage IV . . . . .	900 000	—		
Einnahmen aus dem Verfaufe abgängiger Schienen, Schwellen u. . . . .	88 525	30		
Coursgevinu auf Effecten . . . . .	14 849	20		
Zinsen auf Effecten . . . . .	41 799	27		
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1878 . . . . .	370 000	—		
Summe der Einnahmen			1 415 173	77
<b>II. Ausgaben.</b>				
1) Oberbau.				
Unterhaltung und Auswechsellung des Oberbau-Materials, als: Schienen, Schwellen, Weichen u. . . . .	194 472	3		
Umbau der Stuhlbalun auf der Strecke Hagenow-Bachun in 131 mm hohe Bignolbalun . . . . .	55 061	92		
			249 533	95
2) Inventar.				
Verchaffung von 3 Stück Wächter-Controle-Uhren . . . . .	216	—		
Desgl. von 12 Stück Coupeelaternen . . . . .	216	—		
Desgl. von 20 Stück Cocuismatten . . . . .	280	—		
			712	—
3) Betriebsmittel.				
Herstellung von 3 Stück 4räd. Personenwagen III. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnerfig . . . . .	16 398	69		
Desgl. von 4 Stück bedeckten 4räd. Güterwagen, à 10 000 kg Tragkraft mit Bremse und bedecktem Bremserfig . . . . .	12 259	12		
Desgl. von 5 Stück bedeckten 4räd. Güterwagen à 10 000 kg Tragkraft ohne Bremse . . . . .	12 301	40		
Desgl. von 5 Stück offenen 4räd. Hochbordwagen ohne Bremse à 10 000 kg Tragkraft . . . . .	11 375	20		
Desgl. von 10 Stück offenen 4räd. Hochbordwagen wie vor . . . . .	24 627	73		
Desgl. von 10 Stück offenen 4räd. Güterwagen mit Bremse und bedecktem Bremserfig . . . . .	27 416	52		
Erneuerung der vorderen Nohrwand nebst einer Kesselflatte an 2 Locomotiven . . . . .	1 461	47		
Desgl. der Feuerbüchsen-Nohrwand an 1 Locomotive . . . . .	847	5		
Desgl. des Bodens der Rauchkammer an 1 Locomotive . . . . .	53	58		
Desgl. von 459 Stück Siederöhren . . . . .	3 073	35		
Desgl. der Spritzkasten an 13 Locomotiven . . . . .	486	32		
Desgl. des Aschkastens an 1 Locomotive . . . . .	131	87		
Erneuerung der Schornsteine an 11 Locomotiven . . . . .	736	75		
Desgl. von 5 Dampf-Ein- und -Ausströmungsstüßen . . . . .	391	76		
Latus	111 560	81	250 245	95



## Noch II. Ausgaben des Erneuerungsfonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
Transport	111 560		250 245	95
Neubeschaffung und Aufziehen von 152 Locomotiven- und Tenderradbandagen	15 817	32		
Auswechselung älterer Lauenstein'scher Bufferfedern gegen solche neuerer Construction an 9 Güterwagen	264	61		
Desgl. alter Bufferhülsen mit hölzernen Buffer Scheiben durch solche mit eisernen Scheiben an 22 Güterwagen	1 463	54		
Desgl. der Zugapparate, Spiralfedern und Bufferhülsen an 17 Personen- u. Gepäckwagen	3 192	79		
Erneuerung der Polster und Polsterbezüge nebst Gardinen und Rouleaux in 8 Coupées I. Classe und 24 Coupées II. Classe	11 734	8		
Desgl. der Wand- und Decken-Verkleidung an 31 Coupées I. und II. Classe	1 467	93		
Desgl. der Segeltuchdecken und Deckleisten an 28 bedeckten Wagen	1 021	75		
Desgl. der Blechverkleidung an 2 Personenwagen bei gleichzeitiger Erneuerung der Thür-Charniere, Schlösser, Thürsäulen u.	1 629	59		
Desgl. der Blechverkleidung an 5 bedeckten Güterwagen	1 496	61		
Desgl. der Oberkasten an 5 Stage- und Viehwagen	2 320	—		
Neubeschaffung und Aufziehen von 218 Wagenradbandagen	12 736	14		
Erneuerung der Fußböden an 17 offenen Güterwagen	1 012	24		
Desgl. der Tragfedern an 2 älteren Personenwagen	502	69		
			166 220	10
4) Brücken.				
Renabdeckung der zweiten Hälfte der Brücke über die Stepenitz bei Börghow mit Asphaltplatten (Rest)	2 565	19		
			2 565	19
5) Bahnhof-Nebenanlagen.				
Erneuerung des Hafenbohlwerks zu Rostock (Rest)	13 771	69		
			13 771	69
6) Sonstige Ausgaben.				
Unkosten auf verkaufte Effecten	261	95		
Zinsen auf empfangene Vorschüsse	4 808	97		
			5 070	92
Summe der Ausgaben			437 873	85
III. Abschluß.				
I. Einnahme			1 415 173	77
II. Ausgabe			437 873	85
Bestand des Erneuerungsfonds ult. 1878			977 299	92



# Effecten-Bestand des Reserve- und Erneuerungs-Fonds

ultimo 1878.

## Benennung der Effecten.

Nominalwerth

*M.*

### 1. Reserve-Fond.

Berlin-Potsdam-Magdeburger 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. D. . . . .	96 000
Breslau-Schweidnitz-Freiburger 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. K . . . . .	54 000
Dortmund-Soeester 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Serie I . . . . .	187 500
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. D . . . . .	23 700
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen von 1873 . . . . .	330 600
Thüringische 4½ pCt. garantierte Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C . . . . .	174 300
Magdeburg-Leipziger 4 pCt. Prioritäts-Obligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft Lit. B. . . . .	80 000
Magdeburg-Halberstädter 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen von 1873 . . . . .	51 000
Bergisch-Märkische 3½ pCt. Prioritäts-Obligationen Serie III, Lit. C . . . . .	107 400
Obligationen der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Eisenbahn-Schuld de 1870, à 3½ pCt. . . . .	28 500
Königlich Preussische 4 pCt. consolidirte Staats-Anleihe von 1878 . . . . .	55 000
Lombardische 5 pCt. Prioritäten Serie B . . . . .	106 800

Summe 1 294 800

### 2. Erneuerungs-Fond.

Thüringische 4½ pCt. garantierte Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C . . . . .	725 700
Oesterreichisch-Französische 5 pCt. Staatsbahn-Prioritäten I. Emission . . . . .	84 800

Summe 810 500



# Stationsweise Zusammenstellung im Jahre

N.	Von resp. nach	Es sind abgegangen von den Stationen:					
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
1	Lübeck . . . . .	707	14 734	34 464	32 748	5 879	88 532
2	Lüdersdorf . . . . .	3	134	3 437	6 095	205	9 874
3	Schönberg . . . . .	111	3 932	17 022	15 248	828	37 141
4	Grevesmühlen . . . . .	185	4 866	12 321	10 629	6 701	34 702
5	Bobitz . . . . .	82	1 570	3 380	4 313	656	10 001
6	Kleinen . . . . .	74	3 285	12 619	14 742	1 506	32 226
7	Mecklenburg . . . . .	3	255	2 167	3 489	93	6 007
8	Bismar . . . . .	323	10 736	22 517	22 498	3 479	59 553
9	Schwerin . . . . .	1538	28 073	44 995	49 530	10 018	134 154
10	Pampow . . . . .	6	226	1 358	6 375	132	8 097
11	Zachun . . . . .	7	881	1 855	10 564	218	13 525
12	Kirch-Tesar . . . . .	—	40	110	459	9	618
13	Hagenow . . . . .	1053	13 093	20 221	23 590	5 351	63 308
14	Bentjchow . . . . .	31	947	1 007	3 553	119	5 657
15	Blankenberg . . . . .	115	3 496	9 329	13 308	1 046	27 294
16	Warnow . . . . .	21	729	1 784	4 596	209	7 339
17	Bützow . . . . .	209	7 439	20 976	19 697	2 604	50 925
18	Schwaan . . . . .	61	3 069	16 792	17 313	562	37 797
19	Rostock . . . . .	859	20 077	42 148	37 563	4 765	105 412
20	Güstrow . . . . .	319	12 064	27 799	25 727	1 722	67 631
21	Salendorf . . . . .	101	2 681	5 674	7 707	364	16 527
22	Teterow . . . . .	246	5 402	15 295	14 815	1 900	37 658
23	Malchin . . . . .	264	4 463	13 734	11 188	1 936	31 585
24	Stavenhagen . . . . .	300	2 900	9 210	7 647	718	20 775
25	Mölln . . . . .	62	1 740	2 980	4 372	339	9 493
26	Neubrandenburg . . . . .	544	10 491	22 838	20 447	3 240	57 560
27	Spenholz . . . . .	5	506	1 252	4 741	155	6 659
28	Derghenhof . . . . .	74	2 068	5 680	7 539	434	15 795
29	Landesgrenze . . . . .	320	5 553	12 360	20 039	4 292	42 564
Summe . . . . .		7 623	165 450	385 324	420 532	59 480	1 038 409

# der Personen-Frequenz 1878.

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.
802	14 776	34 368	35 826	8 436	94 208	1 509	29 510	68 832	68 574	14 315	182 740
1	169	3 674	7 308	213	11 365	4	303	7 111	13 403	418	21 239
101	3 772	16 605	14 071	811	35 360	212	7 704	33 627	29 319	1 639	72 501
169	4 869	12 119	10 594	1 250	29 001	354	9 735	24 440	21 223	7 951	63 703
81	1 523	3 261	4 326	262	9 453	163	3 093	6 641	8 639	918	19 454
71	3 153	12 708	14 087	1 555	31 574	145	6 438	25 327	28 829	3 061	63 800
2	246	2 113	3 042	107	5 510	5	501	4 280	6 531	200	11 517
338	10 617	23 277	21 752	3 028	59 012	661	21 353	45 794	44 250	6 507	118 565
1 533	29 058	46 751	50 362	11 776	139 500	3 091	57 131	91 746	99 892	21 794	273 654
2	221	1 426	5 515	80	7 244	8	447	2 784	11 890	212	15 341
8	884	1 854	10 051	208	13 005	15	1 765	3 709	20 615	426	26 530
—	25	117	405	8	555	—	65	227	864	17	1 173
956	12 681	19 120	26 127	5 473	64 357	2 009	25 774	39 341	49 717	10 824	127 665
43	938	1 003	3 700	114	5 798	74	1 885	2 010	7 253	233	11 455
112	3 442	9 505	12 838	855	26 752	227	6 938	18 834	26 146	1 901	54 046
40	750	1 769	4 728	188	7 475	61	1 479	3 553	9 324	397	14 814
177	7 347	21 158	19 349	2 751	50 782	386	14 786	42 134	39 046	5 355	101 707
49	3 082	16 515	17 323	626	37 595	110	6 151	33 307	34 636	1 188	75 392
834	19 839	41 972	37 246	5 904	105 795	1 693	39 916	84 120	74 809	10 669	211 207
329	11 863	27 064	25 850	1 812	66 918	648	23 927	54 863	51 577	3 534	134 549
94	2 613	5 632	8 102	300	16 741	195	5 294	11 306	15 809	664	33 268
263	5 475	15 112	14 272	1 702	36 824	509	10 877	30 407	29 087	3 602	74 482
247	4 460	13 558	10 672	2 219	31 156	511	8 923	27 292	21 860	4 155	62 741
245	2 884	9 536	7 797	712	21 174	545	5 784	18 746	15 444	1 430	41 949
73	1 701	3 006	4 292	263	9 335	135	3 441	5 986	8 664	602	18 828
678	10 904	22 616	20 422	4 015	58 635	1 222	21 395	45 454	40 869	7 255	116 195
8	396	1 058	4 214	129	5 805	13	902	2 310	8 955	284	12 464
55	2 128	5 827	7 375	392	15 777	129	4 196	11 507	14 914	826	31 572
292	5 634	12 600	18 886	4 291	41 703	612	11 187	24 960	38 925	8 583	84 267
7 623	165 450	385 324	420 532	59 480	1 038 409	15 246	330 900	770 648	841 064	118 960	2 076 818



## Stationsweise Zusammenstellung

der

## beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1878.

N <sup>o</sup>	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.	
		1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10
1	Rübeck . . . . .	38 712	9	681	0	75 093	1	407	5	113 806	0	1 088	5
2	Schönberg . . . . .	5 635	0	25	3	4 464	1	61	5	10 099	1	86	8
3	Grevesmühlen . . . . .	7 016	3	48	1	8 997	4	79	5	16 013	7	127	6
4	Bobitz . . . . .	3 522	1	9	5	657	0	15	8	4 179	1	25	3
5	Kleinen . . . . .	2 513	8	13	0	5 044	1	28	2	7 557	9	41	2
6	Wismar . . . . .	45 892	7	405	0	12 410	1	213	6	58 302	8	618	6
7	Schwerin . . . . .	16 167	0	359	7	44 296	7	550	6	60 463	7	910	3
8	Zachun . . . . .	838	9	6	0	565	7	15	9	1 404	6	21	9
9	Hagenow . . . . .	39 449	0	613	6	40 806	6	637	7	80 255	6	1 251	3
10	Bentschow . . . . .	1 341	6	12	8	379	6	16	8	1 721	2	29	6
11	Blankenberg . . . . .	12 806	3	48	1	5 456	4	77	6	18 262	7	125	7
12	Friedrichswalde . . . . .	1 376	4	—	—	75	0	—	—	1 451	4	—	—
13	Warnow . . . . .	939	7	11	1	1 454	7	17	9	2 394	4	29	0
14	Bützow . . . . .	6 269	9	84	9	7 778	0	124	0	14 047	9	208	9
15	Schwaan . . . . .	4 764	7	41	0	2 329	3	51	9	7 094	0	92	9
16	Rostock . . . . .	26 119	8	718	6	32 148	9	561	2	58 268	7	1 279	8
17	Güstrow . . . . .	16 016	8	192	8	19 411	1	248	1	35 427	9	440	9
18	Salendorf . . . . .	2 518	5	20	3	1 622	3	27	9	4 140	8	48	2
19	Teterow . . . . .	14 839	2	110	6	9 078	5	114	5	23 917	7	225	1
20	Malchin . . . . .	7 200	8	58	5	8 323	2	79	0	15 524	0	137	5
21	Stavenhagen . . . . .	5 813	8	52	5	4 338	2	51	9	10 152	0	104	4
22	Mölln . . . . .	2 568	2	9	5	1 373	4	16	3	3 941	6	25	8
23	Neubrandenburg . . . . .	19 008	5	178	1	18 985	3	198	2	37 993	8	376	3
24	Derpenhof . . . . .	6 518	0	26	4	3 442	4	38	1	9 960	4	64	5
25	Landesgrenze . . . . .	45 074	0	259	7	24 392	8	352	4	69 466	8	612	1
Summe		332 923	9	3 986	1	332 923	9	3 986	1	665 847	8	7 972	2



# Nachweisung der im Jahre 1878 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 . . . . .	47	1 830	1 506	108	238	58	213	43	8
2	Lüdersdorf . . . . .	—	—	—	—	—	—	12	—	—
3	Schönberg . . . . .	5	315	652	374	2 155	2 061	50	31	—
4	Grevesmühlen . . . . .	3	475	348	7	3 627	509	91	1 886	—
5	Bobitz . . . . .	—	198	2	1	136	21	31	50	—
6	Kleinen . . . . .	—	24	128	38	439	153	111	25	—
7	Mecklenburg . . . . .	—	—	—	—	—	—	5	—	—
8	Wismar . . . . .	20	162	649	204	6 247	3 347	156	240	3
9	Schwerin . . . . .	48	209	108	150	2 616	6 463	382	315	13
10	Pampow . . . . .	—	—	—	—	—	—	13	—	—
11	Zachun . . . . .	—	—	3	2	54	22	26	105	—
12	Hagenow . . . . .	49	572	568	37	60	131	402	1 263	3
13	Bentischow . . . . .	2	—	1	8	—	30	24	14	—
14	Blankenberg . . . . .	7	39	559	264	3 193	3 310	100	195	—
15	Warnow . . . . .	—	—	2	1	120	18	32	23	—
16	Bützow . . . . .	36	115	227	72	1 991	866	168	204	2
17	Schwaan . . . . .	11	339	625	373	2 404	1 542	91	186	—
18	Rostock . . . . .	50	304	306	770	2 595	1 083	313	377	—
19	Güstrow . . . . .	42	328	669	391	4 181	1 949	240	197	11
20	Salendorf . . . . .	—	36	57	62	1 364	437	64	95	1
21	Teterow . . . . .	13	171	654	575	7 290	5 227	140	790	11
22	Malchin . . . . .	9	127	208	136	873	1 147	84	73	—
23	Stavenhagen . . . . .	9	62	224	187	1 666	1 984	80	314	—
24	Mölln . . . . .	9	18	42	56	542	131	53	211	—
25	Neubrandenburg . . . . .	29	542	496	63	2 740	766	277	1 934	4
26	Sponholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	16	—	—
27	Derpenhof . . . . .	6	16	194	25	753	1 197	85	3 575	3
28	Landesgrenze . . . . .	25	1 368	2 531	44	9 942	52 049	210	3 813	4
Summe		420	7 250	10 759	3 948	55 226	84 501	3 469	15 959	63

Zusammen 181 175 Stück Vieh.



## Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1878.				1877.				1876.			
	Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck . . . . .	3	88 532	1	7 047 115	3	91 322	1	7 459 323	3	90 149	1	7 093 227
Lüdersdorf . . . . .	22	9 874	25	112 916	22	9 768	25	111 908	23	9 847	24	103 196
Schönberg . . . . .	12	37 141	15	1 002 156	11	36 931	15	973 869	11	36 276	15	946 414
Grevesmühlen . . . . .	13	34 702	12	1 415 077	14	30 639	13	1 183 746	16	28 020	13	1 060 585
Bobitz . . . . .	21	10 001	22	321 371	21	10 017	21	265 013	21	10 356	20	270 356
Kleinen . . . . .	14	32 226	18	850 545	13	33 411	17	886 107	14	32 793	16	880 773
Mecklenburg . . . . .	27	6 007	28	55 147	27	5 128	28	40 981	27	1 872	26	14 823
Wismar . . . . .	6	59 553	8	2 612 174	6	60 719	7	2 662 264	6	56 472	7	2 554 172
Schwerin . . . . .	1	134 154	3	5 860 374	1	130 698	3	5 867 324	1	127 136	3	5 680 208
Pampow . . . . .	24	8 097	26	86 703	28	4 663	27	48 679	—	—	—	—
Bachun . . . . .	20	13 525	9	223 970	20	13 872	22	230 381	20	14 539	21	233 021
Kirch-Tesar . . . . .	29	618	29	14 214	—	—	—	—	—	—	—	—
Hagenow . . . . .	5	63 308	7	3 094 849	5	63 132	6	3 156 634	5	64 796	5	3 369 255
Ventschow . . . . .	28	5 657	24	143 140	26	5 742	24	141 398	25	6 194	23	151 038
Blankenberg . . . . .	16	27 294	14	1 111 928	16	27 245	14	1 119 781	17	27 197	12	1 093 037
Warnow . . . . .	25	7 339	23	196 492	24	6 906	23	188 872	24	7 367	22	193 887
Bügew . . . . .	8	50 925	13	1 900 986	7	52 228	9	1 958 936	8	52 374	9	2 007 373
Schwaan . . . . .	10	37 797	16	944 574	10	39 572	16	972 087	10	39 200	14	974 905
Rostock . . . . .	2	105 412	2	6 876 064	2	107 616	2	6 925 183	2	106 861	2	6 856 290
Güstrow . . . . .	4	67 631	6	3 159 094	4	68 866	5	3 218 539	4	68 854	6	3 251 364
Valendorf . . . . .	18	16 527	19	520 941	18	17 170	18	562 099	18	16 395	17	520 434
Teterow . . . . .	11	37 658	10	1 860 277	12	36 146	10	1 850 194	12	35 753	11	1 778 434
Malchin . . . . .	15	31 585	11	1 449 161	15	30 624	11	1 410 252	13	33 373	12	1 705 230
Stavenhagen . . . . .	17	20 775	17	935 449	17	25 000	12	1 257 001	15	29 845	10	1 872 446
Mölln . . . . .	23	9 493	21	375 455	23	8 816	20	366 577	22	8 881	19	371 258
Neubrandenburg . . . . .	7	57 560	5	3 302 818	9	48 428	8	2 519 331	9	47 193	8	2 383 259
Sponholz . . . . .	26	6 659	27	59 936	25	6 025	26	56 376	26	5 801	25	49 719
Derpenhof . . . . .	19	15 795	20	407 221	19	16 551	19	421 527	19	16 378	18	432 746
Landesgrenze . . . . .	9	42 564	4	3 863 823	8	49 247	4	4 411 047	7	52 643	4	4 466 655
Summe	1 038 409		49 803 970		1 036 482		50 265 429		1 026 565		50 314 105	

Jede Person hat durch-  
schnittlich zurückgelegt:

47,962 Kilometer.

48,496 Kilometer.

49,012 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer



## der Personenbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1878.				1877.				1876.			
	Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck . . . . .	3	94 208	1	7 688 569	3	90 364	1	7 440 513	3	95 165	1	7 953 342
Lüdersdorf . . . . .	21	11 365	25	125 789	21	11 153	25	124 436	21	10 695	25	108 934
Schönberg . . . . .	12	35 360	14	942 747	11	35 777	17	935 726	12	35 735	17	914 469
Grevesmühlen . . . . .	16	29 001	12	1 120 805	14	30 718	13	1 176 179	15	28 119	14	1 044 250
Bobitz . . . . .	22	9 453	21	248 016	22	9 811	21	254 447	22	10 166	21	261 550
Kleinen . . . . .	13	31 574	17	902 198	13	33 026	15	986 354	13	32 130	16	932 109
Mecklenburg . . . . .	28	5 510	28	51 186	27	5 619	27	43 773	27	1 922	27	14 774
Wismar . . . . .	6	59 012	8	2 544 567	6	60 180	7	2 663 886	6	57 447	7	2 611 679
Schwerin . . . . .	1	139 500	3	6 103 358	1	131 845	3	5 873 837	1	128 605	3	5 933 072
Pampow . . . . .	25	7 244	26	76 193	28	4 115	28	42 905	—	—	—	—
Zachun . . . . .	19	13 005	22	207 751	20	13 142	22	212 181	20	13 905	22	217 383
Kirch-Dejsar . . . . .	29	555	29	12 765	—	—	—	—	—	—	—	—
Hagenow . . . . .	5	64 357	6	3 208 209	5	64 709	5	3 311 514	5	64 536	5	3 311 220
Bentschow . . . . .	27	5 798	24	143 175	25	5 957	24	142 281	25	6 256	24	143 427
Blankenberg . . . . .	15	26 752	13	1 084 032	16	27 469	14	1 110 353	16	27 392	13	1 075 188
Barnow . . . . .	24	7 475	23	192 774	24	6 682	23	174 744	24	7 262	23	184 165
Bügow . . . . .	8	50 782	9	1 915 825	7	51 972	9	1 949 219	7	52 175	10	2 044 709
Schwaan . . . . .	10	37 595	15	921 636	10	39 277	16	945 989	10	38 774	15	939 315
Rostock . . . . .	2	105 795	2	6 915 524	2	108 627	2	7 036 104	2	108 198	2	6 990 798
Güstrow . . . . .	4	66 918	7	3 086 461	4	68 387	6	3 161 026	4	68 093	6	3 159 255
Salendorf . . . . .	18	16 741	18	513 818	18	16 989	18	543 574	18	16 582	18	515 261
Teterow . . . . .	11	36 824	10	1 831 486	12	35 482	10	1 780 546	11	38 319	9	2 109 928
Malchin . . . . .	14	31 156	11	482 779	15	30 484	11	1 495 082	14	30 993	11	1 469 970
Stavenhagen . . . . .	17	21 174	16	906 234	17	25 084	12	1 201 793	17	25 325	12	1 213 348
Mölln . . . . .	23	9 335	20	343 641	23	8 849	20	342 945	23	8 924	20	349 681
Neubrandenburg . . . . .	7	58 635	5	3 344 319	9	48 651	8	2 518 618	9	47 345	8	2 275 373
Sponholz . . . . .	26	5 805	27	54 693	26	5 638	26	56 983	26	5 265	26	48 607
Derpenhof . . . . .	20	15 777	19	408 816	19	16 388	19	427 405	19	16 502	19	440 352
Landesgrenze . . . . .	9	41 703	4	3 426 604	8	50 087	4	4 313 016	8	50 735	4	4 051 946
Summe	1 038 409		49 803 970		1 036 482		50 265 429		1 026 565		50 314 105	

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

47,962 Kilometer.

48,496 Kilometer.

49,012 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	1878.						1877.						1876.					
	Tonnen			Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			Tonnen			Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			Tonnen			Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		
		<sup>1</sup> / <sub>1</sub>	<sup>1</sup> / <sub>10</sub>		<sup>1</sup> / <sub>1</sub>	<sup>1</sup> / <sub>10</sub>		<sup>1</sup> / <sub>1</sub>	<sup>1</sup> / <sub>10</sub>		<sup>1</sup> / <sub>1</sub>	<sup>1</sup> / <sub>10</sub>		<sup>1</sup> / <sub>1</sub>	<sup>1</sup> / <sub>10</sub>		<sup>1</sup> / <sub>1</sub>	<sup>1</sup> / <sub>10</sub>
Lübeck . . . . .	4	39 393	9	2	5 062 854	7	3	41 633	5	2	5 650 968	3	3	40 429	7	1	5 633 908	2
Schönberg . . . . .	16	5 660	3	19	137 683	7	14	5 436	0	17	135 940	5	16	4 584	6	18	119 416	6
Grevesmühlen . . . . .	12	7 064	4	16	272 408	5	12	6 566	4	14	268 778	6	11	8 197	4	14	328 241	9
Bobitz . . . . .	18	3 531	6	20	98 787	6	22	1 741	3	21	65 971	0	22	1 368	9	22	46 595	4
Kleinen . . . . .	21	2 526	8	21	75 348	8	18	3 051	9	20	80 973	5	17	4 301	7	17	161 234	2
Wismar . . . . .	1	46 297	7	4	2 635 884	2	2	48 667	5	5	2 421 465	2	2	48 192	6	5	2 506 951	2
Schwerin . . . . .	7	16 526	7	9	814 833	1	6	13 596	0	10	652 179	6	7	15 303	7	11	701 374	7
Rachau . . . . .	25	844	9	25	15 262	4	25	544	1	25	13 352	0	25	502	4	25	13 801	9
Hagenow . . . . .	3	40 062	6	3	3 085 949	0	4	38 488	0	3	3 077 441	9	4	37 874	1	3	3 263 000	8
Bentschow . . . . .	23	1 354	4	24	32 028	2	23	1 330	4	24	32 853	4	24	911	5	24	20 456	4
Blankenberg . . . . .	10	12 854	4	12	639 509	6	9	10 916	8	11	545 238	0	8	14 580	1	9	886 079	7
Friedrichswalde . . . . .	22	1 376	4	22	57 208	5	21	1 806	2	22	64 824	6	20	2 416	8	20	94 626	7
Warnow . . . . .	24	950	8	23	34 834	3	24	925	8	23	33 470	8	23	1 017	7	23	32 160	6
Bützow . . . . .	14	6 354	8	13	489 105	0	15	5 126	9	13	369 937	2	13	6 136	0	13	426 073	9
Schwaan . . . . .	17	4 805	7	14	338 823	9	17	3 621	9	15	263 594	3	18	3 906	8	15	241 568	0
Rostock . . . . .	5	26 838	4	5	2 522 818	1	5	26 455	8	4	2 536 783	5	5	33 597	2	4	3 145 427	0
Güstrow . . . . .	8	16 209	6	8	1 334 831	1	8	12 357	2	8	976 653	2	6	16 267	8	6	1 369 346	8
Valendorf . . . . .	20	2 538	8	18	142 285	7	19	2 058	6	18	132 622	5	19	2 825	1	16	177 473	5
Teterow . . . . .	9	14 949	8	7	1 636 537	5	10	10 536	4	7	1 174 206	8	10	9 177	3	8	927 607	4
Malchin . . . . .	11	7 259	3	10	731 236	1	11	8 920	3	9	743 404	5	12	6 929	0	10	715 590	2
Stavenhagen . . . . .	15	5 866	3	11	689 475	0	13	5 481	2	12	541 343	3	14	5 581	1	12	506 652	2
Mölln . . . . .	19	2 577	7	17	219 642	1	20	1 903	5	19	117 645	6	21	1 857	1	21	91 483	9
Neubrandenburg . . . . .	6	19 186	6	6	2 372 436	9	7	13 561	7	6	1 527 087	5	9	13 393	1	7	1 061 270	1
Derpenhof . . . . .	13	6 544	4	15	282 319	8	16	4 434	5	16	167 039	0	15	5 281	9	19	108 362	7
Landesgrenze . . . . .	2	45 333	7	1	6 604 150	5	1	55 926	9	1	7 697 406	7	1	52 235	1	2	5 342 169	6
Summe		336 910	0		30 326 254	3		325 088	8		29 291 181	5		336 868	7		27 920 873	6

Jede Tonne Gut hat  
durchschnittlich zurückgelegt:

90,013 Kilometer.

90,102 Kilometer.

82,884 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung



# der Güterbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre.

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1878.					1877.					1876.				
	Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		
	1/1	1/10	1/1	1/10		1/1	1/10	1/1	1/10		1/1	1/10	1/1	1/10	
Lübeck . . . . .	1	75 500	6	1	10 790 712	8	1	67 790	6	1	9 984 153	0	1	58 598	9
Schönberg . . . . .	15	4 525	6	14	168 930	9	16	4 290	9	16	159 902	8	17	4 215	5
Grevesmühlen . . . . .	10	9 076	9	13	363 444	2	13	6 569	3	14	295 580	4	13	6 159	2
Bohls . . . . .	22	672	8	22	25 870	5	22	583	2	21	22 363	7	24	444	8
Kleinen . . . . .	14	5 072	3	18	113 141	4	10	6 879	2	17	154 010	5	14	5 980	6
Wismar . . . . .	8	12 623	7	10	735 700	8	8	13 545	6	8	841 614	6	8	14 064	0
Schwerin . . . . .	2	44 847	3	5	2 006 145	9	2	44 539	7	5	1 939 575	3	3	38 954	9
Bachun . . . . .	23	581	6	23	17 226	1	24	411	4	22	13 640	3	23	454	7
Hagenow . . . . .	3	41 444	3	2	3 527 881	0	3	35 568	5	3	3 075 388	7	2	46 646	4
Bentfchow . . . . .	24	396	4	24	10 092	9	23	468	0	24	8 721	3	21	874	3
Blankenberg . . . . .	13	5 534	0	19	309 233	6	14	6 497	8	13	385 315	7	11	6 781	0
Friedrichswalde . . . . .	25	75	0	25	2 850	0	25	65	7	25	1 961	9	25	56	8
Warnow . . . . .	20	1 472	6	21	37 581	5	21	768	4	22	18 586	7	22	623	5
Bülow . . . . .	12	7 902	0	11	447 757	0	12	6 588	8	12	414 044	7	12	6 438	8
Schwaan . . . . .	18	2 381	2	15	138 291	3	18	3 139	9	15	175 660	9	18	3 155	2
Rostock . . . . .	4	32 710	1	3	3 498 731	5	4	27 597	5	4	3 015 813	2	5	30 452	5
Güstrow . . . . .	6	19 659	2	6	1 333 206	4	7	22 269	0	6	1 531 113	9	7	18 518	0
Salendorf . . . . .	19	1 650	2	20	108 023	0	19	1 801	9	19	123 347	2	19	2 117	0
Deterow . . . . .	9	9 193	0	9	751 287	3	9	9 384	6	9	785 564	0	9	11 173	7
Malchin . . . . .	11	8 402	2	8	818 953	4	11	6 800	2	10	574 624	4	10	8 845	3
Stavenhagen . . . . .	16	4 390	1	12	374 881	8	15	6 346	7	11	500 994	6	15	5 916	5
Mölln . . . . .	21	1 389	7	16	116 300	4	20	1 186	5	20	103 835	7	20	1 107	5
Neubrandenburg . . . . .	7	19 183	5	7	1 296 460	7	6	22 875	4	7	1 332 343	7	6	26 388	6
Derpenhof . . . . .	17	3 480	5	17	113 455	0	17	3 970	9	18	124 875	5	16	4 487	8
Landesgrenze . . . . .	5	24 745	2	4	3 220 094	9	5	25 149	1	2	3 708 148	8	4	34 413	2
Summe		336 910	0		30 326 254	3		325 088	8		29 291 181	5		336 868	7

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt: 90,013 Kilometer.

90,102 Kilometer.

82,884 Kilometer.

für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

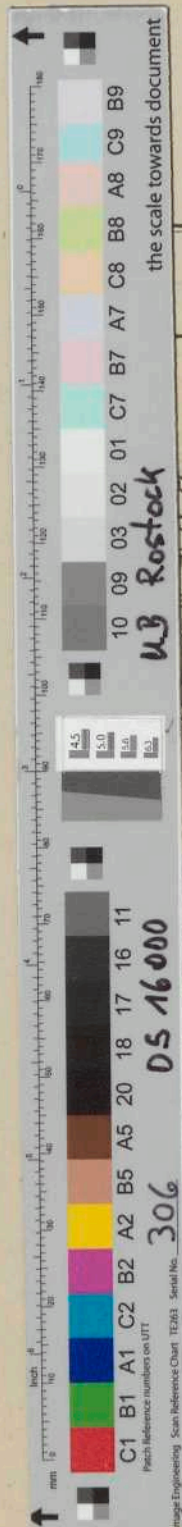


**Rechnung**  
der  
**Pensions- und Unterstützungs-Casse**  
pro 1878.

N <sup>o</sup> .	Gegenstand.	Betrag.	
		M.	S.
Einnahme.			
1	Bestand am 31. December 1877 . . . . .	193 190	22
2	Laufende Beiträge der Mitglieder . . . . .	15 576	17
3	Erlös für gefundene Gegenstände . . . . .	347	57
4	Strafgelder . . . . .	366	50
5	Zinsen auf belegte Capitalien . . . . .	8 428	80
6	Zuschuß der Eisenbahn-Gesellschaft . . . . .	14 947	68
7	Coursdifferenz auf Effecten . . . . .	971	32
Einnahme überhaupt . . .		233 828	26
Ausgabe.			
1	Invaliden-Pensionen . . . . .	782	10
2	Wittwen-Pensionen . . . . .	930	96
3	Waisen-Pensionen . . . . .	60	—
4	Unterstützungen . . . . .	250	—
5	Kosten beim Ankauf von Effecten . . . . .	19	20
Ausgabe überhaupt . . .		2 042	26
Abschluß.			
Einnahme . . . . .		233 828	26
Ausgabe . . . . .		2 042	26
Bestand am 31. December 1878 . . .		231 786	—
Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Hauptcasse in Effecten mit . . . . .		214 757	10
in Baar mit . . . . .		17 028	90
Zusammen mit . . .		231 786	—



# Rechnung der Pensions- und Unterstützungs-Casse pro 1878.



Gegenstand.	Betrag.	
	M.	S.
<b>Einnahme.</b>		
am 31. December 1877	193 190	22
Beiträge der Mitglieder	15 576	17
für gefundene Gegenstände	347	57
elder	366	50
auf belegte Capitalien	8 428	80
der Eisenbahn-Gesellschaft	14 947	68
Differenz auf Effecten	971	32
<b>Einnahme überhaupt</b>	<b>233 828</b>	<b>26</b>
<b>Ausgabe.</b>		
en-Pensionen	782	10
en-Pensionen	930	96
Pensionen	60	—
igungen	250	—
beim Ankauf von Effecten	19	20
<b>Ausgabe überhaupt</b>	<b>2 042</b>	<b>26</b>
<b>Abschluß.</b>		
Einnahme	233 828	26
Ausgabe	2 042	26
<b>Bestand am 31. December 1878</b>	<b>231 786</b>	<b>—</b>
stehende Bestand befindet sich im Deposito der Hauptcasse in Effecten mit	214 757	10
in Baar mit	17 028	90
<b>Zusammen mit</b>	<b>231 786</b>	<b>—</b>