

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 F. Hartig'schen Officin.



titulare - etiamque

invenit, omnibusque

etiamque - 858



858

— Schleswig

Die Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn ist, wie aus dem vorjährigen Geschäfts-Bericht recapitulirt wird, hervorgegangen aus der Vereinigung der vormaligen Mecklenburgischen Eisenbahn und der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn, welche die Linien von Güstrow bis zur Preußischen Landesgrenze bei Straßburg und von Kleinen bis Lübeck umfasste.

Die vormalige Mecklenburgische Eisenbahn erstreckte sich von Hagenow über Schwerin, Kleinen, Büzow nach Rostock mit den Zweigbahnen Kleinen-Wismar und Büzow-Güstrow.

Die Concession zum Bau derselben wurde am 10. März 1846 ertheilt; die Betriebs-Öffnung fand auf der Strecke Hagenow-Schwerin am 1. Mai 1847, von Schwerin bis Wismar am 12. Juli 1848, auf der ganzen Strecke am 13. Mai 1850 statt.

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

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

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

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

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

Die auf diese Weise unter eine Verwaltung vereinigten Bahnstrecken repräsentieren eine Gesamtlänge vor 321,66 Kilometern oder 42,87 Meilen.

Das Gesamt-Anlage-Capital beträgt	41 139 834 M
Das Capital für Erweiterung der Bahn ic. 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 M. = 3 000 000 M. als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

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

Seit ult. 1872 ist an Capital für Erweiterungen der Bahn und Ergänzung der Betriebsmittel der Betrag von 1 093 970 M. aufgewendet, so daß das Gesamt-Anlage-Capital 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 Strasburg die Hauptbahn.

Dieselbe hat ihren Anfangspunkt 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 jetztgenannte 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 Wakenitz, bei Bahnhof Schönberg die Maurine und unweit des Bahnhofes Grevesmühlen die Stepenitz; von hier steigt sie in südöstlicher Richtung bis zur Station Bobitz und senkt sich alsdann hinab nach dem Bahnhof Kleinen, welcher Knotenpunkt für die Zweigbahnen Kleinen-Wismar und Kleinen-Hagenow ist. Von Kleinen aus, das nördliche Ende des großen Schweriner Sees umgehend, führt die Bahn in östlicher Richtung über Haltestelle Ventzschow und Station Blankenberg weiter, überschreitet unweit der Haltestelle Warnow den Fluss gleichen Namens mittelst Brücke von eisernem Oberbau und führt am Thalrande des rechtsseitigen Warnow-Ufers zum Bahnhof Büzow, welcher in Form einer Kopfstation in dem hier von der Warnow und der Nebel gebildeten Winkel liegt. Von hier bis Güstrow läuft die Bahn, die Nebel mittelst einer eisernen Brücke überschreitend, im Nebelthal hin. Von Güstrow über 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 Deryenhof hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunkt an der mecklenburgisch-preußischen Grenze, wo die Berlin-Stettiner Zweigbahn Pasewalk-Strasburg beginnt. 2090 m vor der Grenze erreicht die Bahn ihren höchsten Punct, welcher 114,50 m über dem Amsterdamer Pegel liegt.

Die Längenausdehnung der Hauptbahn beträgt 230,036 km.

Die Zweigbahn von Kleinen nach Wismar, 15,706 km lang, führt in ununterbrochenem Gefälle über Haltestelle Mecklenburg nach jetztgenannter 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 Büzow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Büzow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, überzeigt diesen Fluss unweit des jetztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunkt, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Büzow-Schwaan liegt der tiefste Punct der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,857 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 zweigleisig ausgeführt. Ebenso sind die Nebelbrücke bei Büzow, Richtung Güstrow, die Warnowbrücke bei Schwaan und die Travebrücke bei Lübeck nur für ein Geleis, die übrigen Bauwerke dagegen, mit Ausnahme der Nebelbrücke bei Büzow, Richtung Schwaan, welche drei Geleise hat, für zwei Geleise ausgeführt.

Die Kronenbreite des Planums für 2 Gleise ist 7,846 m, für 1 Gleis in den Aufträgen 4,708 m, in den Abträgen 4,394 m. Die Böschungen sind für die Aufträge 1 $\frac{1}{4}$ füzig, für die Abträge 1 $\frac{1}{3}$ füzig mit 0,471 m breiten Bankets auf je 1,888 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 Gleise.

Die durchgehenden Gleise haben, wie bereits erwähnt, eine Länge von 321,568 km. Die Nebengleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengleise bei Wismar und Rostock, sowie des Gleises 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 allmäßigen 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 Vignolgleis .	30,760 km	0,599 km	22,550 km	0,536 km
125 " " "	211,383 =	41,071 =	215,888 =	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 =
Stahlischienengleis	46,704 =	20,293 =	50,183 =	19,124 =
Summa	321,568 km	84,255 km	321,568 km	84,038 km

Mithin ergiebt sich pro 1878 eine Zunahme an Nebengleisen von 3,217 km.

Sämtliche Schienen liegen auf Querschwellen. Die 125, 121, 105 und 78 mm hohen Vignolschienen sind mit Hakenägeln, die 131 mm hohen dagegen theilweise mit Tiresonds (Schraubenägeln) auf Unterlagsplatten befestigt.

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

2 Läschten à 540 mm lang, à 6,7 kg

4 Läschtenbolzen, à 0,825 ,

Auf den Endschwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch 2 verzinkte Tiresonds befestigt sind. Außerdem liegt bei geradem Gleis in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Kurven 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 Stahlkopfschienen sind die Enden mit 2, um 25 mm gegen einander versetzte Einklinkungen versehen. Bei Stahlbahnen, die von jetzt an ausschließlich verwendet werden, sind die Schienen gegen Längsverschiebungen durch Vorstoßplatten gesichert. Die Tiresonds sind exl. 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 verfuchswise verwendeten sogenannten Desbrièreschen Ringe haben den Erwartungen nicht ganz entsprochen, so daß von einer weiteren Verwendung derselben abgesehen ist.

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

2 Taschen à 418 mm lang, durchschnittlich 4 kg schwer,
4 Taschenbolzen, à 0,46 kg schwer,
und 1 Unterlagsplatte von 3,75 kg Gewicht.

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

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

2 Taschen à 430 mm lang, à 3,50 kg
4 Taschenbolzen à 0,46 "
1 Stoßplatte à 3,75 "

In den Curven liegen außerdem zum Theil noch Mittelpfosten 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 Bessemer Stahlkopf 28,8 kg pro lfd. Meter. Die zur festen Stoßverbindung gehörenden Taschen wiegen pro Stück 2,50 kg und sind 418 mm lang. Die Taschenbolzen wiegen pro Stück 0,46 kg, die Unterlagsplatten pro Stück 0,625 kg.

Die Stahl schienen 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 Taschenverbindung an Stelle der Stoßstühle ergaben ein günstiges Resultat. Im Jahre 1876 ist die Strecke Kleinen-Wismar damit ausgerüstet worden.

Die günstigen Resultate, welche seitens vieler Bahnverwaltungen mit Bessemer Stahl-, resp. Stahlkopf schienen 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.

e. 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.

Sämtliche 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 0,18 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 Stoßen zunächst liegenden sind jedoch etwas näher an die Stoße 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 Lehm- boden sind durch ein ausgedehntes Drainirungssystem entwässert. Die Schwellen liegen auf einer 0,29 m starken Bettung und sind mit einer 0,08 m starken Kiessschicht überdeckt.

C. Bauwerke im Planum.

Vorhanden sind:

1) große Brücken über 10 m Lichtweite jeder Öffnung 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 Öffnungen à 12,6 m und 2 Öffnungen à 6,8 m.

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

Davon sind: 43 gewölbt

und 19 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summa: 62.

3) Wegeüberführungen 22 Stück.

Davon: 2 gewölbt,

2 mit eisernem Ueberbau,

14 mit hölzernem Ueberbau,

4 ganz Holzbau.

Summa: 22.

4) Wegeunterführungen 11 Stück.

Davon: 6 gewölbt,

5 mit eisernem Ueberbau.

Summa: 11.

5) Kleine Durchlässe bis zu 2 m Lichtweite 427 Stück.

Davon:

einfache Röhren 165 Stück.

doppelte " 12 "

dreifache " 1 "

offene Durchlässe 7 "

einfache Plattendurchlässe 127 "

doppelte " 40 "

dreifache " 2 "

gewölbte Durchlässe 54 "

mit eisernem Ueberbau 9 "

mit hölzernem " 1 "

rund gemauerte Siele 9 "

Summa: 427 Stück.

6) Seitendurchlässe in Wegeübergängen und Parallelwegen 380 Stück.

Davon:

einfache Röhren 264 Stück.

doppelte " 7 "

gemauerte " 5 "

gewölbte Durchlässe 2 "

Plattendurchlässe 83 "

Holztrümmer 9 "

Holzbrücken 10 "

Summa: 380 Stück.

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

D. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

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

E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Seit dem 1. Juni 1878 ist für den Personenverkehr versuchweise eine Haltestelle bei dem Dorfe Kirch-Desar, 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.	Entfernung.	
	Kilometer. im Einzelnen.	im Ganzen.
1. Lübeck-Landesgrenze.		
Lübeck.		
Rangirbahnhof	3,02	
Lüdersdorf	8,09	11,11
Schönberg	8,18	19,29
Grevesmühlen	17,38	36,67
Bobis	13,84	50,51
Kleinen	8,76	59,27
Wentschow	8,30	67,57
Blankenberg	9,22	76,79
Friedrichswalde	4,23	81,02
Warnow	8,39	89,41
Bützow	10,47	99,88
Güstrow	13,41	113,29
Calendorf	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
Derzenhof	14,87	223,00
Landesgrenze vor Strasburg	6,66	229,66
2. Kleinen-Wismar.		
Kleinen.		
Mecklenburg	9,30	
Wismar	6,40	15,70
3. Kleinen-Hagenow.		
Kleinen.		
Schwerin	16,45	
Pampow	9,50	25,95
Zachun	6,55	32,50
Kirch-Desar	7,23	39,73
Hagenow	5,02	44,75
4. Bützow-Rostock.		
Bützow		
Schwaan	14,30	
Rostock	16,76	31,06
Summe	321,17	321,17

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

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

b. Electromagnetische Telegraphen.

Die Bahnstrecken Bütow-Rostock, Hagenow-Schwerin und Kleinen-Wismar haben eine Omnibusleitung, die übrigen Strecken eine Omnibus- und Correspondenzleitung. Die Omnibusleitung ist in 8 Kreise getheilt, verbindet alle Stationen und Haltestellen und dient für den Betrieb der 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 Meidinger 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. Übungsapparate; 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 4rädr. Güterwagen mit Bremse und bedeckten Bremserstühlen, 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 Verstärkung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

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

- 5. Bahnhof Kleinen.** Herstellung eines besonderen Einfahrtsgleises 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 Vorsignalen in automatischer Verbindung mit dem Bahnhofs-Abschlußtelegraphen für die Richtungen von Büzow und Wismar.
- 6. Bahnhof Blankenberg.** Umbau der Perronwärterwohnung im Stallgebäude zu einer Bahnmeisterwohnung.
- 7. Bahnhof Büzow.** Vollendung der Brücke für 2 Gleise 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-Inspections-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 Gleise um 30 m, sowie Erwerbung des erforderlichen Terrains von der Stadt Teterow. Verlängerung des dort befindlichen Platten-Durchlasses um 7 m. Pflasterung der Biehbuchten mit Dammsteinen.
- 9. Bahnhof Malchin.** Auf dem Werkstattbahnhofe ist ein Locomotivschuppen für 2 Stände aufgeführt und durch entsprechende Gleiserweiterung mit der Drehscheibe in Verbindung gebracht. Die Biehbuchten 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. Cl. 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 Bureaur 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 Droschenhalteplatzes vor dem Empfangsgebäude. Neudeckung der zweiten Hälfte des Güterschuppendaches mit Schiefer. Erhöhung der Einfahrtsthore in der Reperaturwerkstatt und dem Lackierschuppen, entsprechend den neueren Wagen mit höherem, bedecktem Schaffnersitz.
- 12. Haltestelle Kirch-Jesar.** Dieselbe ist für den Personenverkehr provisorisch eingerichtet und mit dem nothwendigen Inventar ausgerüstet worden.
- 13. Bahnhof Rostock.** Fortführung der Entwässerung des Bahnhofsplans um im Anschluß an die städtische Canalisation.
- b. Auf freier Bahn.**
1. Neuabdeckung der zweiten Hälfte der Brücke über die Stepenitz bei Börzow mit Asphaltplatten.
 2. Die Überführung 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 Büzow-Schwaan.
 5. Herstellung von 3 Stück Bahnhofs-Abschlußtelegraphen mit Zugvorrichtung vor den Bahnhöfen Blankenberg, Büzow und Güstrow.
 6. Auf der Strecke Neubrandenburg-Mölln sind 500 Stück 131 mm hohe Bignolschienen aus Bessemerstahl eingebaut worden.
 7. Herstellung von 1781 fd. Meter neuen Schneezäunen.

c. Beschaffung von Betriebsmitteln.

1. 3 Stück Personenwagen III. Kl. mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz.
2. 2 Stück Personenwagen IV. Kl. desgleichen.
3. 4 Stück bedeckte 4rädr. Güterwagen à 10 000 kg Tragfähigkeit mit Bremse und bedecktem Bremfersitz.
4. 5 Stück bedeckte 4rädr. Güterwagen à 10 000 kg Tragfähigkeit ohne Bremse &c.
5. 25 Stück offene 4rädr. Güterwagen mit hohen Bords 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 Bignolschienen,
		728 " 125 " "
		488 " 105 " "
		2 441 " Stuhlschienen.

K. Anschlußgleise.

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

2. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren vorhanden:

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

Der Gesammtwagenbestand 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 Etr. = 7 523 000 kg Tragfähigkeit.

Bon denselben sind 306 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1877 enthielten die gesammten 815 Güterwagen 146 220 Etr. = 7 311 000 kg Tragfähigkeit.

II. Betrieb.

I) 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 Werkstattendienst leitet ein Maschinenmeister, welchem für die Werkstatt in Schwerin ein Werkstättenvorsteher, für die Werkstatt in Malchin ein Werkführer und ferner ein Werkführer für den Aufzieldienst zugeordnet sind.

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

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

Nur für die sogenannten Unterbeamten, als Bahn-, Weichen- und Hülfswärter u. und deren Angehörige bestand früher unter dem Namen „Knappschäfts-Casse“ eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Auf Grundlage derselben und unter Verschmelzung mit ihr ist am 1. November 1876 eine neue Pensions- und Unterstützungs-Casse ins Leben gerufen, welcher alle von der Gesellschaft neu anzustellende Beamte beizutreten haben. Der Stand der Casse ergiebt sich aus dem Rechnungsschluss in Anlage XI. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 14 947,68 M. geleistet.

Beteiligt waren an der Pensions-Casse ult. 1877 537 Personen, deren Diensteinkommen 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 Diensteinkommen 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 Gesammt-Jahrespension von 2546,96 M., woran 23 Personen partizipiren.

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

Die Anzahl derjenigen Pensionnaire (vormals Großherzogliche Diener), welche aus der Betriebscasse 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 Vorschufzverein für die Beamten der Gesellschaft nach dem Vorbild der in den Bezirken der Kaiserlichen Ober-Postdirektionen bestehenden gleichartigen Vereine auf Grund eines dessfallsigen 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 zurückzuzahlender 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 Reservesfonds von der Eisenbahnverwaltung aus den Betriebsüberschüssen der Jahre 1874 und 1875 3000 M. überwiesen worden und belief sich dieser Fonds am Jahresschlusse auf 3462,13 M. Die in der Vereinscasse aufgekommenen und zu Vorschüssen nicht verwendeten Gelder sind in zinstragenden Wertpapieren angelegt, welche am 31. December 1878 einen Nominalwerth von 33 300 M. und einen Courswerth von 29 452,70 M. hatten. Dieselben werden im Cassengewölbe der Eisenbahngesellschaft aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug ult. 1878 44 567,47 M., worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 % noch weitere 2,4 % als Anteil an dem pro 1878 erzielten Reingewinn, also zusammen 5,4 %, gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der Zinsen und des Gewinnanteiles hat sich das Gesamtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1878 auf 46 555,74 M. erhöhet.

2) Betriebsdienst.

Die Anzahl der abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäße Schnellzüge	730
= Personenzüge	5110
= 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: Nutz-Kilometer	1 179 775	16 070	1 195 845

Außerdem haben die Locomotiven 35 530 Rangirstunden 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 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 Privat-telegramme 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 Anteile nebst Botenlohn, Porto u. c. betragen 5 022,07 M.

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

Bleibt als diesseitiger Anteil 3 344,81 M.

3) Verkehrsverhältnisse.

Der Personen- und Güterverkehr erstreckt sich gleichmäßig auf die gesammten Bahnstrecken, jedoch findet auf den Hafenzleisen 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 Cöln-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-Nielsköbing.
- 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, Schleswigschen und Gutin-Lübecker Bahn (Ostsee-Verband);
5. mit der Königl. Sächsischen und der Berlin-Dresdener Bahn (Hamburg sc. Dresdener Verband);
6. mit der Hannoverschen Staatsbahn, der Braunschweigschen und der Magdeburg-Halberstädter Bahn (Niederdeutscher Verband);
7. mit der Cöln-Mindener Bahn (Bergisch-Hannoverscher Verband);
8. mit der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen und der Rheinischen Bahn (Hannover-Rheinischer Verband);
9. mit der Rheinischen, der Cöln-Mindener, der Hannoverschen Staats- und der Großherzoglich Oldenburgischen Bahn (Hanseatischer Verband);
10. mit der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen, der Cöln-Mindener und der Rheinischen Bahn (Bergisch-Märkisch-Westfälisch-Hanseatischer Verband);
11. mit der Main-Weser, 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 Oldesloe 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 Königlichen 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 Łódź 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 Königlich Niederschlesisch-Märkischen, der Oberschlesischen, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Rechte-Oder-Ufer Bahn für Steinkohlen;
22. mit der Cöln-Mindener, der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen, der Rheinischen und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn für Steinkohlen und Coke (Rheinisch-Niederdeutscher Verband);
23. mit der Königlichen Ostbahn für Rüdersdorfer Steinkalk;
24. mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn für Salz;
25. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn für Getreide und Oelzamen;
26. mit der Auffig-Teplitzer, der Dur-Bodenbacher, der Österreichischen Staats- und der Österreichischen Nordwestbahn für Braunkohlen;
27. mit den Stationen Senftenberg und Gr. Näschen der Berlin-Görlitzer Bahn für Braunkohlen.

Im Laufe des Jahres 1878 sind neue Beziehungen im Güter-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 Verbindungs-bahn (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 Friedrichsrodaer 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 Verbandsverfahre 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 Reform-system ist im Laufe des Jahres 1878 nahezu durchgeführt, so daß mit Schlus 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-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 Tourbillets 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 =
= Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in II. Classe	56 704 = =	2 189 556 =
= III. =	164 274 = =	4 813 386 =
Militärpersonen	46 449 = =	2 737 299 =
	in Summe 830 429 Personen auf	33 279 303 Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets 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 =
= Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in II. Classe	5 258 = =	293 140 =
= III. =	9 892 = =	477 532 =
Militärpersonen	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	Kilometer 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:	pro Person und Kilometer.
Civilpersonen . . .	1 774 796,42 M.	1,81 M. pro Person und 0,039 M.	
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 gibt die in der Anlage VI. enthaltene Zusammenstellung spezielle Nachweisung, während die Anlage IX. die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1877 und 1876 enthält.

Der Personenverkehr ergiebt im Vergleich zum Vorjahr 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
Gesammt-Verkehr:	1 038 409	49 803 970	1 036 482	50 265 429	mehr 1 927	weniger 461 459

Die Gesammt-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 Militär-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 ergiebt 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:

Eilgüter	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:

Eilgüter	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	156 263,6	= = 17 017 380,4
	209 697,3	Tonnen auf 23 415 706,5 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:

Eilgüter	3 986,1	Tonnen auf 339 379,8 Kilometer, oder 85,14
Stückgüter und Güter der allgemeinen Wagenklassen	79 965,5	= = 7 903 252,1 = = 98,83
Güter der Special- u. Ausnahme-Tarife	252 958,4	= = 22 083 622,4 = = 87,30
	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 Eilgüter	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 ic.	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 Eilgüter	136,7	Tonnen weniger und 7 518,1 Tonnen-Kilom. weniger,
der Stückgüter und Güter der allgemeinen Wagenklassen	13 845,9	= mehr = 2 126 126,4 = = mehr
der Güter der Special- und Ausnahme-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 ergiebt:

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 0,18 M. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei den Fahrzeugen ergiebt 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 ergiebt 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 Vorjahr.

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

C. Zusammenstellung des ganzen Verkehrs.

Einnahme und Ausgabe-Nebensicht.

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

1) bei der Personenbeförderung (pro Person 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	=
	in Summe: 38 433 750,8	Tonnen-Kilometer,
	im Vorjahre dagegen: 36 755 367,0	=
	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 (spezifische 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	685,88	= 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 repartieren sich pro Nutz-Kilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit 0,19 M. gegen 0,18 M. im Vorjahr,

auf die Bahn-Verwaltung mit 0,63 = = 0,62 = = =

auf die Transport-Verwaltung 0,99 = = 0,99 = = =

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

mithin pro 1878 gegen das Vorjahr mehr 0,02 = pro Nutz-Kilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesammt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung 4,89 % gegen 4,62 % im Vorjahr,

die Bahn-Verwaltung 16,29 = = 16,51 = = =

die Transport-Verwaltung 25,78 = = 26,33 = = =

in Summe: 46,96 % gegen 47,46 % im Vorjahr,

mithin pro 1878 gegen das Vorjahr weniger 0,50 %.

Die Gesammt-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 =

Gesammt-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 p.C. 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 speziellen Angaben über die gesamte 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.	R.	M.	R.
A. Aus dem Personen-Verkehr.						
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-Überfracht und Frachtzuschläge für Werthangabe	63 673	24		
					1 925 156	90
B. Aus dem Güter-Verkehr.						
		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. Aus sonstigen Quellen.						
10		Gebühren für Benutzung des Bahntelegraphen im öffentlichen Verkehr	3 344	81		
11		Entschädigung von der Postverwaltung für Leistungen abseiten der Bahn	23 236	42		
12		Bergütung für Benutzung diesseitiger Transportmittel auf anderen Bahnen	121 939	7		
13		Mieten für Bahnhofs-Locale, Lagerräume ic.	9 041	30		
14		Pacht für die Restaurations 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 Gräbereten, Pflanzungen und Ackerstücke an der Bahn	8 403	43		
18		Zinsen aus laufenden Geldgeschäften und Zinsen des Reservefonds	105 867	38		
19		Bergütung für Mitbenutzung der diesseitigen Bahnhofs-Anlagen zu Neubrandenburg abseiten der Berliner Nordbahn	41 664	85		
20		Insgeheim	141	40		
					322 796	50
		Summe aller Einnahmen			4 541 730	2

II. Betriebs-Ausgaben.

Absch.	Tit.	Pos.	Bennennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.				
				M.	dt.	M.	dt.			
A. Allgemeine Verwaltung.										
I. Besoldungen.										
1	Gehalte der Directions-Mitglieder			30 300	—					
2	Gehalte der Beamten sämmtlicher Centralbureau			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 Aufsichtsrathes, der Direction und der Beamten der Allgemeinen Verwaltung			10 936	49					
3	Diätarische Ausihilfe in den Büroux derselben, sowie Löhne der ständigen Arbeiter in der Druckerei und Materialienverwaltung			5 034	—					
11	Umzugskosten und Miethe-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, Drucksachen, Porto, Depeschengebühren, Inspek- tionskosten, Bücher, Karten &c.			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-Büroux der ver- schiedenen Eisenbahn-Verbände			1 343	1					
4	Feuerver sicherungsprämie und Beitrag zum Feuerver sicherungsfond			7 650	—					
6	Dauernde Entschädigungen an im Dienste verunglückte Arbeiter und deren Hinterbliebene			2 710	8					
8	Mieten für Verwaltungsbüroux			1 800	—					
9	Unvorhergesehene Ausgaben			1 666	24					
						38 869	78			
Summe A. Allgemeine Verwaltung										
						222 088	76			

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Absch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	d.	M.	d.
B. Bahn - Verwaltung.							
	I.		Bejoldungen.				
		3	Gehalte der Bahnbetriebs-Ingenieure, deren Schreiber und Bureau-dienner, sowie des gesamten Streckenpersonals	246 934	15		
		4	Gehalte des Stationspersonals, mit Ausnahme des Expeditions-personals	131 646	60		
		5	Gehalte des Telegraphenpersonals	9 571	50		
						388 152	25
	II.		Andere persönliche Ausgaben.				
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Bahnpersonals	4 777	4		
		4	Löhne an Hülfsarbeiter 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.		Sachliche Verwaltungskosten.				
		1	Bureaubedürfnisse, Drucksachen &c.	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	—		
						101 912	81
	IV.		Unterhaltung der Bahnanlagen.				
		1	Unterhaltung des Planums, der Böschungen, Gräben &c.	6 610	54		
		2	Unterhaltung der Brücken, Durchlässe, Wege-Über- und Unterführungen, Futtermauern &c.	11 257	67		
		3	Unterhaltung des Oberbaues, incl. der dazu erforderlichen Materialien und der Kosten der Arbeitszüge	146 392	50		
		4	Unterhaltung der Gebäude auf den Bahnhöfen und der Strecke	33 549	80		
		5	Unterhaltung der Werkstattgebäude incl. deren Einrichtung	3 919	70		
		6	Unterhaltung der Bahnhofs-Nebenanlagen, Viehhäfe, Viehrampen, Gentesimalwaagen, Krahne, Brunnen, Wasserstations-Einrichtungen, Perrons, Pflasterungen, Einfriedigungen, Drainagen, Distancepfähle, Daimauern, Hafenbollwerke &c.	17 099	39		
		7	Unterhaltung der Bahn-Nebenanlagen, Wegeübergänge, Seiten-durchlässe, Warnungstafeln, Wärter-Controle-Einrichtungen, Gefäll- und Kurvenzeiger, Pflanzungen, Nummer- und Grenzsteine, Schneezäune &c.	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
			Latus			735 035	36

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Abzh.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	Δ	M.	Δ
			Transport			735 035	36
VI.			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
C.			Transport-Verwaltung.				
I.			Befolbungen.				
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		
II.			Andere persönliche Ausgaben.			248 237	66
2			Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagenpersonals	7 453	40		
3			Diätarische Ausihilfe im Expeditionsdienste	1 428	58		
4			Löhne an Hülfsarbeiter im Locomotiv- und Wagedienste	4 397	55		
5			Arbeitslöhne im Expeditionsdienste (Güterboden-Arbeiter, Kofferträger)	38 722	26		
6			Arbeitslöhne im Fahrdienste (Maschinen- und Wagenpumper, Nachheizer, Wasserpumper, Dampfpumpenheizer, Wagenschieber und andere Stationsarbeiter)	97 851	4		
7			Touren gelder der Beamten des Fahrdienstes	45 113	44		
8			Nachtgelder derselben	12 544	29		
9			Touren gelder der gemeinschaftlichen Fahrbeamten in den durchgehenden Verbandszügen	7 128	50		
10			Ersparnisprämien im Fahrdienste beim Kohlen- und Ölverbrauch	30 358	62		
11			Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen	803	30		
13			Prämien bei Entdeckung von Achs- und Bandagebrüchen	49	50		
14			Remunerationen, Gratificationen und Unterstützungen	1 229	70		
III.			Sachliche Verwaltungskosten.			247 080	18
1			Bureaubedürfnisse, Drucksachen für den Expeditions- und Fahrdienst, Plomben &c.	16 448	23		
2			Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale des Expeditions- und Fahrdienstes	15 519	77		
3			Unterhaltung und Ergänzung des Inventars der Transportverwaltung	674	48		
4			Dienstkleidung des Expeditions- und Fahrdienstes	20 740	15		
5			Tantième für Einfassirung der Frachtgelder	1 355	70		
7			Entschädigung für Vorhalten von Güterbodenfagen	330	—	55 068	33
			Latus			550 386	17

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

II.

Bilanz pro 3

Activa.	M.	R.
Nebernahme-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 vorrathigen 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
Summa	36 962 498	69

o 31. December 1878.

Passiva.

Passiva.		M	2
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	—
Reservesfond einschließlich des Zuflusses 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 Reservesfond	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) Lantième 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.			

III.

Rechnung des Reservefonds pro 1878.

Gegenstand.	Betrieb		Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	d.	M.	d.	M.	d.
I. Einnahmen.						
Bestand am Schlusse des Jahres 1877 laut Geschäftsbericht Anl. III.	1 668	509	19			
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1878	25	000	—			
Coursegewinn auf Effecten	46	099	55			
Summe der Einnahmen					1 739	608
					74	
II. Ausgaben.						
1) Betriebsmittel.						
Herstellung von 2 Stück 4rädr. 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 7slgigen Tragfedern in 8slgige an 9 Personenwagen	342	88				
Desgl. der Coupeelaternenlärcher an 31 Wagen	281	70				
Veränderung der Sandstreu-Apparate an 1 Locomotive	43	2				
Umänderung der Feuerthürringe und Schutzplatten an 7 dergl.	3 514	16				
Desgl. von 2 Stück 4 rädr. Tendern in Grädige	1 472	83				
					16 740	6
2) Inventar.						
Beschaffung von 10 Stück Richtungstafeln für die Züge auf Bahnhof Büzow und Kleinen	555	—				
Desgl. von 7 Stück Anstecktafeln für die Züge auf Bahnhof Büzow und Kleinen	22	86				
					577	86
3) Überbau.						
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.	R.	M.	R.
Transport			28 824	86
4) Gebäude.				
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	9 858	34		
Malchin				
Herstellung eines Windfanges an der Ostseite vor dem Expeditionslocale zu Bahnhof	500	98		
Bobitz				
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 Wärterebtablissements für 3 Familien auf der Strecke Blankenberg-				
Warnow (Theil)	11 671	32		
Desgl. für 2 Familien auf der Strecke Büzow-Schwaan	10 413	10		
			36 568	73
5) Bahnhofs-Nebenanlagen.				
Entwässerung auf dem Bahnhofe Rostock (Theil)	1 148	17		
Vergrößerung des Vor- und Droschken-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 Augusten-				
straße (Rest)	3 998	52		
Herstellung von Pflasterungen der Viehbuchten und Viehhöfe auf den Bahnhöfen				
Wismar, Büzow, Blankenberg, Schwaan, Schwerin, Calendorf, Malchin,				
Sassenhagen, Mölln, Derzenhof (Theil)	3 242	25		
Herstellung einer Centesimalwaage auf dem Bahnhofe Grevesmühlen	4 964	14		
Desgl. zu Bahnhof Teterow	6 010	44		
Desgl. einer Dreh scheibe zu Bahnhof Grevesmühlen	7 184	69		
			27 080	30
6) Bahn-Nebenanlagen.				
Herstellung von 631 m Schneegäulen 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 Pampow (Theil)	32	10		
			1 414	14
7) Umbau des Bahnhofes Büzow.				
Weiterer Ausbau des Bahnhofes (Theil)	85 075	90		
			85 075	90
Latus				
			178 963	93

Noch II. Ausgaben des Reservesfonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	R.	M.	R.
Transport			178 963	92
8) Electromagnetischer Telegraph.				
Beschaffung 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 Bülow	11 209	60	12 246	15
Summe der Ausgaben			191 266	83
III. Abschluß.				
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.	dt.	M.	dt.
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1877 laut Geschäftsbericht, Anlage IV	900 000	—		
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängiger Schienen, Schwellen <i>et c.</i>	88 525	30		
Coursgewinn 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
II. Ausgaben.				
1) Oberbau.				
Unterhaltung und Auswechselung des Oberbau-Materials, als: Schienen, Schwellen, Weichen <i>et c.</i>	194 472	3		
Umbau der Stuhlbahn auf der Strecke Hagenow-Zachow in 131 mm hohe Vignolsbahn	55 061	92		
			249 533	95
2) Inventar.				
Beschaffung von 3 Stück Wächter-Controle-Uhren	216	—		
Desgl. von 12 Stück Coupeelaternen	216	—		
Desgl. von 20 Stück Cocusmatten	280	—		
			712	—
3) Betriebsmittel.				
Herstellung von 3 Stück 4rädr. Personenwagen III. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz	16 398	69		
Desgl. von 4 Stück bedeckten 4rädr. Güterwagen, à 10 000 kg Tragkraft mit Bremse und bedecktem Bremfersitz	12 259	12		
Desgl. von 5 Stück bedeckten 4rädr. Güterwagen à 10 000 kg Tragkraft ohne Bremse	12 301	40		
Desgl. von 5 Stück offenen 4rädr. Hochbordwagen ohne Bremse à 10 000 kg Tragkraft	11 375	20		
Desgl. von 10 Stück offenen 4rädr. Hochbordwagen wie vor	24 627	73		
Desgl. von 10 Stück offenen 4rädr. Güterwagen mit Bremse und bedecktem Bremfersitz	27 416	52		
Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst einer Kesselplatte an 2 Locomotiven	1 461	47		
Desgl. der Feuerbüchsen-Rohrwand 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 Spritzkästen an 13 Locomotiven	486	32		
Desgl. des Aschlastens an 1 Locomotive	131	87		
Erneuerung der Schornsteine an 11 Locomotiven	736	75		
Desgl. von 5 Dampf-Ein- und -Ausströmungsröhren	391	76		
Latus	111 560	81	250 245	95

Vorh. II. Ausgaben des Erneuerungsfonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	d.	M.	d.
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 Bufferscheiben 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 Coupees				
I Classe und 24 Coupees II. Classe	11 734	8		
Desgl. der Wand- und Decken-Verkleidung an 31 Coupees 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-Garniere, Schlosser, Thüräulen &c.	1 629	59		
Desgl. der Blechverkleidung an 5 bedeckten Güterwagen	1 496	61		
Desgl. der Oberkästen an 5 Etage- 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.				
Neuabdeckung der zweiten Hälfte der Brücke über die Stepenitz bei Börzow mit				
Asphaltplatten (Reft)	2 565	19	2 565	19
5) Bahnhofs-Nebenanlagen.				
Erneuerung des Hafenbohlwerks zu Rostock (Reft)	13 771	69	13 771	69
6) Sonstige Ausgaben.				
Unkosten auf verkaufte Effecten	261	95		
Zinsen auf empfangene Vorhüsse	4 808	97		
			5 070	92
			437 873	85
Summe der Ausgaben				
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 <i>M.</i>
1. Reserve-Fond.	
Berlin-Potsdam-Magdeburger 4½ pGt. Prioritäts-Obligationen Lit. D	96 000
Breslau-Schweidnitz-Freiburger 4½ pGt. Prioritäts-Obligationen Lit. K	54 000
Dortmund-Söester 4 pGt. Prioritäts-Obligationen Serie I	187 500
Oberschlesische 4 pGt. Prioritäts-Obligationen Lit. D	23 700
Oberschlesische 4 pGt. Prioritäts-Obligationen von 1873	330 600
Thüringische 4½ pGt. garantirte Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C	174 300
Magdeburg-Leipziger 4 pGt. Prioritäts-Obligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft Lit. B.	80 000
Magdeburg-Halberstädter 4½ pGt. Prioritäts-Obligationen von 1873	51 000
Bergisch-Märkische 3½ pGt. Prioritäts-Obligationen Serie III, Lit. C	107 400
Obligationen der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinischen Eisenbahn-Schuld de 1870, à 3½ pGt.	28 500
Königlich Preußische 4 pGt. consolidirte Staats-Anleihe von 1878	55 000
Lombardische 5 pGt. Prioritäten Serie B	106 800
	Summe 1 294 800
2. Erneuerungs-Fond.	
Thüringische 4½ pGt. garantirte Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C	725 700
Österreichisch-Französische 5 pGt. Staatsbahn-Prioritäten I. Emission	84 800
	Summe 810 500

Stationsweise Zusammenstellung
im Jahre

Nr.	Von resp. nach	Es sind abgegangen von den Stationen:					
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
1	Lübeck	707	14 734	34 464	32 748	5 879	88 532
2	Lüdersdorf	3	134	3 437	6 095	205	9 874
3	Schönberg	411	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	4 506	32 226
7	Mecklenburg	3	255	2 167	3 489	93	6 007
8	Wismar	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-Desar	—	40	110	459	9	618
13	Hagenow	1053	13 093	20 221	23 590	5 351	63 308
14	Bentschow	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	4 722	67 631
21	Calendorf	101	2 681	5 674	7 707	364	16 527
22	Teterow	246	5 402	15 295	14 815	1 900	37 658
23	Maldin	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	Derzenhof	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.

I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.	Es sind angekommen auf den Stationen:						Nebenhaupt abgegangen und angekommen:					
						I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
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
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
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
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
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
71	3 153	12 708	14 087	1 555	31 574	145	6 438	25 327	28 829	3 061	63 800	2	246	2 413	3 042	107	5 510
2	246	2 413	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
338	10 617	23 277	21 752	3 028	59 012	661	21 353	45 794	44 250	6 507	118 565	4 553	29 058	46 751	50 362	11 776	139 500
4 553	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
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
8	884	1 854	10 051	208	13 005	15	1 765	3 709	20 615	426	26 530	—	25	117	405	8	555
—	25	117	405	8	555	—	65	227	864	17	1 173	956	12 681	19 120	26 127	5 473	64 357
956	12 681	19 120	26 127	5 473	64 357	2 009	25 774	39 341	49 717	10 824	127 665	49	3 082	16 515	17 323	626	37 595
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
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
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
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
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
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
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
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
678	10 904	22 616	20 422	4 015	58 635	1 222	21 395	45 454	40 869	7 255	116 195	8					

VII.

Stationsweise Zusammenstellung
der
beförderten Fracht- und Eisgüter im Jahre 1878.

Nr.	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expediert:				
		Frachtgut		Eisgut		Frachtgut		Eisgut		Frachtgut		Eisgut		
		Tonnen.	1/10	Tonnen.	1/10	Tonnen.	1/10	Tonnen.	1/10	Tonnen.	1/10	Tonnen.	1/10	
1	Übeck	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	Böbitz	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	Calendorf	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	Derßenhof	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.							
			Pferde Stück.	Rindvieh Stück.	Kälber Stück.	Schafe Stück.	Schweine Stück.	Hunde Stück.	Geflügel Stück.	Menagerie- und andere Thiere. 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	436	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	Bentschow	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	Calendorf	—	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	Derßenhof	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.

IX.

Vergleichende Übersicht

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		—	—	
Zehden	20 13 525	9 223 970		20 13 872	22 230 381		20 14 539	21 233 021	
Kirch-Desar	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	
Bentschow	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	
Bützow	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	
Nostock	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	
Calendorf	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	
Derzenhof	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 durchschnittlich 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									
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	—	—	—	—
Zachow	19	13 005	22	207 751	20	13 142	22	212 181	20	13 905	22	217 383
Kirch-Seser	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
Deutschow	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
Warnow	24	7 475	23	192 774	24	6 682	23	174 744	24	7 262	23	184 165
Bützow	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
Calendorf	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
Derbenhof	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 durch-
schnittlich zurückgelegt:

47,962 Kilometer.

48,496 Kilometer.

49,012 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Vergleichende Übersicht

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					
	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	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
Zehdenick	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
Bütow	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
Kalendorf	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
Derbenhof	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	1/1	1/10	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	1	7 086 053	4
Schönberg	15	4 525	6	14	168 930	9	16	4 290	9	16	159 902	8	17	4 215	5	15	169 646	6
Grevesmühlen	10	9 076	9	13	363 444	2	13	6 569	3	14	295 580	4	13	6 159	2	14	271 342	9
Bobitz	22	672	8	22	25 870	5	22	583	2	21	22 363	7	24	444	8	22	16 314	6
Kleinen	14	5 072	3	18	113 141	4	10	6 879	2	17	154 010	5	14	5 980	6	18	126 276	4
Wismar	8	12 623	7	10	735 700	8	8	13 545	6	8	841 614	6	8	14 064	0	9	872 097	2
Schwerin	2	44 847	3	5	2 006 145	9	2	44 539	7	5	1 939 575	3	3	38 954	9	5	1 739 064	7
Zehdenick	23	581	6	23	17 226	1	24	411	4	22	13 640	3	23	454	7	23	13 687	5
Hagenow	3	41 444	3	2	3 527 881	0	3	35 568	5	3	3 075 388	7	2	46 646	4	3	3 818 157	5
Bentschow	24	396	4	24	10 092	9	23	468	0	24	8 721	3	21	874	3	24	12 930	5
Blankenberg	13	5 534	0	19	309 233	6	14	6 497	8	13	385 315	7	11	6 781	0	12	422 737	6
Friedrichswalde	25	75	0	25	2 850	0	25	65	7	25	1 961	9	25	56	8	25	2 029	2
Warnow	20	1 472	6	21	37 581	5	21	768	4	22	18 586	7	22	623	5	21	16 699	3
Bützow	12	7 902	0	11	447 757	0	12	6 588	8	12	414 044	7	12	6 438	8	13	346 960	7
Schwaan	18	2 381	2	15	138 291	3	18	3 139	9	15	175 660	9	18	3 155	2	16	156 303	1
Rostock	4	32 710	1	3	3 498 731	5	4	27 597	5	4	3 015 813	2	5	30 452	5	4	3 175 578	9
Güstrow	6	19 659	2	6	1 333 206	4	7	22 269	0	6	1 531 113	9	7	18 518	0	7	1 308 714	7
Calendorf	19	1 650	2	20	108 023	0	19	1 801	9	19	123 347	2	19	2 117	0	17	147 260	5
Deterow	9	9 193	0	9	751 287	3	9	9 384	6	9	785 564	0	9	11 173	7	8	962 953	2
Malchin	11	8 402	2	8	818 953	4	11	6 800	2	10	574 624	4	10	8 845	3	10	800 968	8
Stavenhagen	16	4 390	1	12	374 881	8	15	6 346	7	11	500 994	6	15	5 916	5	11	497 419	4
Mölln	21	1 389	7	16	116 300	4	20	1 186	5	20	103 835	7	20	1 107	5	20	87 734	8
Neubrandenburg	7	19 183	5	7	1 296 460	7	6	22 875	4	7	1 332 343	7	6	26 388	6	6	1 454 956	7
Derzenhof	17	3 480	5	17	113 455	0	17	3 970	9	18	124 875	5	16	4 487	8	19	102 473	5
Landesgrenze	5	24 745	2	4	3 220 094	9	5	25 149	1	2	3 708 148	8	4	34 413	2	2	4 312 511	9
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: 90,018 Kilometer.

90,102 Kilometer.

82,884 Kilometer.

für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Rechnung
der
Pensions- und Unterstützungs-Gasse
pro 1878.

Nº	Gegenstand.	Betrag.	
		M.	Δ
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-Gasse
pro 1878.

Rechnung der Pensions- und Unterstüdzungs-Gasse pro 1878.		
Gegenstand.	Betrag.	M.
Ginnahme.		
am 31. December 1877	193 190	22
de 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
ifferenz auf Effecten	971	32
Ginnahme überhaupt	233 828	26
Ausgabe.		
en-Pensionen	782	10
1-Pensionen	930	96
Pensionen	60	—
ihungen	250	—
beim Ankauf von Effecten	19	20
Ausgabe überhaupt	2 042	26
Abschluß.		
Ginnahme	233 828	26
Ausgabe	2 042	26
Bestand am 31. December 1878	231 786	—
stehende Bestand befindet sich im Deposito der Hauptcasse in Effecten mit	214 757	40
in Baar mit	17 028	90
Zusammen mit	231 786	—