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

1879(1880)

Schwerin: Druck der F. Hartig'schen Officin, [1880?]

Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1879.

Schwerin.

Druck der F. Hartig'schen Officin.

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

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

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

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

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

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

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

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

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

Die auf diese Weise unter eine Verwaltung vereinigten Bahnstrecken repräsentiren eine Gesammtlänge von 321,344 Kilometern oder 42,817 Meilen.

Das Gesammt-Anlage-Capital beträgt	41 139 834 ℳ
Das Capital für Erweiterung der Bahn 2c. ult. 1872	1 310 513 „
Summa	42 450 347 ℳ

mithin pro Meile	990 742,57 ℳ
pro Kilometer	132 102,50 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 ₰ = 3 000 000 ℳ als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

Die Gesellschaft hat dafür den Preis von 4 500 000 ℛ = 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 ℛ = 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 ℛ = 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 1 475 705 ℳ aufgewendet, so daß das Gesammt-Anlage-Kapital unter Hinzurechnung der Aufwendungen für Erweiterungen sich am Schluß des Jahres 1879 auf 43 926 052 ℳ stellt.

Weiter hat die Gesellschaft laut Beschluß der General-Versammlung vom 28. Januar 1879 und auf Grund der landesherrlichen Concession vom 25. Februar ej. a. den Bau und Betrieb einer, von der Abzweigung in Malchin an gerechnet, 28,4 km langen normalspurigen Secundärbahn von Malchin (Station der Hauptbahn) nach Waren resp. bis an den Müritz-See daselbst unter nachfolgenden Modalitäten übernommen:

Die Secundärbahn bildet einen integrirenden Theil des Hauptunternehmens, und findet auf dieselbe das Gesellschafts-Statut und der Kaufcontract vom 2/12. April 1873, sowie der mit der Großherzoglichen Regierung abgeschlossene Zusatzvertrag vom 14. Januar 1879 gleichmäßig Anwendung.

Zu dem auf 1 137 000 ℳ veranschlagten Baucapital gewähren à fonds perdu:
die Großherzogliche Regierung einen Landeszuschuß von 20 000 ℳ pro km, in Summa 568 000 ℳ,
die Städte Malchin und Waren zusammen einen Zuschuß von 6000 ℳ pro km, in Summa 170 400 ℳ.

Der Rest der Bausumme — nach dem Anschlage 417 000 ℳ — wird aus dem Reservefond der Hauptbahn entnommen.

Außerdem hat ein adjacirender Groß-Grundbesitzer das zur Bahn erforderliche Terrain auf etwa 13 km Bahnlänge unentgeltlich hergegeben.

Die Bauausführung hat in der Art stattgefunden, daß das gesammte Betriebs-Material der Hauptbahn einschließlich der Locomotiven auf die Secundärbahn übergehen kann. Insbesondere sind als Schienen die bisher auf der Hauptbahnstrecke Bützow-Rostock in Benutzung gewesenen 108 mm hohen Stuhlbahnschienen zur Verwendung gekommen. Der Bau ist im April 1879 in Angriff genommen, die Betriebseröffnung hat am 9. November 1879 stattgefunden.

Die Baurechnung hat noch nicht abgeschlossen werden können. Bis Ende 1879 sind aus dem Reservefond an Baukosten entnommen = 316 560,80 ℳ

1. Bahnbeschreibung.

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

Dieselbe hat ihren Anfangspunct in dem Bahnhof der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn zu Lübeck, überschreitet in nächster Nähe des Bahnhofs einen Arm der Trave und läuft bis zu dem von der Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung angelegten Rangirbahnhof auf 2,25 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 Wackenitz, bei Bahnhof Schönberg die Maurine und unweit des Bahnhofes Grevesmühlen die Stepenitz; von hier steigt sie in südöstlicher Richtung bis zur Station Bobitz und senkt sich alsdann hinab nach dem Bahnhof Kleinen, welcher Knotenpunct für die Zweigbahnen Kleinen-Wismar und Kleinen-Hagenow ist. Von Kleinen aus, das nördliche Ende des großen Schweriner Sees umgehend, führt die Bahn in östlicher Richtung über Haltestelle Ventschow und Station Blankenberg weiter, überschreitet unweit der Haltestelle Warnow den Fluß gleichen Namens mittelst Brücke von eisernem Ueberbau und führt am Thalrande des rechtsseitigen Warnow-Ufers zum Bahnhof Bützow, 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 Lalendorf 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 Oertzenhof hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunct an der mecklenburgisch-preußischen Gränze, 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 229,832 km.

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

Die Zweigbahn Kleinen-Hagenow, in weitem Bogen den Schweriner See umgehend, führt über Schwerin, die Haltestellen Holthusen (bisher Pampow genannt) und Zachun nach Bahnhof Hagenow zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Sie ist 44,745 km lang.

Die Zweigbahn Bützow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Bützow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, übersetzt diesen Fluß unweit des letzgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunct, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Bützow-Schwaan liegt der tiefste Punct der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,857 m ist. Die Länge beträgt 31,061 km.

Die Secundärbahn von Malchin nach Waren zweigt sich aus dem Bahnhof Malchin in südlicher Richtung ab, überschreitet in der Nähe von Malchin die Peene und führt, das Bauerndorf Gielow, sowie die Güter Basedow, Schwinkendorf, Levenstorf, Schönau und Falkenhagen berührend, in fortgesetzt südlicher Richtung nach Waren. Der hier angelegte Bahnhof ist durch ein 1,34 km langes, nur für den Güterverkehr bestimmtes Geleis mit dem Hafen der Müritz verbunden.

Der Bahnhof Waren liegt 62,567 m über dem Bahnhof Malchin, die größte Steigung der Bahn beträgt 1 : 60, die Radien der Curven variiren zwischen 2000 m und 210 m. In der Hafenbahn findet sich auf eine kurze Strecke eine Curve von 150 m Radius. Die Länge beträgt von Mitte des Empfangsgebäudes Malchin bis dahin Waren 27,604 km.

A. Bahnplanum.

Das Terrain ist überall, mit Ausnahme der Bahnstrecke Malchin-Waren, für die Anlage zweier Geleise erworben. Die Erdarbeiten sind jedoch nur theilweise zweigeleisig ausgeführt. Ebenso sind die Nebelbrücke bei Bützow, Richtung Güstrow, die Warnowbrücke bei Schwaan, die Travebrücke bei Lübeck und die Peenebrücke bei Malchin nur für ein Geleis, die übrigen Bauwerke dagegen, mit Ausnahme der Nebelbrücke bei Bützow, Richtung Schwaan, welche drei Geleise hat, für zwei Geleise ausgeführt.

Die Kronenbreite des Planums der Hauptbahn 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 1½füßig, für die Abträge 1⅓füßig mit 0,471 m breiten Bankets auf je 1,883 m Höhe. Zum Schutz gegen Schneewehungen sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt. Das Planum der Secundärbahn ist 4,3 m breit; die Böschungen sind im Auftrage 1½füßig, im Abtrage je nach der Bodenbeschaffenheit 1¼füßig, oder 1½füßig 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 . . . . . 348,948 km
Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengeleise bei Wismar, Rostock und Waren, sowie des Geleises zum Kohlenlagerplatz in Wismar, gegenwärtig eine Länge von . 87,977 „

Mithin Gesammtlänge . . . . . 436,925 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:

	1879.		1878.	
	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.
131 mm hohes Vignolgeleis .	66,813 km	0,599 km	30,760 km	0,599 km
125 „ „ „	207,492 „	44,000 „	211,383 „	41,071 „
121 „ „ „	29,465 „	3,690 „	31,475 „	3,753 „
105 „ „ „	1,184 „	15,082 „	1,246 „	14,447 „
78 „ „ „		3,623 „		4,092 „
Stuhlschienengeleis	43,994 „	20,983 „	46,704 „	20,293 „
Summa	348,948 km	87,977 km	321,568 km	84,255 km

Mithin ergiebt sich pro 1879 eine Zunahme an Hauptgeleisen von 27,380 km und an Nebengeleisen von 3,722 km.

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

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

2 Laschen à 540 mm lang, à 6,0 bis 7,0 kg
4 Laschenbolzen, à 0,825 „ 0,94 „

Auf den Endschwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch 2 verzinkte Tirefonds 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 Stahlkopfschienen 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 Tirefonds 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 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 0,49 kg schwer,
und 1 Unterlagsplatte von 3,60 kg Gewicht.

Auf den Stoßschwellen sind die 125 mm hohen Vignolschienen mittelst Unterlagsplatten durch 4 Hakennägel, auf den Mittelschwellen dagegen durch 2 Hakennägel befestigt. In der Mitte jeder Schiene liegt ebenfalls eine Unterlagsplatte von 2,6 kg Gewicht.

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 Bessemer 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 und 1879 die Strecke Malchin-Waren damit ausgerüstet worden.

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

c. Weichen.

Es sind im Ganzen 471 Weichen und 6 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 18 Stück englische, 2 Stück Blockweichen, die übrigen Zungenweichen.

Die Stellung der Weichen wird zum Theil durch eine am Weichenbock angebrachte Blechtafel, welche im Dunkeln durch eine aufgesteckte Laterne erleuchtet wird, zum Theil durch an die Laternen angebrachte transparente Pfeile und runde Scheiben angezeigt. Bei den älteren Weichen sind die Zungen aus gewöhnlichen Schienen, bei den Plattenweichen dagegen aus Gußstahl hergestellt.

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

d. Schwellen.

Sämmtliche zur Verwendung gekommene hölzerne Schwellen sind kieferne 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 — 0,84 m von Mitte zu Mitte entfernt. Der Abstand der Endschwellen von den Schienenstößen beträgt 0,3 m.

Die eisernen Schwellen, welche auf der Strecke Bützow-Rostock versuchsweise eingelegt sind, enthalten nebenstehende Querschnittsform und sind 2,3 m lang. Die beiden Enden derselben sind in einer Länge von je 0,625 m mit einer Neigung von 1 : 20 aufgebogen. Unter den Befestigungsstellen für die Schienen sind mittelst je zweier Nieten Querrippen zur Vermeidung seitlicher Verschiebungen angebracht.

Die Befestigung der Schienen auf diesen eisernen Schwellen wird durch schmiedeeiserne Klemmplättchen, mit je nach der Spurweite größeren, oder kleineren Ansätzen, und Schraubenbolzen in der Weise vermittelt, daß letztere mit dem Kopfe unter die Schwelle fassen, während die in der Schwelle und auf dem Schienenfuße sitzenden Klemmplättchen durch den Bolzenschaft und die Schraubenmutter fixirt werden.

Sämmtliche eisernen Schwellen sind vor dem Verlegen in die Bahnbettung im warmen Zustande mit einem Theeranstrich versehen.

Das Kiesbett der Hauptbahn ist 0,29 m tief und 3,1 m breit ausgekoffert, während das der Secundärbahn aufgesetzt ist. Die Einschnitte in Thon- und Lehmboden sind durch ein ausgedehntes Drainirungssystem entwässert. Die hölzernen 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 Oeffnung . . . . . 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 Oeffnungen à 12,6 m und 2 Oeffnungen à 6,3 m.

2) Kleinere Brücken und Durchlässe von über 2 m bis 10 m Lichtweite jeder Oeffnung 63 Stück.
   Davon sind: 43 gewölbt
   und 20 mit eisernem Ueberbau versehen.
   Summa: 63.

3) Wegeüberführungen . . . . . 23 Stück.

Davon: 2 gewölbt,
2 mit eisernem Ueberbau,
14 mit hölzernem Ueberbau,
5 ganz Holzbau.

Summa: 23.

4) Wegeunterführungen . . . . . 11 Stück.

Davon: 6 gewölbt,
5 mit eisernem Ueberbau.

Summa: 11.

5) Kleine Durchlässe bis zu 2 m Lichtweite . . . . . 505 Stück.

Davon:

einfache Röhren	222	Stück.
doppelte „	12	„
dreifache „	1	„
offene Durchlässe	16	„
einfache Plattendurchlässe . . .	139	„
doppelte „ . . .	40	„
dreifache „ . . .	2	„
gewölbte Durchlässe	54	„
mit eisernem Ueberbau . . .	9	„
mit hölzernem „	1	„
rund gemauerte Siele	9	„
Summa:	505	Stück.

6) Seitendurchlässe in Wegeübergängen und Parallelwegen . . . . . 453 Stück.

Davon:

einfache Röhren	326	Stück.
doppelte „	9	„
gemauerte „	5	„
gewölbte Durchlässe	2	„
Plattendurchlässe	85	„
Holztrummen	9	„
Holzbrücken	17	„
Summa:	453	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) der Hauptbahn ist 1 : 100, welche 4mal 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.

Auf der Secundärbahn Malchin-Waren ist die Maximalsteigung 1 : 60 und der kleinste Radius in den Curven 210,0 m. Eine derartige Curve kommt indessen nur ein Mal und zwar bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Malchin vor.

E. Bahnhöfe und Haltestellen.

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

Bahnhöfe und Haltestellen.	Entfernungen. Kilometer. im Einzelnen.	im Ganzen.
1. Lübeck-Landesgrenze.		
Lübeck.		
Rangirbahnhof	3,02	
Lüdersdorf	8,09	11,11
Schönberg	8,18	19,29
Grevesmühlen	17,37	36,66
Bobitz	13,84	50,50
Kleinen	8,76	59,26
Ventschow	8,30	67,56
Blankenberg	9,22	76,78
Friedrichswalde	4,23	81,01
Warnow	8,39	89,40
Bützow	10,48	99,88
Güstrow	13,60	113,48
Lalendorf	15,76	129,24
Teterow	13,26	142,50
Malchin	14,02	156,52
Stavenhagen	11,19	167,71
Mölln	19,45	187,16
Neubrandenburg	13,96	201,12
Sponholz	7,17	208,29
Oertzenhof	14,88	223,17
Landesgrenze vor Strasburg	6,66	229,83
2. Kleinen-Wismar.		
Kleinen.		
Mecklenburg	9,30	
Wismar	6,41	15,71
3. Kleinen-Hagenow.		
Kleinen.		
Schwerin	16,45	
Holthusen	9,50	25,95
Zachun	6,55	32,50
Kirch-Jesar	7,23	39,73
Hagenow	5,02	44,75
4. Bützow-Rostock.		
Bützow.		
Schwaan	14,30	
Rostock	16,76	31,06
5. Malchin-Waren.		
Malchin.		
Gielow	5,96	
Basedow	4,80	10,76
Schwinkendorf	3,23	13,99
Levenstorf	4,44	18,43
Schönau-Falkenhagen	2,00	20,43
Waren	7,17	27,60
Summe	348,95	348,95

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

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

b. Electromagnetische Telegraphen.

Die Bahnstrecken Hagenow-Schwerin, Kleinen-Wismar und Malchin-Waren haben eine Omnibusleitung, die übrigen Strecken eine Omnibus- und Correspondenzleitung. Die Omnibusleitung ist in 9 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 627,2 km lang und besteht, außer der Correspondenzleitung Bützow-Rostock und der Omnibusleitung Malchin-Waren, welche aus 4 mm starkem, verzinkten Eisendraht hergestellt ist, 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 65 Stück, davon 58 auf Stationen und 7 in Reserve, beziehungsweise als Uebungsapparate; ferner 22 Stück Streckenapparate, gleichfalls Blauschreiber.

Jeder fahrplanmäßige Zug, mit Ausnahme derjenigen auf der Bahnstrecke Malchin-Waren, ist mit einem portativen Apparate versehen. Die auf letztgenannter Strecke befindlichen Zwischenstationen sind mit Stationsläutewerken ausgerüstet.

G. Nebenanlagen.

Die Hauptreparatur-Werkstätten befinden sich in Schwerin und Malchin. Mit letzterer ist eine Wagenbauanstalt verbunden, in welcher im Laufe des Jahres 1879 7 Stück Hochbordwagen, 4 Stück bedeckte 4rädr. Güterwagen mit Bremse und bedecktem Bremsersitz und 4 Stück bedeckte Güterwagen ohne Bremse 2c. fertig gestellt sind.

II. Im Laufe des Jahres 1879 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

1. **Bahnhof Kleinen.** Verlängerung des 3. Geleises mit 124 mm hohen Vignolschienen.
2. **Bahnhof Bützow.** Herstellung einer Verbindung zwischen dem 1. und 2. Geleise der Feldseite mit 2 Weichen. Umbau des Stuhlgeleises im Hauptgeleise der Stadtseite und in der Curve des Schnellzugsgeleises der Feldseite in 124 mm hohes Vignolgeleis. Die neue Wasserstations-Anlage wurde in Angriff genommen und das Pumpenhaus, sowie das Gebäude für die Reservoire nahezu vollendet, auch die Materialien zu den Röhrenleitungen und die Reservoire beschafft.

3. **Bahnhof Teterow.** Die Petroleumerleuchtung des Güterschuppens mit Dienstlocalen ist beseitigt und dafür eine Gasleitung hergestellt.
4. **Bahnhof Malchin.** Für die Abzweigung nach Waren ist im durchgehenden Geleise eine neue Weiche eingelegt und damit im Zusammenhange die Wärterbude Nr. 277 entsprechend versetzt. Ferner sind die beiden Weichen Nr. 22 und 23 in der Richtung nach dem Empfangshause zu verlegt und eine Erweiterung zwischen dem ersten und zweiten Geleise zwecks Anlage eines Zwischenperrons, dem Empfangshause gegenüber, vorgenommen. Für den Güterschuppen ist eine neue Gasleitung hergestellt.
5. **Bahnhof Mölln.** Zwecks Trockenlegung der beiden Familienhäuser ist eine Drainage ausgeführt und zur sicheren Handhabung des Betriebes ist der Abschlußtelegraph in der Richtung Neubrandenburg um 1100 m vorgeschoben und mit Zugvorrichtung versehen.
6. **Bahnhof Neubrandenburg.** Behufs besserer Einfahrt der Züge in der Richtung von Strelitz sind 2 neue Weichen, darunter eine halbe englische Weiche, eingelegt worden.
7. **Bahnhof Schwerin.** Anlage einer Wasserspülung für die Retirade am Perron. Neudeckung des nördlichen Flügels am Empfangshause mit Schiefer. Herstellung einer Chaussee zwischen der Augustenstraße und der Stellmacher-Werkstatt.
8. **Haltestelle Holthusen.** Neubau eines Stationshauses mit den nöthigen Einrichtungen und Nebenanlagen.
9. **Bahnhof Hagenow.** Umpflasterung der Zufuhrstraße von der Stadt Hagenow mit Kopfsteinen.
10. **Bahnhof Schwaan.** Das im Hauptgeleise noch vorhandene Stuhlschienengeleis wurde in 124 mm hohes Vignolgeleis umgebaut.
11. **Bahnhof Rostock.** Umgebaut sind 610 m des Hauptgeleises (Stuhlbahn) in 124 mm hohe Vignolbahn. 60 lfde. m des Hauptperrons, welcher aus Holz construirt war, wurden massiv umgebaut.

b. Auf freier Strecke.

1. Neuaufmauerung der versackten Flügelmauer an der Wegeunterführung bei Gallentin, Strecke Kleinen-Schwerin.
2. Erneuerung des Bohlenbelages auf der Straßenüberführungsbrücke in der Paulsstraße zu Schwerin.
3. Erneuerung der Parallelwegebrücke Stat. 23,87, Strecke Schwerin-Zachun.
4. Neubau der Wärterbude Nr. 75 an der Strecke Kleinen-Schwerin.
5. Auf der Strecke Lübeck-Schönberg wurden 4510 lfde. m Geleis mit 131 mm hohen Vignolschienen umgebaut.
6. Auf der Strecke Kleinen-Blankenberg wurden 369 m, auf der Strecke Warnow-Bützow 1027 m, auf der Strecke Bützow-Schwaan 13 275 m, auf der Strecke Schwaan-Rostock 14 225 m, in Summa 28 896 m, in 131 mm hohes Vignolgeleis von Bessemer Stahlschienen eingebaut; davon auf der Strecke Bützow-Rostock 10 015 m auf eisernen Querschwellen und 650 m versuchsweise auf Holz- und Eisenschwellen. Ferner sind auf der Strecke Schwaan-Rostock 775 m 124 mm Vignolgeleise von Bessemerstahl eingebaut.
7. Auf der Strecke Neubrandenburg-Oertzenhof sind 2625 m Geleis mit 131 mm hohen Bessemer Vignolschienen umgebaut.
8. Es sind 1786 lfde. m Schneezäune neu hergestellt worden.

c. Beschaffung von Betriebsmitteln.

1. 4 Stück bedeckte 4 rädr. Güterwagen à 10000 kg. Tragfähigkeit mit Bremse und bedecktem Bremersitz.
2. 4 Stück bedeckte 4 rädr. Güterwagen à 10000 kg. Tragfähigkeit ohne Bremse 2c.
3. 7 Stück offene 4 rädr. Güterwagen mit hohen Bords à 10000 kg. Tragfähigkeit.

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

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1879 wurde an Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung neu eingebaut:

12 896	Stück	eiserne Querschwellen,
31 227	„	Mittelschwellen,
342	„	Stoßschwellen,
363	„	= 1275 lfd. Meter Weichenschwellen,
6	„	Weichen.
12	„	Herzstücke,
11 718	„	Schienen, nämlich:
	9 780 Stück	131 mm hohe Vignolschienen,
	1 530 „	125 „ „ „
	348 „	105 „ „ „
	60 „	Stuhlschienen.

K. Anschlußgeleise.

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

2. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren vorhanden:

		1879	1878
1. Locomotiven nebst Tendern:	ungekuppelte	6 Stück	6 Stück
	einfach gekuppelte	42 „	41 „
	zweifach gekuppelte	11 „	11 „
	Zusammen:	59 Stück	58 Stück
mithin 1879 mehr: 1 Stück.			
2. Personenwagen:		142 Stück	142 Stück
3. Güterwagen:	bedeckte	524 Stück	519 Stück
	offene	280 „	274 „
	Plateauwagen	39 „	39 „
	Zusammen:	843 Stück	832 Stück
mithin 1879 mehr: 11 Stück.			

Der Gesammtwagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1879:

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,

843 Güterwagen mit 152 780 Ctr. = 7 639 000 kg Tragfähigkeit.

Von denselben sind 309 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1878 enthielten die gesammten 832 Güterwagen 150 460 Ctr. = 7 523 000 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, die Materialien-Verwaltung und die Telegraphen-Inspection.

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 ꝛc. 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 ergiebt sich aus dem Rechnungsabschluß in Anlage XI. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 15436,61 ℳ geleistet.

Betheiligt waren an der Pensions-Casse ult. 1878 534 Personen, deren Diensteinkommen zusammen 376221 ℳ betrug. Im Jahre 1879 traten der Casse bei 36 Mitglieder mit zusammen 27595 ℳ Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Pensionirung 2, durch Tod mit Wittwenpension 2, durch Tod ohne Wittwenpension 1 und durch Dienstaustritt ohne Pension 6 Mitglieder, zusammen 11 Mitglieder mit einem Diensteinkommen von 6456 ℳ, so daß am Schlusse des Jahres 1879 ein Bestand verblieb von 559 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 397 360 ℳ.

Die Anzahl der Pensionaire betrug ult. 1878 23 mit einer Jahrespension von 2546,96 ℳ. Im Laufe des Jahres 1879 wurden 2 Invaliden- und 2 Wittwenpensionen im Betrage von 1060,44 ℳ gewährt; erloschen sind 3 Invaliden- und 1 Wittwenpension mit zusammen 524,60 ℳ, dagegen sind die Wittwen der erloschenen 3 Invaliden mit 290,16 ℳ im Pensionsgenusse verblieben. Die Casse war demnach ult. 1879 belastet mit einer Gesammt-Jahrespension von 3372,96 ℳ, woran 26 Personen participiren.

Laufende Unterstützungen wurden in Beihalt der Bestimmung im § 17, Absatz 5, des für die Pensions- und Unterstützungs-Casse normirenden Reglements an 3 nicht pensionsberechtigte Beamtenwittwen mit zusammen 237 ℳ gewährt.

Die Anzahl derjenigen Pensionaire (vormals Großherzogliche Diener), welche aus der Betriebscasse auf Grund des Kaufcontractes ihre Pensionen beziehen, belief sich ult. 1879 auf 14 Personen und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 8354,40 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 desfallsigen 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 1879 463. 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 Jahresschlusse auf 5370,82 *M.* Die in der Vereinscasse aufgekommenen und zu Vorschüssen nicht verwendeten Gelder sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt, welche am 31. December 1879 einen Nominalwerth von 44 050 *M.* und einen Courswerth von 39 797,75 *M.* hatten. Dieselben werden im Cassengewölbe der Eisenbahngesellschaft aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug ult. 1879 53 801 *M.*, worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 % noch weitere 2,1 % als Antheil an dem pro 1879 erzielten Reingewinn, also zusammen 5,1 %, gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der Zinsen und des Gewinnantheiles von zusammen 2480,53 *M.*, hat sich das Gesammtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1879 auf 56 281,53 *M.* erhöhet.

2) Betriebsdienst.

Die Anzahl der abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge	730	
= Personenzüge	5 110	
= gemischte Züge	6 662	
= Güterzüge	1 132	13 634
Extra-Personenzüge		67
= Güterzüge		58

Es legten überhaupt zurück:

A. Locomotiven.

	auf eigener Bahn.	auf fremden Bahnen.	in Summe.
	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.
in Schnellzügen	167 443	3 665	171 108
= Personenzügen	335 423	3 665	339 088
= gemischten Zügen	438 843	3 930	442 773
= Güterzügen	221 321	4 950	226 271
= Extrazügen	15 653	195	15 848
= Leerfahrten	50 312	1 005	51 317
= Arbeitszügen	18 368	—	18 368
Summe	1 247 363	17 410	1 264 773
Davon: **Nutzkilometer**	1 197 051	16 405	1 213 456

Außerdem haben die Locomotiven 38 140 Rangirstunden geleistet.

B. Wagen.

	Achskilometer.	Achskilometer.	Achskilometer.
Personenwagen	7 881 681	2 176 252	10 057 933
Güter- und Gepäckwagen	14 495 258	6 889 345	21 384 603
Summe	22 376 939	9 065 597	31 442 536

C. Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen	2 047 878	Achskilometer,
Güter- und Gepäckwagen	8 301 672	=
Summe	10 349 550	Achskilometer.

D. Wagen der Reichspostverwaltung.

	2 453 007	Achskilometer.

auf diesseitiger Bahn.

Auf diesseitiger Bahn sind mithin überhaupt zurückgelegt:

von den eigenen Wagen	22 376 939	Achskilometer,
= = fremden = ...	10 349 550	=
= = Postwagen	2 453 007	=
Summe	35 179 496	Achskilometer.

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

Die Anzahl der im Jahre 1879 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme	115	Stück
Privat-Telegramme	6713	„

Die für Privat-Telegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto ꝛc. betragen 4 969,72 M.

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn ꝛc. . . . . 1 640,24 „

Bleibt als diesseitiger Antheil 3 329,48 M.

3) Verkehrsverhältnisse.

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

Die Umarbeitung der Tarife für den directen Verbands-Güterverkehr nach dem Reformsystem ist vollständig durchgeführt.

Die Tarife für den Verkehr auf der Secundärbahn Malchin-Waren sind nach den für die Tarife auf der Hauptbahn geltenden Einheitssätzen mit einem Zuschlage von 15 Procent festgestellt, dergestalt jedoch, daß die Expeditionsgebühr von jedem Zuschlage frei geblieben ist.

Die Station Waren ist für die Personen- und Güterbeförderung mit Tarifen nach sämmtlichen Stationen der Hauptbahn, sowie mit directen Tarifen für den Verkehr mit Stationen der Berlin-Stettiner, der Berliner Nordbahn, der Berlin-Hamburger, der Lübeck-Hamburger, bzhw. der Magdeburg-Halberstädter Bahn ausgerüstet. Die Haltestellen haben dagegen nur Tarife für den Verkehr unter sich, sowie nach Malchin und Waren.

Die Beziehungen der diesseitigen Stationen sind sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr je nach dem hervortretenden Bedürfniß auf eine größere Anzahl Stationen fremder Bahnen ausgedehnt, auch hat der über die Bahn sich bewegende Transitverkehr durch Einbeziehung weiterer Stationen der anschließenden Bahnen in die bezüglichen Tarife eine Erweiterung erfahren.

Neue Tarife sind zur Einführung gekommen für die Personenbeförderung mit Stationen der Altona-Kieler, Schleswig'schen und Eutin-Lübecker Eisenbahn und für die Güter-Abfertigung durch Einbeziehung der Stationen Schwerin, Wismar, Güstrow und Rostock in den Hamburg-Lübeck-Bayerischen Verkehr.

Der directe Personenverkehr erstreckt sich nicht nur auf die Nachbarbahnen, nämlich die Berlin-Hamburger, Lübeck-Hamburger und Lübeck-Büchener, die Eutin-Lübecker, die Berlin-Stettiner und die Berliner Nordbahn, sondern auch auf die Stationen Magdeburg, Stendal, Halle und Leipzig der Magdeburg-Halberstädter Bahn, Lüneburg und Hannover der Hannover'schen Bahn, Bremen, Düsseldorf und Köln der Köln-Mindener Bahn, sowie auf Neumünster, Schleswig, Flensburg, Ploen und Kiel der Schleswig-Holstein'schen Bahnen.

Directe, die diesseitige Bahn transitirende Personenbeförderung findet statt zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner und der Berliner Nordbahn andererseits, sowie zwischen Stationen der Berlin-Stettiner Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits und ferner zwischen Hamburg und Berlin einerseits und Kopenhagen andererseits via Rostock-Nykjöbing. Weiter ist diesseitige Bahn an dem Rundreiseverkehr nach dem östlichen Holstein sowie am Deutsch-Dänischen Rundreiseverkehr betheiligt.

Der directe Güterverkehr erstreckt sich auf die Nachbarbahnen und einzelne Anschlußbahnen derselben, nämlich die Berlin-Anhaltische, die Berlin-Görlitzer, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Hinterpommersche und die Cottbus-Großenhainer Bahn.

Ferner sind die diesseitigen Stationen je nach ihrer Bedeutung noch an folgenden Verbandsgüterverkehren betheiligt: am Ostseeverbandsverkehr, am Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbande, am Niederdeutschen, Rheinisch-Niederdeutschen, Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen, Norddeutsch-Sächsischen, Hamburg-Lübeck-Bayerischen, West- und Nordwestdeutschen, Hanseatisch-Preußischen, Hanseatisch-Schlesischen, Hamburg-Lübeck-Schlesischen, Böhmischen Braunkohlen-, Deutsch-Polnischen und Deutsch-Russischen Verkehr.

Der die diesseitige Bahn transitirende Güterverkehr umfaßt den Verkehr zwischen den Stationen der Berlin-Stettiner Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits; ferner im Ostseeverbande den Verkehr zwischen Stationen der Schleswig-Holstein'schen und Eutin-Lübecker Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits, im Hamburg-Pommerschen Verbande den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger und der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner und der Hinterpommerschen Bahn andererseits; im Hanseatisch-Preußischen, im Deutsch-Polnischen und Deutsch-Russischen Verbande den Verkehr zwischen Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Ostbahn, der Oberschlesischen, der Ostpreußischen Südbahn, der Marienburg-, Mlawkaer-, der Posen-Creuzburger-, der Polnischen- und der Russischen Bahnen andererseits.

4) Ergebnisse des Betriebes.

A. Personenverkehr.

1) Personenbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

auf Tourbillets in	I. Classe	3 086	Personen auf	205 521	Kilometer,
„ „ „	II. „	60 148	„ „	3 695 678	„
„ „ „	III. „	146 269	„ „	7 240 518	„
„ „ „	IV. „	337 477	„ „	11 470 125	„
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)					
in	II. Classe	53 888	„ „	2 095 102	„
„	III. „	163 094	„ „	4 839 072	„
Militairpersonen		45 203	„ „	2 927 919	„
	in Summe	809 165	Personen auf	32 473 935	Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in I. Classe	3 686	Personen auf	274 139	Kilometer.
„ „ „ II. „	38 717	„ „	3 117 749	„
„ „ „ III. „	60 415	„ „	4 543 233	„
„ „ „ IV. „	82 225	„ „	6 629 852	„
„ Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)				
in II. Classe	4 950	„ „	273 852	„
„ III. „	10,286	„ „	480 250	„
Militairpersonen	14 781	„ „	1 569 583	„
in Summe	215 060	Personen auf	16 888 658	Kilometer.

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	6 772	Personen auf	479 660	Kilometer,	oder 70,83	Kilometer im Durchschnitt pro Person.
= = II. =	157 703	= =	9 182 381	=	= 58,23	
= = III. =	380 064	= =	17 103 073	=	= 45,00	
= = IV. =	419 702	= =	18 099 977	=	= 43,13	
in Summa:	964 241	Personen auf	44 865 091	Kilometer,	oder 46,53	
Militairpersonen . . .	59 984	= =	4 497 502	=	= 74,98	
Summe überhaupt:	1 024 225	Personen auf	49 362 593	Kilometer,	oder 48,20	

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

für die Beförderung von:		im Durchschnitt:	
Civilpersonen . . .	1 747 083,68 M.	1,81 M. pro Person und 0,039 M.	pro Person und Kilometer.
Militairpersonen . .	66 639,50 =	1,11 = = = = 0,015 =	
an diversen Neben-Einnahmen . . .	15 064,96 =	— = = = = — =	
in Summe:	1 828 788,14 M.	1,79 M. pro Person und 0,037 M.	

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1879 giebt die in der Anlage VI. enthaltene Zusammenstellung specielle Nachweisung, während die Anlage IX. die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1878 und 1877 enthält.

Der Personenverkehr ergiebt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1879		im Jahre 1878		daher im Jahre 1879	
	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer
Civilpersonen:						
in I. Classe .	6 772	479 660	7 623	509 282	weniger 851	weniger 29 622
= II. = .	157 703	9 182 381	165 450	9 557 250	= 7 747	= 374 869
= III. = .	380 064	17 103 073	385 324	17 297 104	= 5 260	= 194 031
= IV. = .	419 702	18 099 977	420 532	18 122 317	= 830	= 22 340
	964 241	44 865 091	978 929	45 485 953	weniger 14 688	weniger 620 862
Militair-Transporte	59 984	4 497 502	59 480	4 318 017	mehr 504	mehr 179 485
Gesammt-Verkehr:	1 024 225	49 362 593	1 038 409	49 803 970	weniger 14 184	weniger 441 377

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

für Civilpersonen	im Jahre 1879	1 762 148,64 M.
	= = 1878	1 796 729,06 =
	mithin 1879 weniger . .	34 580,42 M.
für Militair-Transporte	im Jahre 1879	66 639,50 M.
= = =	= 1878	64 754,60 =
	mithin 1879 mehr . .	1 884,90 M.
überhaupt	im Jahre 1879	1 828 788,14 M.
= =	= 1878	1 861 483,66 =
	mithin 1879 weniger . .	32 695,52 M.

2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurden an Gepäck:

im Binnenverkehr	3 578,1	Tonnen auf	211 566,8	Kilometer,
= Verkehr mit anderen Bahnen	2 018,1	= =	171 449,1	=
in Summe:	5 596,2	Tonnen auf	383 015,9	Kilometer.

Die Einnahme hierfür betrug:
für den Transport: 61 525,83 M., im Durchschnitt: 11,01 M. pro Tonne und 0,16 M. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergiebt das Jahr 1879 einen Mindertransdort von 82,9 Tonnen auf 8 044,6 Kilometer weniger und eine Mindereinnahme von 2 147,41 M.

B. Güterverkehr.

1) Güterbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

Eilgüter	1 664,6	Tonnen auf	103 150,1	Kilometer,
Stückgüter und Güter der allgemeinen Wagenklassen . .	27 961,5	= =	1 904 836,7	=
Güter der Special- und Ausnahme-Tarife	95 226,2	= =	4 967 496,0	=
	124 852,3	Tonnen auf	6 975 482,8	Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	36 723,5	= =	2 453 167,5	=
in Summe:	161 575,8	Tonnen auf	9 428 650,3	Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Eilgüter	2 383,1	Tonnen auf	238 977,1	Kilometer,
Stückgüter und Güter der allgemeinen Wagenklassen . .	56 397,7	= =	7 020 821,4	=
Güter der Special- und Ausnahme-Tarife	161 203,3	= =	15 422 769,4	=
	219 984,1	Tonnen auf	22 682 567,9	Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	80,2	= =	6 334,4	=
in Summe:	220 064,3	Tonnen auf	22 688 902,3	Kilometer.

Der ganze Transport betrug daher:

Eilgüter	4 047,7 Tonnen auf	342 127,2 Kilometer,	oder 84,52		
Stückgüter und Güter der allgemeinen Wagenklassen .	84 359,2 = =	8 925 658,1 =	= 105,80		Kilometer
Güter der Special- u. Ausnahme-Tarife	256 429,5 = =	20 390 265,4 =	= 79,52		im Durchschnitt
	344 836,4 Tonnen auf	29 658 050,7 Kilometer,	oder 86,01		pro Tonne.
Frachtfreie Dienstgüter . .	36 803,7 = =	2 459 501,9 =	= 66,83		
Total-Summe:	381 640,1 Tonnen auf	32 117 552,6 Kilometer,	oder 84,16		

Die Einnahmen für die Güterbeförderung betrugen: im Durchschnitt:

für Eilgüter	84 696,98 M.	20,92 M. pro Tonne und	0,25 M. pro Kilom. und Tonne,
= Frachtgüter	1 863 669,30 =	5,47 = = = =	0,06 = = = = =
an sonstigen Nebenerträgen, Frachtzuschläge, Lagergeld ꝛc.	39 893,13 =	—	—
in Summe:	1 988 259,41 M.	5,77 M. pro Tonne und	0,07 M. pro Kilom. und Tonne.

Im Verhältniß zu dem Jahre 1878 betrugen die Transporte:

der Eilgüter	61,6 Tonnen mehr und	2 747,4 Tonnen-Kilom. mehr,	
der Stückgüter und Güter der allgemeinen Wagenklassen	4 393,7 = =	= 1 022 406,0 = = =	
der Güter der Special- und Ausnahme-Tarife	3 471,1 = =	= 1 693 357,0 = =	weniger,
überhaupt: . .	7 926,4 Tonnen mehr und	668 203,6 Tonnen-Kilom. weniger,	

Die Einnahme für den Gütertransport pro 1879 verglichen mit derjenigen des Vorjahres ergiebt:

für Eilgüter	im Jahre 1879	84 696,98	M.
= =	= = 1878	85 355,43	=
	mithin 1879 weniger . .	658,45	M.
für Frachtgüter	im Jahre 1879	1 863 669,30	M.
= =	= = 1878	1 934 994,07	=
	mithin 1879 weniger . .	71 324,77	M.
an Nebenerträgen	im Jahre 1879	39 893,13	M.
= =	= = 1878	42 543,06	=
	mithin 1879 weniger . .	2 649,93	M.
überhaupt	im Jahre 1879	1 988 259,41	M.
=	= = 1878	2 062 892,56	=
	mithin 1879 weniger . .	74 633,15	M.

Die in der Anlage VII. enthaltene Zusammenstellung giebt den näheren Nachweis, wie der Güterverkehr in seiner Gesammtheit auf den einzelnen Stationen im Jahre 1879 sich gestaltet hat.

Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Güterverkehrs von und nach den einzelnen Stationen in den Jahren 1878 und 1877 ist in der Anlage X. enthalten.

2) Beförderung von Fahrzeugen.

Befördert wurden an Fahrzeugen:

im Binnenverkehr	298 Stück, oder ca. 596 Tonnen auf	33 924 Kilometer,	
im Verkehr mit anderen Bahnen	136 = = = 272 = =	18 744 =	
in Summe:	434 Stück, oder ca. 868 Tonnen auf	52 668 Kilometer.	

Die Einnahme hierfür betrug:

für den Transport: 9 976,05 M., im Durchschnitt: 22,99 M. pro Stück und 0,19 M. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei den Fahrzeugen ergiebt das Jahr 1879 einen Mehrtransport von 14 Stück, oder ca. 4 Tonnen mehr auf 10 249 Kilometer weniger und eine Mindereinnahme von 346,41 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	22 736 Stück,	oder	2 162,1 Tonnen	auf	132 960,5	Kilometer.
im Verkehr mit anderen Bahnen . .	173 950 =	=	15 663,2 =	=	2 280 964,7	=
in Summe:	196 686 Stück,	oder	17 825,3 Tonnen	auf	2 413 925,2	Kilometer,

Die Einnahme für den Viehtransport betrug:

239 435,22 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 1879 einen Mehrtransport von 15 511 Stück und 1 951,8 Tonnen auf 216 716,7 Kilometer mehr, und eine Mehreinnahme von 18 873,62 M. Der Mehrtransport resultirt überwiegend aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 14 737 Stück, während im Binnenverkehr nur 774 Stück Vieh mehr 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)	3 702 194,5	Tonnen-Kilometer.
2) bei der Gepäckbeförderung	383 015,9	=
3) bei der Güterbeförderung	32 117 552,6	=
4) bei der Beförderung von Fahrzeugen	52 668,0	=
5) bei der Viehbeförderung	2 413 925,2	=
in Summe:	38 669 356,2	Tonnen-Kilometer,
im Vorjahre dagegen:	38 433 750,8	=
mithin im Jahre 1879 mehr:	235 605,4	Tonnen-Kilometer.

Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

1) Personen	3 151	gegen	3 229	Personen im Vorjahre.
2) Gepäck	17,2 Tonnen	=	17,7 Tonnen	= =
3) Güter (excl. Dienstgüter)	1 061,0 =	=	1 047,7 =	= =
4) Fahrzeuge	1,34 Stück	=	1,31 Stück	= =
5) Vieh	605 =	=	563 =	= =

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

Personen-Kilometer	151 885	gegen 154 878	im Vorjahre,
Tonnen-Kilometer (excl. Dienstgüter und Nebentransporte)	91 255,5	= 94 306,9	= =

Die Einnahmen betrugen im Ganzen: 4 450 983,78 M. gegen 4 541 730,02 M. im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge:

1) aus dem Personenverkehr	5 627,04 M.	gegen 5 788,74 M.	im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	189,31 =	= 198,01 =	= =
3) aus der Güterbeförderung	6 117,72 =	= 6 415,06 =	= =
4) aus der Beförderung von Fahrzeugen	30,70 =	= 32,10 =	= =
5) aus der Viehbeförderung	736,72 =	= 685,89 =	= =
6) an Nebeneinnahmen	993,84 =	= 1 003,81 =	= =
in Summe pro Kilometer:	13 695,33 M.	gegen 14 123,61 M.	im Vorjahre,

daher im Jahre 1879 gegen 1878 weniger 428,28 M. pro Kilometer Bahnlänge.

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

1) aus dem Personenverkehr	41,09 %	gegen 40,98 %	im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	1,38 =	= 1,40 =	= =
3) aus der Güterbeförderung	44,67 =	= 45,42 =	= =
4) aus der Beförderung von Fahrzeugen	0,22 =	= 0,23 =	= =
5) aus der Viehbeförderung	5,38 =	= 4,86 =	= =
6) die Nebeneinnahmen	7,26 =	= 7,11 =	= =

Die Ausgaben betrugen:

für die Allgemeine Verwaltung	219 003,90 M.	gegen 222 088,76 M.	im Vorjahre,
für die Bahn-Verwaltung	744 596,38 =	= 739 677,28 =	= =
für die Transport-Verwaltung	1 166 016,55 =	= 1 170 793,41 =	= =
in Summe:	2 129 616,83 M.	gegen 2 132 559,45 M.	im Vorjahre,
pro Kilometer Bahnlänge	6 552,67 =	= 6 631,71 =	= =
mithin pro 1879 weniger:	79,04 =	pro Kilometer Bahnlänge.	

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Nutzkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit	0,18 M.	gegen 0,19 M.	im Vorjahre,
auf die Bahn-Verwaltung mit	0,62 =	= 0,63 =	= =
auf die Transport-Verwaltung mit	0,97 =	= 0,99 =	= =
in Summe mit	1,77 M.	gegen 1,81 M.	im Vorjahre,
mithin pro 1879 gegen das Vorjahr weniger		0,04 =	pro Nutzkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesammt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung	4,92 %	gegen 4,89 %	im Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung	16,73 =	= 16,29 =	= =
die Transport-Verwaltung	26,20 =	= 25,78 =	= =
in Summe:	47,85 %	gegen 46,96 %	im Vorjahre,
mithin pro 1879 gegen das Vorjahr mehr		0,89 %	

Die Gesammt-Einnahme belief sich auf	4 450 983,78 M.
die Betriebs-Ausgabe auf	2 129 616,83 =
der Ueberschuß mithin auf	2 321 366,95 M.
Hinzu tritt der aus dem Jahre 1878 auf die Betriebs-Rechnung pro 1879 übernommene Gewinn-Vortrag mit	301 543,23 =
Gesammt-Ueberschuß pro 1879	2 622 910,18 M.

Davon ist gezahlt:

1) die pro 1879 vertragsmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung zu zahlende Annuität mit	960 000,00 M.
2) der regulativmäßig pro 1879 an den Erneuerungsfond zu leistende Zuschuß mit	370 000,00 =
3) die beschlußmäßig pro 1879 in den Reservefond abzuführende Quote von	25 000,00 =
4) an Tantieme	20 768,35 =
5) als Dividende pro 1879 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 1880 vorgetragen mit . . .	302 141,83 =
Summe wie vor	2 622 910,18 M.

Die speciellen Angaben über die gesammten Betriebs-Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1879 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 1880.

Die Direction

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

Betriebs-Rechnung für das Jahr 1879.

I. Betriebs-Einnahmen.

Lit.	Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
A.		**Aus dem Personen-Verkehr.**				
	1	Personengeld für tarifmäßige Fahrbillets	1 747 083	68		
	2	Personengeld für Militairs	66 639	50		
	3	Außerordentliche Einnahmen aus Extrazügen ꝛc.	15 064	96		
	4	Gepäck-Ueberfracht und Frachtzuschläge für Werthangabe	61 525	83		
					1 890 313	97
B.		**Aus dem Güterverkehr.**				
		Tarifmäßige Einnahmen für:				
	5	Eilgüter	84 696	98		
	6	Frachtgüter	1 863 669	30		
	7	Fahrzeuge aller Art	9 976	5		
	8	Thiere	239 435	22		
	9	Einnahmen aus Nebenerträgen, als: Nachnahme-Provision, Lagergelder ꝛc.	39 893	13		
					2 237 670	68
C.		**Aus sonstigen Quellen.**				
	10	Gebühren für Benutzung des Bahntelegraphen im öffentlichen Verkehr	3 329	48		
	11	Entschädigung von der Postverwaltung für Leistungen abseiten der Bahn	22 994	86		
	12	Vergütung für Benutzung diesseitiger Transportmittel auf anderen Bahnen	116 949	53		
	13	Miethen für Bahnhofslocale, Lagerräume ꝛc.	9 002	91		
	14	Pacht für die Restaurationen auf den Bahnhöfen	8 876	—		
	15	Erlös aus dem Verkaufe von Drucksachen, Abfällen ꝛc.	248	32		
	16	Erlös aus abgängigen Betriebs-Gegenständen, Materialien ꝛc.	1 558	68		
	17	Ertrag der Gräsereien, Pflanzungen und Ackerstücke an der Bahn	7 180	41		
	18	Zinsen aus laufenden Geldgeschäften und Zinsen des Reservefonds	102 768	29		
	19	Vergütung für Mitbenutzung der diesseitigen Bahnhofsanlagen zu Neubrandenburg abseiten der Berliner Nordbahn	43 554	92		
	20	Insgemein	6 535	73		
					322 999	13
		Summe aller Einnahmen			4 450 983	78

II. Betriebs-Ausgaben.

Absch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
A.			**Allgemeine Verwaltung.**				
	I.		**Besoldungen.**				
		1	Gehalte der Directions-Mitglieder	30 300	—		
		2	Gehalte der Beamten sämmtlicher Centralbureaux	88 208	6		
		3	Gehalte des Ober-Betriebs-Inspectors, dessen Beamte, sowie der Beamten der Wagen-Controle	20 268	—		
						138 776	6
	II.		**Andere persönliche Ausgaben.**				
		1	Diäten und Reisekosten des Aufsichtsraths, der Direction und der Beamten der Allgemeinen Verwaltung	9 256	87		
		3	Diätarische Aushülfe in den Büreaux derselben, sowie Löhne der ständigen Arbeiter in der Druckerei und Materialien-Verwaltung	4 293	89		
		12	Kosten bei im Dienste verunglückten Beamten und Arbeitern .	108	50		
		14a	Remunerationen, Gratificationen und außerordentliche Unterstützungen an Beamte und deren Hinterbliebenen	1 230	20		
		14b	Gnadengehalte desgleichen	412	50		
		15	Kosten des Großherzoglichen Eisenbahn-Commissariats	3 900	—		
						19 201	96
	III.		**Sachliche Verwaltungskosten.**				
		1	Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porto, Depeschengebühren, Insertionskosten, Bücher, Karten 2c.	13 212	35		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale	3 293	16		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars	1 029	52		
		4	Dienstkleidung für Beamte der Allgemeinen Verwaltung . . .	441	75		
						17 976	78
	VI.		**Sonstige Ausgaben.**				
		1a	Zuschüsse zu der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Casse und zur Krankenkasse der Werkstätten-Arbeiter	15 736	61		
		1b	Aus der Gesellschafts-Casse zu leistende Pensionszahlungen an invalide Beamte, sowie laufende Unterstützungen	8 582	5		
		2	Gerichts-, Notariats-, Advocatur-, Stempel- und Vereidigungskosten, sowie Kosten der Einlösung der Dividendenscheine .	1 816	77		
		3	Beiträge zur Unterhaltung der Abrechnungs-Büreaux der verschiedenen Eisenbahn-Verbände	3 003	47		
		4	Feuerversicherungsprämie und Beitrag zum Feuerversicherungsfond	7 650	—		
		6	Dauernde Entschädigungen an im Dienste verunglückte Arbeiter und deren Hinterbliebenen	2 550	76		
		8	Miethen für Verwaltungs-Büreaux	1 800	—		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben	1 909	44		
						43 049	10
			Summe A. Allgemeine Verwaltung			219 003	90

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Absch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
B.			**Bahn-Verwaltung.**				
	I.		**Besoldungen.**				
		3	Gehalte der Bahnbetriebs-Ingenieure, deren Schreiber und Bureaudiener, sowie des gesammten Streckenpersonales	245 459	50		
		4	Gehalte des Stationspersonales, mit Ausnahme des Expeditionspersonales	126 066	16		
		5	Gehalte des Telegraphenpersonales	9 666	68		
						381 192	34
	II.		**Andere persönliche Ausgaben.**				
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Bahnpersonales . .	4 437	31		
		4	Löhne an Hülfsarbeiter im Stations- und Streckendienst . . .	8 148	46		
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigungen bei Versetzungen . .	1 490	67		
		13	Prämien bei Entdeckung von Schienenbrüchen	29	50		
		14a	Remunerationen, Gratificationen und außerordentliche Unterstützungen an Beamte ꝛc. der Bahnverwaltung	873	70		
		14b	Gnadengehalte desgleichen	362	50		
						15 342	14
	III.		**Sachliche Verwaltungskosten.**				
		1	Bureaubedürfnisse, Drucksachen ꝛc.	3 152	84		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale, incl. Heizung der Wärterlocale	40 143	99		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars der Bahnverwaltung	11 508	98		
		4	Dienstkleidung für Beamte der Bahnverwaltung	19 450	32		
		6	Ständige Miethe-Entschädigungen für Mitbenutzung fremder Bahnhöfe ꝛc.	30 713	51		
		7	Entschädigung für Vorhalten von Wächterhunden	696	—		
						105 665	64
	IV.		**Unterhaltung der Bahnanlagen.**				
		1	Unterhaltung des Planums, der Böschungen, Gräben, Banketts ꝛc.	6 098	45		
		2	Unterhaltung der Brücken, Durchlässe, Wege- Ueber- und Unterführungen, Futtermauern ꝛc.	9 341	52		
		3	Unterhaltung des Oberbaues, incl. der dazu erforderlichen Materialien und Kosten der Arbeitszüge	121 839	32		
		4	Unterhaltung der Gebäude auf den Bahnhöfen und der Strecke .	33 507	11		
		5	Unterhaltung der Werkstattsgebäude, incl. deren Einrichtung . .	5 024	40		
		6	Unterhaltung der Bahnhofs-Nebenanlagen, Viehhöfe, Viehrampen, Centesimalwaagen, Krahne, Brunnen, Wasserstations-Einrichtungen, Perrons, Pflasterungen, Einfriedigungen, Drainagen, Distancepfähle, Qaimauern, Hafenbohlwerke ꝛc.	17 459	27		
		7	Unterhaltung der Bahn-Nebenanlagen, Wegeübergänge, Seitendurchlässe, Warnungstafeln, Wärter-Controle-Einrichtungen, Gefäll- und Curvenzeiger, Pflanzungen, Nummer- und Grenzsteine, Einfriedigungen, Schneezäune ꝛc.	8 537	22		
		8	Unterhaltung der optischen Telegraphen	427	45		
		9	Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, einschließlich der Apparate und Läutewerke	4 037	20		
		10	Reinigung der Bahn und der Bahnhöfe von Schnee und Eis .	32 153	8		
						238 425	2
			Latus			740 625	14

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Absch.	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
			Transport			740 625	14
	VI.		**Sonstige Ausgaben.**				
		4	Feuerversicherungs-Prämie für Gebäude und deren Inventarien	1 135	25		
		5	Grund- und Gebäudesteuer, sowie sonstige Lasten und Abgaben	1 558	90		
		6	Entschädigungen an Adjacenten und andere Personen bezüglich der Bahnverwaltung	33	38		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben	1 243	71	3 971	24
			Summe B. Bahnverwaltung			744 596	38
C.			**Transport-Verwaltung.**				
	I.		**Besoldungen.**				
		3	Gehalte des Maschinenpersonales, incl. der Werkstatts-Bureau-Beamten	29 310	26		
		4	Gehalte des Expeditionspersonales	63 754	25		
		6a	Gehalte des Locomotivpersonales	77 185	60		
		6b	Gehalte des Wagenpersonales	81 717	58	251 967	69
	II.		**Andere persönliche Ausgaben.**				
		2	Diäten, Reise- und Vertretungskosten des Expeditions-, Maschinen-, Locomotiv- und Wagenpersonales	7 949	18		
		3	Diätarische Aushülfe im Expeditions-, Maschinen- und Locomotivdienste	1 020	14		
		4	Löhne an Hülfsarbeiter im Locomotiv- und Wagendienste	5 527	25		
		5	Arbeitslöhne im Expeditionsdienste (Güterbodenarbeiter, Kofferträger)	38 870	88		
		6	Arbeitslöhne im Fahrdienste (Maschinen- und Wagenputzer, Nachtheizer, Wasserpumper, Dampfpumpenheizer, Wagenschieber und andere Stationsarbeiter)	98 428	86		
		7	Tourengelder der Beamten des Fahrdienstes	45 685	52		
		8	Nachtgelder derselben	12 967	75		
		9	Tourengelder der gemeinschaftlichen Fahrbeamten in den durchgehenden Verbandszügen	7 149	—		
		10	Ersparnißprämien im Fahrdienste beim Kohlen- und Oelverbrauch	30 311	12		
		11	Umzugskosten und Miethe-Entschädigung bei Versetzungen	184	50		
		13	Prämien bei Entdeckung von Achs- und Bandagebrüchen	53	50		
		14a	Remunerationen, Gratificationen und außerordentliche Unterstützungen an Beamte ꝛc. der Transportverwaltung	1 520	83		
		14b	Gnadengehalte desgleichen	431	75	250 100	28
	III.		**Sachliche Verwaltungskosten.**				
		1	Büreaubedürfnisse, Drucksachen für den Expeditions- und Fahrdienst, Plomben ꝛc.	16 835	60		
		2	Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlocale des Expeditions- und Fahrpersonales	19 098	28		
		3	Unterhaltung und Ergänzung des Inventars der Transportverwaltung	612	88		
		4	Dienstkleidung des Expeditions- und Fahrpersonales	20 426	65		
		5	Tantième für Einkassierung der Frachtgelder	1 370	46		
		7	Entschädigung für Vorhalten von Güterbodenkatzen	336	—	58 679	87
			Latus			560 747	84

Noch II. Betriebs-Ausgaben.

Absch	Tit.	Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen M.	Im Ganzen ₰
			Transport			560 747	84
	V.		**Kosten des Bahn-Transportes.**				
		1	Brennmaterial (Holz und Kohlen) zum Anheizen und zur Feuerung der Locomotiven, Dampfpumpen und Vorwärmer	206 510	92		
		2a	Schmiermaterial für Locomotiven	8 782	69		
		2b	Desgleichen für Wagen	5 397	63		
		3a	Putzmaterial für Locomotiven	4 020	27		
		3b	Desgleichen für Wagen	1 017	42		
		4	Beleuchtungsmaterial für die Bahnzüge	8 444	40		
		5	Heizungsmaterial für die Coupees der Personen- und Gepäckwagen	4 325	27		
		6	Unterhaltung der Locomotiven und Tender	133 271	3		
		7a	Unterhaltung der Personenwagen	46 006	19		
		7b	Unterhaltung der Güter- und Lastwagen	70 553	69		
		8	Unterhaltung und Ergänzung des Zug-Inventars und der Geräthe des Fahrpersonales, Zugleinen, Coupeefußdecken 2c.	4 522	82		
						492 852	33
	VI.		**Sonstige Ausgaben.**				
		4	Feuerversicherungsprämien für Transportmittel und Transportgegenstände	1 528	—		
		6	Entschädigungen im Güterverkehr	549	35		
		7	Miethe für Benutzung fremder Transportmittel	104 682	40		
		9	Unvorhergesehene Ausgaben bezüglich der Transportverwaltung	5 656	63		
						112 416	38
			Summe C. Transport-Verwaltung.			1 166 016	55
			Wiederholung der Betriebs-Ausgaben.				
			A. Allgemeine Verwaltung			219 003	90
			B. Bahn-Verwaltung			744 596	38
			C. Transport-Verwaltung			1 166 016	55
			Gesammt-Summe der Betriebs-Ausgaben			2 129 616	83

III. Abschluß.

I. Betriebs-Einnahmen	4 450 983	78
II. Betriebs-Ausgaben	2 129 616	83
Ueberschuß	2 321 366	95

II.

Bilanz pro

Activa.

		M.	₰
Uebernahme-Preis der Bahn nebst Zubehör einschließlich der zur ersten Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesenen 3 000 000 M. unter Einrechnung des Capitalwerthes der an die Großherzogliche Regierung zu zahlenden Annuität		32 700 000	—
Aufwendung zum Bau der Secundärbahn Malchin-Waren	1 054 960,80 M.		
wozu beigetragen ist:			
a. die Landeshülfe à fonds perdu (28,4 km à 20 000 M.)	568 000 M.		
b. Seitens der Städte Malchin und Waren à fonds perdu (28,4 km à 6000 M.)	170 400 =		
	738 400,00 =		
c. Seitens der Gesellschaft aus dem Reservefond als erste Rate pro 1879	316 560,80 M.	316 560	80
Werth der vorräthigen Betriebs- und Werkstatt-Materialien		390 678	67
Effecten		2 265 035	—
Verschiedene Debitoren		655 887	65
Cassen-Bestand und Guthaben bei der Bank für Handel und Industrie zu Berlin		645 268	23
		36 973 430	35

31. December 1879.

Passiva.

			M.	₰
Stamm-Actien-Capital			13 500 000	—
Capitalwerth der an die Großherzogliche Regierung noch auf 57 Jahre abzuführenden Annuitäten 18 806 859 M.				
Amortisationsquote dieser Annuitäten pro 1873—1879		393 141 =	19 200 000	—
Reservefond einschließlich des Zuschusses pro 1879 von 25 000 M.			1 241 294	79
Zuschuß aus dem Reservefond zu den Kosten des Baues der Secundärbahn Malchin-Waren (erste Rate pro 1879)			316 560	80
Erneuerungsfond einschließlich des Zuschusses pro 1879 von 370 000 M.			1 099 375	50
Verschiedene Creditoren			69 435	92
Bestand der Beamten-Pensions-Casse			278 853	16
Betriebs-Ergebnisse pro 1879:				
die Einnahmen betragen		4 450 983,78 M.		
die Ausgaben betragen:				
a. für die Allgemeine, Bahn- und Transport-Verwaltung	2 129 616,83 M.			
b. Zahlung der Annuitäten	960 000,00 =			
		3 089 616,83 =		
Reingewinn pro 1879:		1 361 366,95 M.		
Hierzu Gewinn-Uebertrag aus 1878:		301 543,23 =		
Zusammen Reingewinn:		1 662 910,18 M.		
Von diesem Reingewinn sind überwiesen (s. oben):				
dem Reservefond	25 000 M.			
dem Erneuerungsfond	370 000 =			
		395 000,00 =		
Bleibt Ueberschuß:		1 267 910,18 M.	1 267 910	18
Davon ist zu zahlen:				
1) Tantieme mit		20 768,35 M.		
2) Dividende pro 1879 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 1880		302 141,83 =		
Summe wie vor:		1 267 910,18 M.		
			36 973 430	35

III.

Rechnung des Reservefonds pro 1879.

Gegenstand.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1878 laut Geschäftsbericht, Anlage III. . . .			1 548 341	91
Coursgewinn auf verkaufte, ausgeloosete und ult. 1879 vorräthige Effecten . . .	48 303	35		
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1879	25 000	—		
			73 303	35
Summe der Einnahmen:			1 621 645	26
II. Ausgaben.				
1) Betriebsmittel.				
Herstellung von 3 Stück bedeckten 4rädr. Güterwagen, à 10 000 kg Tragkraft, mit Bremse und bedecktem Bremsersitz	9 700	19		
Anbringung von Bordauffätzen auf 30 Stück Arbeits- (Kies) Wagen zwecks Einstellung derselben in den Betrieb als offene Güterwagen	7 488	5		
Umbau des Directionswagens zu einem Salonwagen zwecks Einstellung desselben in den Betrieb nach Bedürfniß	5 023	82		
Einrichtung von 3 Stück Viehwagen durch Anbringung von Seitenthüren zur Benutzung als Güterwagen	580	79		
Umänderung von 3 Stück 4rädr. Tendern in 6rädige	2 832	14		
			25 624	99
2) Inventar.				
Neubeschaffung einer Draisine für die III. Bahnabtheilung	1 370	—		
			1 370	—
3) Oberbau.				
Herstellung eines Ladegeleises für Rohproducte auf dem Bahnhofe Wismar (Theil) .	171	12		
			171	12
Latus			27 166	11

Noch II. Ausgaben des Reservefonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen M.	Im Ganzen ₰
Transport			27 166	11
4) Gebäude.				
a. auf den Bahnhöfen.				
Herstellung von Wohnräumen in dem Stallgebäude zu Blankenberg (Rest) . . .	91	64		
Anlage einer Wasserspülung in der Retirade am Perron zu Bahnhof Schwerin . .	410	81		
Herrrichtung eines Stationshauses ꝛc. auf der Haltestelle beim Dorfe Holthusen (Pampow)	4 644	58		
b. auf der Strecke.				
Herstellung eines Wärteretablissements für 3 Familien auf der Strecke Blankenberg-Warnow (2. Rate)	497	49		
Desgleichen für 3 Familien auf der Strecke Schwaan-Rostock (Theil)	1 448	28		
			7 092	80
5) Bahnhofs-Nebenanlagen.				
Herstellung von Pflasterungen der Viehbuchten zu Rostock (Theil)	207	—		
Herstellung einer Centesimalwaage mit Waagehäuschen auf dem Bahnhofe Bützow (Theil)	1 584	—		
			1 791	—
6) Bahn-Nebenanlagen.				
Herstellung von 631 m Schneezäunen auf der I. Bahnabtheilung (Rest) . .	384	97		
Desgl. von 400 m = = = II. = (Rest)	333	6		
Desgl. von 360 m = = = I. = ...	358	16		
Desgl. von 750 m = = = III. = ...	655	82		
			1 732	1
7) Umbau des Bahnhofes Bützow.				
Neu-Errichtung einer Wasserstation, Umlegung sämmtlicher Geleise auf der Stadtseite des Bahnhofes zur Anlegung der Rohproductengeleise, der Viehrampe und der Centesimalwaage dem Umbauprojecte entsprechend (Theil)	22 796	62		
			22 796	62
8) Electromagnetischer Telegraph.				
Herstellnng einer Correspondenz-Telegraphenleitung auf der Bahnstrecke zwischen Bützow und Rostock zur Verbindung der Correspondenzleitung der übrigen Stationen mit Rostock	1 915	33		
Beschaffung eines Reserve-Umschalters für die Correspondenz-Apparate der Station Kleinen	22	50		
			1 937	83
Latus			62 516	37

Noch II. Ausgaben des Reservefonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
Transport			62 516	37
9) Neubau der Bahnstrecke Malchin-Waren.				
Aufwendungen zur Erbauung einer 27,6 km langen normalspurigen Secundär-Eisenbahn zwischen den Städten Malchin und Waren und Verbindung der letzteren mit dem Hafen des Müritzsees durch ein 1,4 km langes für den Güterverkehr bestimmtes Geleise (erste Rate pro 1879)	316 560	80*	316 560	80
*) Die gesammten, aus dem Reservefond zu bestreitenden Kosten für den Bau der Secundairbahn Malchin-Waren werden betragen ptr. ptr. 434 000 M.				
10) Sonstige Ausgaben.				
Kosten für die Vorarbeiten zu einer projectirten Eisenbahn-Verbindung von Rostock nach Warnemünde	1 219	90		
Unkosten beim Verkaufe von Effecten	53	40		
			1 273	30
Summe der Ausgaben			380 350	47

III. Abschluß.

I. Einnahmen	1 621 645	26
II. Ausgaben	380 350	47
Bestand des Reservefonds ult. 1879:	1 241 294	79

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1879.

Gegenstand.	Im Einzelnen. M.	Pf.	Im Ganzen. M.	Pf.
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1878, laut Geschäftsbericht, Anlage IV.			977 299	92
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängiger, sowie aus dem Umbau der Bahnstrecke Bützow-Rostock gewonnener, anderweitig verwendeter Schienen, Schwellen 2c.	255 141	97		
Coursgewinn auf verkaufte und ult. 1879 vorräthige Effecten	24 200	70		
Zinsen auf Effecten	34 445	13		
Regulativmäßiger Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1879	370 000	—	683 787	80
Summe der Einnahmen			1 661 087	72
II. Ausgaben.				
1) Oberbau.				
Unterhaltung und Auswechselung des Oberbau-Materials, als: Schienen, Schwellen, Weichen 2c.	167 997	89		
Umbau der Stuhlbahn auf der 30 km langen Bahnstrecke Bützow-Rostock in 131 mm hohe Vignolbahn, theilweise mit eisernen Querschwellen (erste Rate pro 1879)	303 798	4*	471 795	93
*) Die gesammten, aus dem Erneuerungsfond zu bestreitenden Kosten für den Umbau der Bahnstrecke Bützow-Rostock betragen 543 798,04 M.				
2) Betriebsmittel.				
Herstellung eines bedeckten 4rädr. Güterwagens von 10 000 kg Tragkraft mit Bremse und bedecktem Bremssitz	3 233	40		
Desgl. von 4 Stück bedeckten 4rädr. Güterwagen à 10 000 kg Tragkraft ohne Bremse 2c.	9 964	81		
Desgl. von 7 Stück offenen 4rädr. Hochbordwagen ohne Bremse à 10 000 kg Tragkraft	15 139	57		
Erneuerung von 2 Stück Bahnmeisterwagen	716	35		
Desgl. der vorderen Rohrwand nebst einer Kesselplatte an 3 Locomotiven	1 709	24		
Desgl. des Bodens der Rauchkammer an 2 Locomotiven	271	66		
Desgl. von 512 Stück Siederröhren	3 268	79		
Desgl. der Spritzkasten an 11 Locomotiven	386	14		
Desgl. des Aschkastens an 1 Locomotive	51	53		
Erneuerung der Schornsteine an 5 Locomotiven	499	99		
Desgl. der Dampfkolben an 2 Locomotiven	578	99		
Neubeschaffung und Aufziehen von 165 Stück Locomotiv- und Tenderradbandagen (Theil)	12 788	41		
Erneuerung der Zugapparate, Spiralfedern und Bufferhülsen an 16 Personenwagen	2 884	99		
Desgl. der Tragfedern an 2 älteren Personenwagen	395	93		
Auswechselung alter Bufferhülsen mit hölzernen Bufferscheiben durch solche mit eisernen Scheiben an 5 Güterwagen	493	72		
Desgl. älterer Lauenstein'scher Bufferfedern gegen solche neuerer Construction an 11 Güterwagen	254	73		
Latus	52 638	25	471 795	93

Noch II. Ausgaben des Erneuerungsfonds.

Gegenstand.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
Transport	52 638	25	471 795	93
Erneuerung der Blechverkleidung an 2 Personenwagen bei gleichzeitiger Erneuerung der Thürcharniere, Schlösser, Thürsäulen (Theil)	1 130	79		
Auswechselung der Blechverkleidung an einem älteren bedeckten Grädr. Güterwagen	320	79		
Erneuerung des Oberkastens an 4 Etage- und Viehwagen	1 713	58		
Desgl. der Fußböden an 12 Güterwagen	684	70		
Desgl. der Polster und Polsterbezüge nebst Gardinen und Rouleaux in 7 Coupees I. Classe und 15 Coupees II. Classe	7 746	83		
Desgl. der Wand- und Decken-Verkleidungen in 26 Coupees I. und II. Classe	1 058	10		
Desgl. der Segeltuchdecken und Deckleisten an 28 bedeckten Wagen	1 220	43		
Neubeschaffung und Aufziehen von 279 Stück Wagenradbandagen (Theil)	13 832	32		
Desgl. von 46 Stück Stahlachsen von 115 mm Durchmesser zur Unterbringung unter 23 Luxuspferde- und Viehwagen	1 991	85		
			82 337	64
3) Sonstige Ausgaben.				
Unkosten auf verkaufte Effecten	87	90		
Zinsen auf empfangene Vorschüsse	7 490	75		
			7 578	65
Summe der Ausgaben			561 712	22

III. Abschluß.

I. Einnahmen			1 661 087	72
II. Ausgaben			561 712	22
Bestand des Erneuerungsfonds ult. 1879:	1 099 375	50		

Effecten-Bestand des Reserve- und Erneuerungs-Fonds

ultimo 1879.

Benennung der Effecten.	Nominalwerth M.
1. Reserve-Fond.	
Berlin-Potsdam-Magdeburger 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. D.	94 500
Breslau-Schweidnitz-Freiburger 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. K.	54 000
Dortmund-Soester 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Serie I.	185 700
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. D.	23 400
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen von 1873	327 000
Thüringische 4½ pCt. garantirte 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	48 000
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
Summe	1 177 800
2. Erneuerungs-Fond.	
Thüringische 4½ pCt. garantirte Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C.	725 700
Oesterreichisch-Französische 5 pCt. Staatsbahn-Prioritäten I. Emission	34 800
Summe	760 500

Stationsweise Zusammenstellung der Personen-Frequenz im Jahre 1879.

№	Von resp. nach:	Es sind abgegangen von den Stationen: I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militairs.	Zusammen	Es sind angekommen auf den Stationen: I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe	Militairs.	Zusammen.	Ueberhaupt abgegangen und angekommen: I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militairs.	Zusammen.
1	Lübeck	750	13 985	33 093	32 887	8 245	88 960	755	14 280	32 949	35 345	5 396	88 725	1 505	28 265	66 042	68 232	13 641	177 685
2	Lüdersdorf	—	121	2 968	5 870	95	9 054		128	3 254	7 157	91	10 630	—	249	6 222	13 027	186	19 684
3	Schönberg	90	3 655	16 257	15 001	668	35 671	78	3 578	15 967	14 124	637	34 384	168	7 233	32 224	29 125	1 305	70 055
4	Grevesmühlen	151	4 767	12 752	10 553	513	28 736	148	4 721	12 327	10 907	662	28 765	299	9 488	25 079	21 460	1 175	57 501
5	Bobitz	76	1 563	3 207	4 356	255	9 457	74	1 517	3 302	4 146	180	9 219	150	3 080	6 509	8 502	435	18 676
6	Kleinen	73	3 124	12 374	14 324	1 409	31 304	67	3 022	12 330	14 040	859	30 318	140	6 146	24 704	28 364	2 268	61 622
7	Mecklenburg	1	285	1 991	4 494	96	6 867	1	301	2 019	3 482	94	5 897	2	586	4 010	7 976	190	12 764
8	Wismar	241	9 363	22 284	22 673	3 274	57 835	308	9 561	22 775	22 717	3 777	59 138	549	18 924	45 059	45 390	7 051	116 973
9	Schwerin	1 311	26 427	45 822	50 463	10 295	134 318	1 301	26 464	46 870	51 162	12 391	138 188	2 612	52 891	92 692	101 625	22 686	272 506
10	Holthusen	—	195	1 439	6 721	147	8 502	1	229	1 444	5 773	111	7 558	1	424	2 883	12 494	258	16 060
11	Zachun	10	782	1 766	10 424	239	13 221	3	777	1 867	9 863	230	12 740	13	1 559	3 633	20 287	469	25 961
12	Kirch-Jesar	—	139	326	1 023	15	1 503	—	90	315	1 046	25	1 476	—	229	641	2 069	40	2 979
13	Hagenow	948	13 024	21 124	23 916	9 420	68 432	886	12 310	20 034	26 354	5 631	65 215	1 834	25 334	41 158	50 270	15 051	133 647
14	Ventschow	36	762	1 012	3 453	116	5 379	28	787	1 018	3 517	116	5 466	64	1 549	2 030	6 970	232	10 845
15	Blankenberg	93	3 266	9 041	12 640	1 003	26 043	89	3 186	9 346	12 291	4 034	28 946	182	6 452	18 387	24 931	5 037	54 989
16	Warnow	14	706	1 532	4 062	241	6 555	27	729	1 489	3 949	208	6 402	41	1 435	3 021	8 011	449	12 957
17	Bützow	180	6 535	19 918	18 745	2 422	47 800	161	6 481	20 037	18 546	2 587	47 812	341	13 016	39 955	37 291	5 009	95 612
18	Schwaan	35	2 743	15 355	16 979	605	35 717	25	2 798	15 099	16 974	621	35 517	60	5 541	30 454	33 953	1 226	71 234
19	Rostock	760	19 001	40 132	36 307	5 065	101 265	797	19 152	40 289	35 860	5 897	101 995	1 557	38 153	80 421	72 167	10 962	203 260
20	Güstrow	267	11 627	27 153	25 292	1 765	66 104	260	11 028	26 724	25 412	1 891	65 915	527	23 255	53 877	50 704	3 656	132 019
21	Lalendorf	100	2 602	5 287	8 128	319	16 436	108	2 540	5 209	8 135	258	16 250	208	5 142	10 496	16 263	577	32 686
22	Teterow	213	5 354	14 790	14 549	1 728	36 634	207	5 455	14 730	14 204	1 811	36 407	420	10 809	29 520	28 753	3 539	73 041
23	Malchin	194	4 634	15 446	12 563	1 703	34 540	179	4 605	15 424	12 195	1 595	33 998	373	9 239	30 870	24 758	3 298	68 538
24	Gielow	—	36	553	—	11	600	—	36	539	—	7	582	—	72	1 092	—	18	1 182
25	Basedow	—	89	241	—	4	334	—	79	258	—	2	339	—	168	499	—	6	673
26	Schwinkendorf	—	140	546	—	8	694	—	143	524	—	10	677	—	283	1 070	—	18	1 371
27	Levenstorf	—	19	434	—	—	453	—	22	471	—	—	493	—	41	905	—	—	946
28	Schönau-Falkenhagen	—	23	158	—	2	183	—	18	166	—	3	187	—	41	324	—	5	370
29	Waren	7	389	1 571	1	56	2 024	10	397	1 542	—	122	2 071	17	786	3 113	1	178	4 095
30	Stavenhagen	203	2 613	8 915	7 402	846	19 979	186	2 644	9 117	7 547	777	20 271	389	5 257	18 032	14 949	1 623	40 250
31	Mölln	57	1 797	2 994	3 846	218	8 912	65	1 706	2 951	4 019	218	8 959	122	3 503	5 945	7 865	436	17 871
32	Neubrandenburg	673	10 814	22 946	22 197	4 527	61 157	757	11 411	22 720	21 736	4 304	60 928	1 430	42 225	25 666	43 933	8 831	122 085
33	Sponholz	5	399	892	4 226	133	5 655	9	361	791	3 717	110	4 988	14	760	1 683	7 943	243	10 643
34	Oertzenhof	76	2 087	5 104	7 200	444	14 911	57	2 078	5 206	7 242	345	14 928	133	4 165	10 310	14 442	789	29 839
35	Landesgrenze	208	4 637	10 641	19 407	4 097	38 990	185	4 469	10 961	18 242	4 984	38 841	393	9 106	21 602	37 649	9 081	77 831
	Summe	6 772	157 703	380 064	419 702	59 984	1 024 225	6 772	157 703	380 064	419 702	59 984	1 024 225	13 544	315 406	760 128	839 404	119 968	2 048 450

Stationsweise Zusammenstellung
der
beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1879.

№	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen		Frachtgut Tonnen.		Eilgut 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	Lübeck	41 768	5	522	2	68 507	1	446	4	110 275	6	968	6
2	Schönberg	5 152	9	28	2	5 024	0	59	6	10 176	9	87	8
3	Grevesmühlen	8 869	1	47	6	7 286	1	69	4	16 155	2	117	0
4	Bobitz	2 021	8	9	5	439	6	11	7	2 461	4	21	2
5	Kleinen	2 213	2	15	6	4 949	2	26	1	7 162	4	41	7
6	Mecklenburg	12	1	—	—	3	1	—	—	15	2	—	—
7	Wismar	44 210	8	408	0	12 603	6	210	7	56 814	4	618	7
8	Schwerin	14 260	6	372	3	52 165	9	575	5	66 426	5	947	8
9	Zachun	1 284	5	6	6	1 329	7	19	5	2 614	2	26	1
10	Hagenow	43 778	0	642	9	34 556	8	686	5	78 334	8	1 329	4
11	Ventschow	1 299	4	15	7	685	9	16	3	1 985	3	32	0
12	Blankenberg	14 181	1	41	7	5 501	9	84	2	19 683	0	125	9
13	Friedrichswalde	821	5	—	—	75	1	—	—	896	6	—	—
14	Warnow	824	5	17	3	686	0	12	9	1 510	5	30	2
15	Bützow	5 749	3	92	1	7 756	1	116	4	13 505	4	208	5
16	Schwaan	4 081	5	53	6	2 715	0	50	0	6 796	5	103	6
17	Rostock	25 220	9	839	1	30 495	0	523	9	55 715	9	1 363	0
18	Güstrow	14 694	6	195	7	20 294	8	217	7	34 989	4	413	4
19	Lalendorf	2 744	4	19	6	1 638	0	23	9	4 382	4	43	5
20	Teterow	14 140	7	116	5	7 144	6	105	6	21 285	3	222	1
21	Malchin	7 690	7	52	4	15 913	6	80	1	23 604	3	132	5
22	Gielow	3	8	—	4	27	4	—	2	31	2	—	6
23	Basedow	87	6	—	4	14	3	—	1	101	9	—	5
24	Schwinkendorf	103	8	—	5	59	6	—	9	163	4	1	4
25	Schönau-Falkenh.	17	2	—	2	—	8	—	—	18	0	—	2
26	Waren	550	3	5	4	689	8	6	5	1 240	1	11	9
27	Stavenhagen	5 689	8	42	8	4 231	0	48	3	9 920	8	91	1
28	Mölln	3 098	9	7	7	1 599	9	17	4	4 698	8	25	1
29	Neubrandenburg	23 184	2	207	9	21 030	3	270	8	44 214	5	478	7
30	Oertzenhof	5 131	4	22	1	3 901	0	45	0	9 032	4	67	1
31	Landesgrenze	47 901	6	263	7	29 463	5	322	1	77 365	1	585	8
	Summe	340 788	7	4 047	7	340 788	7	4 047	7	681 577	4	8 095	4

Nachweisung
der
im Jahre 1879 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

№	Von	I. Fahrzeuge.	II. Vieh. Pferde Stück.	Rindvieh Stück.	Kälber Stück.	Schafe Stück.	Schweine Stück.	Hunde Stück.	Geflügel Stück.	Menagerie- und andere Thiere. Stück.
1	Lübeck	48	1 874	724	140	308	53	229	167	5
2	Lüdersdorf	—	—	—	—	—	—	11	—	—
3	Schönberg	3	396	790	400	1 361	2 251	48	—	—
4	Grevesmühlen	3	330	365	11	2 378	522	70	1 821	1
5	Bobitz	1	136	25	2	118	27	25	102	—
6	Kleinen	—	39	63	17	748	81	92	1	—
7	Mecklenburg	—	—	—	—	—	—	7	—	—
8	Wismar	35	275	902	237	4 895	4 728	140	233	2
9	Schwerin	33	444	155	271	2 346	7 884	361	585	2
10	Holthusen	—	—	—	—	—	—	9	—	—
11	Zachun	—	—	—	1	52	1	38	54	—
12	Hagenow	54	781	413	8	139	22	397	283	1
13	Ventschow	1	4	5	8	—	4	18	1	—
14	Blankenberg	9	50	574	355	3 039	4 553	85	119	—
15	Warnow	—	—	—	23	89	55	17	24	—
16	Bützow	29	195	297	79	2 251	1 155	165	59	2
17	Schwaan	12	350	687	431	3 234	2 205	77	352	—
18	Rostock	52	320	368	758	2 378	1 852	292	731	8
19	Güstrow	53	362	785	607	4 094	3 512	243	345	2
20	Lalendorf	1	64	126	113	1 025	531	69	219	—
21	Teterow	6	168	705	712	6 649	6 626	119	652	3
22	Malchin	19	139	195	64	1 363	733	75	95	1
23	Gielow	—	—	—	—	—	—	1	—	—
24	Basedow	—	—	—	—	—	—	1	—	—
25	Schwinkendorf	—	—	—	—	—	—	6	—	—
26	Levenstorf	—	—	—	—	—	—	1	—	—
27	Waren	1	7	—	—	—	8	7	—	—
28	Stavenhagen	4	48	384	284	2 806	2 290	57	280	1
29	Mölln	5	23	51	49	635	73	51	223	—
30	Neubrandenburg	28	755	886	307	2 224	4 028	283	1 922	3
31	Sponholz	—	—	—	—	—	—	19	—	—
32	Oertzenhof	4	16	238	79	1 740	1 173	84	5 740	3
33	Landesgrenze	33	1 406	2 259	45	8 358	58 449	198	123	—
	Summe	434	8 182	10 997	5 001	52 230	102 816	3 295	14 131	34

Zusammen 196 686 Stück Vieh.

IX.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1879.				1878.				1877.			
	Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck	3	88 960	1	7 119 195	3	88 532	1	7 047 115	3	91 322	1	7 459 323
Lüdersdorf	22	9 054	25	103 375	22	9 874	25	112 916	22	9 768	25	111 908
Schönberg	12	35 671	14	958 082	12	37 141	15	1 002 156	11	36 931	15	973 869
Grevesmühlen	15	28 736	12	1 141 196	13	34 702	12	1 415 077	14	30 639	13	1 183 746
Bobitz	21	9 457	21	255 151	21	10 001	22	321 371	21	10 017	21	265 013
Kleinen	14	31 304	17	824 350	14	32 226	18	850 545	13	33 411	17	886 107
Mecklenburg	25	6 867	28	63 462	27	6 007	28	55 147	27	5 128	28	40 981
Wismar	7	57 835	8	2 543 315	6	59 553	8	2 612 174	6	60 719	7	2 662 264
Schwerin	1	134 318	3	5 860 419	1	134 154	3	5 860 374	1	130 698	3	5 867 324
Holthusen	25	8 502	26	90 323	24	8 097	26	86 703	28	4 663	27	48 679
Zachun	20	13 221	22	215 303	20	13 525	9	223 970	20	13 872	22	230 381
Kirch-Jesar	30	1 503	30	26 421	29	618	29	14 214	—	—	—	—
Hagenow	4	68 432	5	3 423 063	5	63 308	7	3 094 849	5	63 132	6	3 156 634
Ventschow	28	5 379	24	143 321	28	5 657	24	143 140	26	5 742	24	141 398
Blankenberg	16	26 043	13	1 078 035	16	27 294	14	1 111 928	16	27 245	14	1 119 781
Warnow	26	6 555	23	180 983	25	7 339	23	196 492	24	6 906	23	188 872
Bützow	8	47 800	10	1 779 003	8	50 925	13	1 900 986	7	52 228	9	1 958 936
Schwaan	11	35 717	15	920 644	10	37 797	16	944 574	10	39 572	16	972 087
Rostock	2	101 265	2	6 677 564	2	105 412	2	6 876 064	2	107 616	2	6 925 183
Güstrow	5	66 104	7	3 100 563	4	67 631	6	3 159 094	4	68 866	5	3 218 539
Lalendorf	18	16 436	18	516 178	18	16 527	19	520 941	18	17 170	18	562 099
Teterow	10	36 634	9	1 816 868	11	37 658	10	1 860 277	12	36 146	10	1 850 194
Malchin	13	34 540	11	1 530 338	15	31 585	11	1 449 161	15	30 624	11	1 410 252
Gielow	32	600	33	4 540	—	—	—	—	—	—	—	—
Basedow	34	334	34	3 552	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwinkendorf	31	694	31	9 022	—	—	—	—	—	—	—	—
Levenstorf	33	453	32	5 325	—	—	—	—	—	—	—	—
Schönau-Falkenhagen	35	183	35	2 123	—	—	—	—	—	—	—	—
Waren	29	2 024	27	84 857	—	—	—	—	—	—	—	—
Stavenhagen	17	19 979	16	875 330	17	20 775	17	935 449	17	25 000	12	1 257 001
Mölln	23	8 912	20	349 562	23	9 493	21	375 455	23	8 816	20	366 577
Neubrandenburg	6	61 157	4	3 794 115	7	57 560	5	3 302 818	9	48 428	8	2 519 331
Sponholz	27	5 655	29	50 497	26	6 659	27	59 936	25	6 025	26	56 376
Oertzenhof	19	14 911	19	402 333	19	15 795	20	407 221	19	16 551	19	421 527
Landesgrenze	9	38 990	6	3 414 185	9	42 564	4	3 863 823	8	49 247	4	4 411 047
Summe		1 024 225		49 362 593		1 038 409		49 803 970		1 036 482		50 265 429
Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:		48,195 Kilometer.				47,962 Kilometer.				48,496 Kilometer.		

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

der Personenbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1879.				1878.				1877.			
	Personen incl. Militairs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militairs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck	3	88 725	1	7 389 798	3	94 208	1	7 688 569	3	90 364	1	7 440 513
Lüdersdorf	21	10 630	25	118 259	21	11 365	25	125 789	21	11 153	25	124 436
Schönberg	12	34 384	14	934 923	12	35 360	14	942 747	11	35 777	17	935 726
Grevesmühlen	16	28 765	13	1 110 813	16	29 001	12	1 120 805	14	30 718	13	1 176 179
Bobitz	22	9 219	21	243 646	22	9 453	21	248 016	22	9 811	21	254 447
Kleinen	14	30 318	15	900 417	13	31 574	17	902 198	13	33 026	15	986 354
Mecklenburg	26	5 897	28	58 842	28	5 510	28	51 186	27	5 619	27	43 773
Wismar	7	59 138	8	2 549 715	6	59 012	8	2 544 567	6	60 180	7	2 663 886
Schwerin	1	138 188	3	5 952 920	1	139 500	3	6 103 358	1	131 845	3	5 873 837
Holthusen	24	7 558	27	80 381	25	7 244	26	76 193	28	4 115	28	42 905
Zachun	20	12 740	12	201 510	19	13 005	22	207 751	20	13 142	22	212 181
Kirch-Jesar	30	1 476	30	28 164	29	555	29	12 765	—	—	—	—
Hagenow	5	65 215	5	3 240 710	5	64 357	6	3 208 209	5	64 709	5	3 311 514
Ventschow	27	5 466	24	141 502	27	5 798	24	143 175	25	5 957	24	142 281
Blankenberg	15	28 946	12	1 299 816	15	26 752	13	1 084 032	16	27 469	14	1 110 353
Warnow	25	6 402	23	171 336	24	7 475	23	192 774	24	6 682	23	174 744
Bützow	8	47 812	9	1 822 484	8	50 782	9	1 915 825	7	51 972	9	1 949 219
Schwaan	11	35 517	16	889 630	10	37 595	15	921 636	10	39 277	16	945 989
Rostock	2	101 995	2	6 757 835	2	105 795	2	6 915 524	2	108 627	2	7 036 104
Güstrow	4	65 915	7	3 052 841	4	66 918	7	3 086 461	4	68 387	6	3 161 026
Lalendorf	18	16 250	18	498 331	18	16 741	18	513 818	18	16 989	18	543 574
Teterow	10	36 407	10	1 790 758	11	36 824	10	1 831 486	12	35 482	10	1 780 546
Malchin	13	33 998	11	1 561 420	14	31 156	11	482 779	15	30 484	11	1 495 082
Gielow	32	582	33	4 552	—	—	—	—	—	—	—	—
Basedow	34	339	34	3 632	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwinkendorf	31	677	31	8 865	—	—	—	—	—	—	—	—
Levenstorf	33	493	32	5 699	—	—	—	—	—	—	—	—
Schönau-Falkenhagen	35	187	35	1 989	—	—	—	—	—	—	—	—
Waren	29	2 071	26	89 644	—	—	—	—	—	—	—	—
Stavenhagen	17	20 271	17	859 466	17	21 174	16	906 234	17	25 084	12	1 201 793
Mölln	23	8 959	20	337 062	23	9 335	20	343 641	23	8 849	20	342 945
Neubrandenburg	6	60 928	4	3 722 149	7	58 635	5	3 344 319	9	48 651	8	2 518 618
Sponholz	28	4 988	29	46 666	26	5 805	27	54 693	26	5 638	26	56 983
Oertzenhof	19	14 928	19	388 423	20	15 777	19	408 816	19	16 388	19	427 405
Landesgrenze	9	38 841	6	3 098 395	9	41 703	4	3 426 604	8	50 087	4	4 313 016
Summe		1 024 225		49 362 593		1 038 409		49 803 970		1 036 482		50 265 429
Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:		48,195 Kilometer.				47,962 Kilometer.				48,496 Kilometer.		

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

X.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1879.						1878.						1877.					
	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	42 290	7	2	5 452 644	0	4	39 393	9	2	5 062 854	7	3	41 633	5	2	5 650 968	3
Schönberg	15	5 181	1	19	127 004	2	16	5 660	3	19	137 683	7	14	5 436	0	17	135 940	5
Grevesmühlen	11	8 916	7	14	350 825	8	12	7 064	4	16	272 408	5	12	6 566	4	14	268 778	6
Bobitz	21	2 031	3	21	66 350	9	18	3 531	6	20	98 787	6	22	1 741	3	21	65 971	0
Kleinen	20	2 228	8	22	65 014	1	21	2 526	8	21	75 348	8	18	3 051	9	20	80 973	5
Mecklenburg	30	12	1	30	84	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wismar	2	44 618	8	5	2 421 096	0	1	46 297	7	4	2 635 884	2	2	48 667	5	5	2 421 465	2
Schwerin	8	14 632	9	9	756 654	7	7	16 526	7	9	814 833	1	6	13 596	0	10	652 179	6
Zachun	23	1 291	1	25	28 269	1	25	844	9	25	15 262	4	25	544	1	25	13 352	0
Hagenow	3	44 420	9	3	3 276 758	1	3	40 062	6	3	3 085 949	0	4	38 488	0	3	3 077 441	9
Ventschow	22	1 315	1	24	31 989	0	23	1 354	4	24	32 028	2	23	1 330	4	24	32 853	4
Blankenberg	10	14 222	8	11	677 160	9	10	12 854	4	12	639 509	6	9	10 916	8	11	545 238	0
Friedrichswalde	25	821	5	26	26 073	1	22	1 376	4	22	57 208	5	21	1 806	2	22	64 824	6
Warnow	24	841	8	23	37 928	1	24	950	8	23	34 834	3	24	925	8	23	33 470	8
Bützow	13	5 841	4	13	455 123	5	14	6 354	8	13	489 105	0	15	5 126	9	13	369 937	2
Schwaan	17	4 135	1	15	306 742	9	17	4 805	7	14	338 823	9	17	3 621	9	15	263 594	3
Rostock	5	26 060	0	6	2 392 458	6	5	26 838	4	5	2 522 818	1	5	26 455	8	4	2 536 783	5
Güstrow	7	14 890	3	8	1 230 371	8	8	16 209	6	8	1 334 831	1	8	12 357	2	8	976 653	2
Lalendorf	19	2 764	0	17	135 113	7	20	2 538	8	18	142 285	7	19	2 058	6	18	132 622	5
Teterow	9	14 257	2	7	1 545 259	2	9	14 949	8	7	1 636 537	5	10	10 536	4	7	1 174 206	8
Malchin	12	7 743	1	10	755 926	7	11	7 259	3	10	731 236	1	11	8 920	3	9	743 404	5
Gielow	31	4	2	31	34	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Basedow	28	88	0	28	1 333	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwinkendorf	27	104	3	27	1 448	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schönau-Falkenhag.	29	17	4	29	362	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Waren	26	555	7	20	80 167	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stavenhagen	14	5 732	6	12	600 662	3	15	5 866	3	11	689 475	0	13	5 481	2	12	541 343	3
Mölln	18	3 106	6	16	237 195	3	19	2 577	7	17	219 642	1	20	1 903	5	19	117 645	6
Neubrandenburg	6	23 392	1	4	2 463 883	7	6	19 186	6	6	2 372 436	9	7	13 561	7	6	1 527 087	5
Oertzenhof	16	5 153	5	18	129 381	1	13	6 544	4	15	282 319	8	16	4 434	5	16	167 039	0
Landesgrenze	1	48 165	3	1	6 004 732	7	2	45 333	7	1	6 604 150	5	1	55 926	9	1	7 697 406	7
Summe		344 836	4		29 658 050	7		336 910	0		30 326 254	3		325 088	8		29 291 181	5

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt: 86,006 Kilometer. 90,013 Kilometer. 90,102 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung

der Güterbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1879. Tonnen			1879. Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			1878. Tonnen			1878. Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			1877. Tonnen			1877. 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	68 953	5	1	9 452 179	2	1	75 500	6	1	10 790 712	8	1	67 790	6	1	9 984 153	0
Schönberg	14	5 083	6	15	183 201	2	15	4 525	6	14	168 930	9	16	4 290	9	16	159 902	8
Grevesmühlen	11	7 355	5	13	305 638	6	10	9 076	9	13	363 444	2	13	6 569	3	14	295 580	4
Bobitz	25	451	3	25	15 851	2	22	672	8	22	25 870	5	22	583	2	21	22 363	7
Kleinen	15	4 975	3	19	112 453	3	14	5 072	3	18	113 141	4	10	6 879	2	17	154 010	5
Mecklenburg	30	3	1	30	21	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wismar	9	12 814	3	9	764 070	8	8	12 623	7	10	735 700	8	8	13 545	6	8	841 614	6
Schwerin	2	52 741	4	5	2 290 763	1	2	44 847	3	5	2 006 145	9	2	44 539	7	5	1 939 575	3
Zachun	21	1 349	2	21	53 103	4	23	581	6	23	17 226	1	24	411	4	23	13 640	3
Hagenow	3	35 243	3	4	2 870 565	6	3	41 444	3	2	3 527 881	0	3	35 568	5	3	3 075 388	7
Bentschow	22	702	2	23	18 195	4	24	396	4	24	10 092	9	23	468	0	24	8 721	3
Blanckenberg	13	5 586	1	14	290 131	2	13	5 534	0	19	309 233	6	14	6 497	8	13	385 315	7
Friedrichswalde	26	75	1	26	2 853	8	25	75	0	25	2 850	0	25	65	7	25	1 961	9
Warnow	23	698	9	24	17 569	8	20	1 472	6	21	37 581	5	21	768	4	22	18 586	7
Bützow	10	7 872	5	11	507 051	2	12	7 902	0	11	447 757	0	12	6 588	8	12	414 044	7
Schwaan	18	2 765	0	16	161 544	5	18	2 381	2	15	138 291	3	18	3 139	9	15	175 660	9
Rostock	4	31 018	9	2	3 377 677	8	4	32 710	1	3	3 498 731	5	4	27 597	5	4	3 015 813	2
Güstrow	7	20 512	5	7	1 431 491	2	6	19 659	2	6	1 333 206	4	7	22 269	0	6	1 531 113	9
Lalendorf	19	1 661	9	20	104 016	6	19	1 650	2	20	108 023	0	19	1 801	9	19	123 347	2
Teterow	12	7 250	2	10	647 850	1	9	9 193	0	9	751 287	3	9	9 384	6	9	785 564	0
Malchin	8	15 993	7	8	1 242 999	2	11	8 402	2	8	818 953	4	11	6 800	2	10	574 624	4
Gielow	28	27	6	29	177	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Basedow	29	14	4	28	177	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwinkendorf	27	60	5	27	846	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schönau-Falkenhag	31	—	8	31	14	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Waren	24	696	3	22	46 300	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stavenhagen	16	4 279	3	12	344 362	6	16	4 390	1	12	374 881	8	15	6 346	7	11	500 994	6
Mölln	20	1 617	3	17	155 619	8	21	1 389	7	16	116 300	4	20	1 186	5	20	103 835	7
Neubrandenburg	6	21 301	1	6	1 623 013	1	7	19 183	5	7	1 296 460	7	6	22 875	4	7	1 332 343	7
Oertzenhof	17	3 946	0	18	131 308	0	17	3 480	5	17	113 455	0	17	3 970	9	18	124 875	5
Landesgrenze	5	29 785	6	3	3 507 001	2	5	24 745	2	4	3 220 094	9	5	25 149	1	2	3 708 148	8
Summe		344 836	4		29 658 050	7		336 910	0		30 326 254	3		325 088	8		29 291 181	5

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt: 86,006 Kilometer. 90,013 Kilometer. 90,102 Kilometer.

für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

XI.

Rechnung
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1879.

№	Gegenstand.	Betrag Mk.	₰
	Einnahme.		
1	Bestand am 31. December 1879	231 786	—
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	16 541	40
3	Erlös für gefundene Gegenstände	395	37
4	Strafgelder	99	—
5	Zinsen auf belegte Capitalien	10 008	10
6	Zuschuß der Eisenbahn-Gesellschaft	15 436	61
7	Coursdifferenz auf Effecten	7 629	60
8	Zufällige Einnahmen	75	—
	Einnahme überhaupt	281 971	8
	Ausgabe.		
1	Invaliden-Pensionen	1 564	80
2	Wittwen-Pensionen	1 286	37
3	Unterstützungen	237	—
4	Kosten beim Ankauf von Effecten	29	75
	Ausgabe überhaupt	3 117	92
	Abschluß.		
	Einnahme	281 971	8
	Ausgabe	3 117	92
	Bestand am 31. December 1879	278 853	16
	Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Hauptcasse in **Effecten** mit	278 780	—
	in **Baar** mit	73	16
	Zusammen mit	278 853	16

XI.

Rechnung
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1879.

№	Gegenstand.	Betrag M.	₰
	Einnahme.		
1	31. December 1879	231 786	—
2	eiträge der Mitglieder	16 541	40
3	efundene Gegenstände	395	37
4		99	—
5	belegte Capitlaien	10 008	10
6	Eisenbahn-Gesellschaft	15 436	61
7	nz auf Effecten	7 629	60
8	nnahmen	75	—
	Einnahme überhaupt	281 971	8
	Ausgabe.		
1	ensionen	1 564	80
2	nsionen	1 286	37
3	gen	237	—
4	Ankauf von Effecten	29	75
	Ausgabe überhaupt	3 117	92
	Abschluß.		
	nnahme	281 971	8
	sgabe	3 117	92
	Bestand am 31. December 1879	278 853	16
	ende Bestand befindet sich im Deposito der Hauptcasse in **Effecten** mit	278 780	—
	in **Baar** mit	73	16
	Zusammen mit	278 853	16