

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

1880(1881)

Schwerin: Druck der F. Hartig'schen Officin, [1881?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765934745>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1880.

Schwerin.

Druck der S. Hartig'schen Officin.



Verzeichnis

der in der Provinz Preußen

bestehenden Bibliotheken



1880

Schwarz

Verlag von Neumann, Neudamm

1880

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Die Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn ist hervorgegangen aus der Vereinigung der vormaligen Mecklenburgischen Eisenbahn und der Großherzoglichen Friedrich Franz Eisenbahn, welche die Linien von Güstrow bis zur Preussischen Landesgrenze bei Strassburg und von Kleinen bis Lübeck umfaßte.

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

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

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

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

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

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

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

Die auf diese Weise unter eine Verwaltung vereinigten Bahnstrecken repräsentiren eine Gesamtlänge von 321,844 Kilometern oder 42,847 Meilen.

Das Gesamt-Anlage-Capital beträgt	41 139 834 M.
Das Capital für Erweiterung der Bahn u. ult. 1872	1 310 513 "
	Summa 42 450 347 M.
mithin pro Meile	990 742,67 M.
pro Kilometer	132 102,50 M.

Mittelfst Vertrages vom 2. April 1873 ist der gesammte Bahn-Complex von der Großherzoglichen Regierung durch Vermittelung eines Consortiums auf die Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft eigenthümlich übergegangen, dergestalt, daß die Letztere zugleich den baaren Betrag von 1 000 000 \mathcal{F} = 3 000 000 M. als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfond überwiesen erhielt.

Die Gesellschaft hat dafür den Preis von 4 500 000 ₰ = 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 ₰ = 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 ₰ = 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 1 667 120 *M.* aufgewendet, so daß das Gesamt-Anlage-Kapital unter Hinzurechnung der Aufwendungen für Erweiterungen sich am Schluß des Jahres 1880 auf 44 117 467 *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 ab gerechnet, 28,4 km langen normalspurigen Secundärbahn von Malchin (Station der Hauptbahn) nach Waren resp. bis an den Müritz-See daselbst unter der Modalität übernommen, daß die Secundärbahn einen integrierenden Theil des Hauptunternehmens bildet und 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 findet. Der Bau der Secundärbahn ist im April 1879 in Angriff genommen, die Betriebsöffnung hat am 9. November 1879 stattgefunden.

Zu den verausgabten Baukosten von 1 170 850,³⁶ *M.*
haben à fonds perdu gewährt:

die Großherzogliche Regierung einen Landeszuschuß von 20 000 <i>M.</i> pro km, in Summa	568 000 <i>M.</i>	
die Städte Malchin und Waren zusammen einen Zuschuß von 6000 <i>M.</i> pro km, in Summa	170 400 „	738 400, ⁰⁰ „

Der Rest der Baukosten ist mit 432 450,³⁶ *M.*
aus dem Reservefond der Hauptbahn entnommen.

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

1. Bahubeschreibung.

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

Die Längenausdehnung der Hauptbahn beträgt 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 Heltshusen und Zachow nach Bahnhof Hagenow zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Sie ist 44,745 km lang.

Die Zweigbahn Bügow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Bügow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, übersteigt diesen Fluß unweit des letztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunct, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Bügow-Schwaan liegt der tiefste Punct der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,857 m ist. Die Länge beträgt 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 Mürits 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 Bügow, 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 Bügow, 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 $1\frac{1}{2}$ füßig, für die Abträge $1\frac{1}{3}$ füßig mit 0,471 m breiten Bankets auf je 1,383 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 $1\frac{1}{2}$ füßig, im Abtrage je nach der Bodenbeschaffenheit $1\frac{1}{4}$ füßig, oder $1\frac{1}{2}$ füßig 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 der Kiesbahn bei Moidentin, gegenwärtig eine Länge von	89,401 =
Mithin Gesammtlänge	438,349 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:

	1880.		1879.	
	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.
131 mm hohes Bignolgeleis	81,979 km	0,645 km	66,813 km	0,539 km
125 " " "	194,456 "	44,848 "	207,492 "	44,000 "
121 " " "	27,451 "	3,819 "	29,465 "	3,690 "
105 " " "	1,405 "	14,981 "	1,184 "	15,082 "
78 " " "	—	3,836 "	—	3,623 "
Stahlschienengeleis	43,657 "	21,272 "	43,994 "	20,983 "
Summa	348,948 km	89,401 km	348,948 km	87,977 km

Mithin ergibt sich pro 1880 eine Zunahme an Nebengeleisen von 1,424 km.

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

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

2 Laschen à 540 mm lang, à 6,0 bis 7,0 kg schwer
4 Laschenbolzen, à 0,925 " 0,94 " "

Auf den Endschwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch 2 verzinkte Trefonds befestigt sind. Außerdem liegt bei geradem Geleis in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Curven sind außer an den Enden der Schienen noch drei solcher Unterlagsplatten zur Verwendung gebracht. Das Gewicht derselben beträgt pro Stück 2,62 kg. Bei Eisen- und Stahlkopfschienen sind die Enden mit 2, um 25 mm gegen einander versetzte Einklinkungen versehen. Bei Stahlschienen sind die Schienen gegen Längsverschiebungen durch Vorstoßplatten gesichert. Die Trefonds sind ercl. 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 Bignolschienen sind 6,59 m lang und wiegen 35,84 kg, resp. 34,8 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 Bignolschienen mittelst Unterlagsplatten durch 4 Hafennägel, auf den Mittelschwellen dagegen durch 2 Hafennägel befestigt. In der Mitte jeder Schiene liegt ebenfalls eine Unterlagsplatte von 2,8 kg Gewicht.

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

2 Laschen à 430 mm lang à 3,50 kg schwer,
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 Bignolschienen beträgt 29,32 kg pro lfd. Meter, das der neueren Profils mit Bessmer Stahlkopf 28,8 kg pro lfd. Meter. Die zur festen Stoßverbindung gehörenden Laschen wiegen pro Stück 2,50 kg und sind 418 mm lang. Die Laschenbolzen wiegen pro Stück 0,46 kg, die Unterlagsplatten pro Stück 0,625 kg.

Die Stahlschienen 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 15,8 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-Bismar und 1879 die Strecke Malchin-Waren damit ausgerüstet worden.

Zur Verhütung etwaiger Lockerung der Stoßverbindungen werden die s. g. Häckel'schen federnden Unterlagsringe verwendet, welche sich nach den bisher gemachten Erfahrungen bewährt haben.

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

c. Weichen.

Es sind im Ganzen 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 Büßow-Nostock 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 Aufsätzen, 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 Oeheranstrich 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 Kieschicht 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 "
Holztrimmen	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 Sekundärbahn 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.

Seit dem 15. September 1880 ist für den Personenverkehr versuchsweise eine Haltestelle beim Dorfe Lübstorf, zwischen den Stationen Schwerin und Kleinen belegen, eröffnet worden.

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
Möln	19,45	187,16
Neubrandenburg	13,96	201,12
Sponholz	7,17	208,29
Derpenhof	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.		
Lübstorf	5,78	
Schwerin	10,67	16,45
Holthusen	9,50	25,95
Zachun	6,55	32,50
Kirch-Tesar	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) Bahnhof-Ab-schluß-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 Läutwerke, zum Einschalten der portativen Apparate und zur Vermittelung von Depeschen, während die Correspondenzleitung lediglich für den Depeschenverkehr bestimmt ist.

Die ganze Leitung ist 629,74 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 Läutwerke vorhanden, welche durch Magnet-Inductions-Apparate ausgelöst werden. Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Glocken-Doppelschläge verschiedenen Tones.

An Morseblauschreibern sind vorhanden 65 Stück, davon 59 auf Stationen und 6 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 Stationsläutwerken ausgerüstet.

G. Nebenanlagen.

Die Hauptreparatur-Werkstätten befinden sich in Schwerin und Malchin. Mit letzterer ist eine Wagenbauanstalt verbunden, in welcher im Laufe des Jahres 1880 2 Stück 4räd. Personenwagen III. Cl. mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz, 1 4räd. Gepäckwagen, 13 Stück Hochbordwagen und 1 bedeckter 4räd. Güterwagen mit Bremse und bedecktem Bremersitz fertig gestellt sind.

II. Im Laufe des Jahres 1880 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

1. Rangirbahnhof Lübeck. Veränderung der optischen Bahnhof-Ab-schluß- und Perrontelegraphen in Folge der neuen Signalordnung.
2. Bahnhof Grevesmühlen. Herstellung von 2 Weichenwärterwohnungen in dem disponiblen Theile des Wagenschuppens.
3. Bahnhof Kleinen. Herstellung eines Ladeprofiles. Veränderung der optischen Bahnhof-Ab-schluß-telegraphen in Folge der neuen Signalordnung. Umbau von 617 lfd. m Stuhlbnh der Einfahrtsgeleise von Bützow und Wismar in 125 mm hohe Wignolbahn.
4. Bahnhof Bützow. Herstellung eines neuen Wasserstationsgebäudes nebst Pumpenhaus, Filter und Leitung, sowie einer Centesimalwage. Mit dem Neubau eines Güterschuppens und einer Verladungsrampe wurde begonnen.

5. **Bahnhof Malchin.** Verlängerung des Zwischenperrons. Verlegung zweier neuen Weichen zwischen dem 2ten und dem durchgehenden Geleise.
6. **Haltestelle Zachun.** Herstellung eines zweiten Geleises mit 2 Weichen im Hauptgeleise zwecks Ermöglichung der Kreuzung größerer Züge. Herstellung einer neuen Verladerrampe nebst Anschlußgeleis. Desgleichen von 2 optischen Bahnhof-Abschlußtelegraphen nebst Drahtzügen.
7. **Bahnhof Schwerin.** Herstellung einer Petroleumrampe. Erweiterung der Sietanlagen.
8. **Haltestelle Lübstorf.** Zwecks Einrichtung dieser Haltestelle ist das daselbst vorhandene gewesene Bahngefälle von 1:200 in 1:400 umgeändert worden. Anlage eines Perrons.
9. **Bahnhof Wismar.** Umfassendere Reparatur des 3ten Locomotivschuppen-Standes. Herstellung eines 165 m langen Ladegleises für Rohproducte in der Nähe des Güterschuppens. Erneuerung der Drehscheibe nebst Anschlußgeleise.
10. **Bahnhof Rostock.** Herstellung eines Zufuhrweges von der Vorstadt nach dem Güterschuppen. Desgleichen einer Petroleumrampe nebst Ladegleisen. Geleisveränderungen in Folge Einführung des neuen Fahrplanes.

b. Auf freier Strecke.

1. Umbau von 5287 lfd. m 125 mm hohen Bignolgeleises mit 131 mm hohen Bignolschienen aus Bessmerstahl auf der Bahnstrecke Lübeck-Kleinen.
2. Desgleichen von 660 lfd. m auf der Bahnstrecke Kleinen-Blankenberg.
3. Desgleichen von 1134 lfd. m auf der Bahnstrecke Warnow-Bügow.
4. Desgleichen von 1704 lfd. m auf der Bahnstrecke Güstrow-Lalendorf.
5. Desgleichen von 5625 lfd. m auf der Bahnstrecke Neubrandenburg-Derpenhof.
6. Desgleichen von 751 lfd. m 121 mm hohen Bignolgeleises mit 131 mm hohen Bignolschienen aus Bessmerstahl auf der Bahnstrecke Zachun-Schwerin.
7. Auf der Bahnstrecke Blankenberg-Warnow wurde der defecte linksseitige Sandpfeiler der Warnowbrücke größtentheils erneuert.
8. Umfassende Reparatur der hölzernen Wegeüberführung bei Hundorf, Bahnstrecke Schwerin-Kleinen.
9. Herstellung einer 406 m langen Arbeitsbahn bei Meidentin, Bahnstrecke Kleinen-Wismar, in den dort belegenen Riesberg, mit Einlegung einer Weiche in das Hauptgeleis daselbst.
10. Herstellung von 4168 lfd. m Schneezäun.

c. Beschaffung von Betriebsmitteln.

1. 2 Stück 4räd. Personenwagen III. Cl. mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz.
2. 1 Stück 4 räd. Gepäckwagen mit Bremse, 5000 kg Tragkraft.
3. 1 Stück 4 räd. bedeckter Güterwagen mit Bremse und bedecktem Bremseritz, 10 000 kg Tragkraft.
4. 13 Stück 4 räd. offene Güterwagen mit hohen Bords ohne Bremse, à 10 000 kg Tragkraft.

Wegen der übrigen Beschaffungen wird auf Anlage IV. verwiesen.

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1880 wurde an Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung neu eingebaut:

14 267	Stück	Mittelschwellen,
339	"	Stoßschwellen,
2 300	lfd. m	Weichenschwellen,
5	Stück	Weichen,
15	"	Herzstücke,
4 874	"	Schienen, nämlich:
		3 527 Stück 131 mm hohe Signalschienen,
776	"	125 " " "
182	"	105 " " "
389	"	Stuhlschienen.

K. Anschlußgeleise.

Als solche sind die Hafengeleise zu Wismar, Rostock und Waren, sowie die Kiesbahn zu Moidentin zu verzeichnen.

L. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren vorhanden:

	1880	1879
1. Locomotiven nebst Tendern: ungekuppelte	6 Stück	6 Stück.
einfach gekuppelte	42 "	42 "
zweifach gekuppelte	11 "	11 "
	Zusammen: 59 Stück	59 Stück.
2. Personenwagen:	143 Stück.	142 Stück.
mithin 1880 mehr: 1 Stück		
3. Güterwagen: bedeckte	515 Stück.	524 Stück.
offene	282 "	280 "
Plateawagen	37 "	39 "
	Zusammen: 834 Stück.	843 Stück.

mithin 1880 weniger: 9 Stück.

Der Gesamt Wagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1880:

143 Personenwagen mit 6056 Plätzen; darunter waren:

I. Classe	300 Plätze,
II. "	1224 "
III. "	2984 "
IV. "	1548 "

Summe: 6056 Plätze.

834 Güterwagen mit 152 320 Ctr. = 7 616 000 kg Tragfähigkeit.

Von denselben sind 308 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1879 enthielten die gesammten 843 Güterwagen 152 780 Ctr. = 7 639 000 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 u. und deren Angehörige bestand früher unter dem Namen „Knappschaftscasse“ eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Auf Grundlage derselben und unter Verschmelzung mit ihr ist am 1. November 1876 eine neue Pensions- und Unterstützungscasse ins Leben gerufen, welcher alle von der Gesellschaft neu anzustellende Beamte beizutreten haben. Der Stand der Casse ergibt sich aus dem Rechnungsabschluß in Anlage XI. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 17 293,66 M. geleistet.

Betheiligt waren an der Pensions-Casse ult. 1879 559 Personen, deren Dienst Einkommen zusammen 397 360 M. betrug, das im Jahre 1880 durch Gehaltszulage sich vermehrte um 9 180 M. Im Jahre 1880 traten der Casse bei 70 Mitglieder mit zusammen 51 125 M. Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Pensionirung 6, durch Tod mit Wittwenpension 2 und durch Dienstaustritt ohne Pension 7 Mitglieder, zusammen 15 Mitglieder, mit einem Dienst Einkommen von 11 949 M., so daß am Schlusse des Jahres 1880 ein Bestand verblieb von 614 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 445 716 M.

Die Anzahl der Pensionaire betrug ult. 1879 26 mit einer Jahrespension von 3 372,96 M. Im Laufe des Jahres 1880 wurden 6 Invaliden- und 2 Wittwenpensionen im Betrage von 1 326,84 M. gewährt, dagegen erlosch 1 Wittwenpension mit 66 M. Die Casse war demnach ult. 1880 belastet mit einer Gesamt-Jahrespension von 4 633,80 M., woran 33 Personen participiren.

Laufende Unterstützungen wurden in Beihalt der Bestimmung im § 17, Absatz 5, des für die Pensions- und Unterstützungscasse normirenden Reglements an 5 nicht pensionsberechtigten Beamtenwittwen mit zusammen 505,50 M. gewährt.

Die Anzahl derjenigen Pensionaire (vormals Großherzogliche Diener), welche aus der Betriebscasse der Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des Kaufcontractes ihre Pensionen beziehen, belief sich ulto 1880 auf 19 Personen und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 10 844,40 M.

Seit dem 1. October 1875 besteht ein Spar- und Vorschuß-Verein der Beamten der Gesellschaft auf Grund eines von der Direction zu diesem Behuf emanirten Statutes. Der Verein hat den Zweck:

Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, zu verzinsen und durch Antheil vom Gewinn zu erhöhen, auch den Mitgliedern in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung verzinslicher, in Raten rückzahlbarer Vorschüsse beizustehen.

Das Vermögen und die Angelegenheiten des Vereins werden von dem aus einem Mitgliede der Eisenbahn-Direction und 6 Vereinsmitgliedern gebildeten Vorstande verwaltet. Die Anzahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1880 702. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds von der Eisenbahn-Verwaltung 3000 *M.* überwiesen worden und belief sich dieser Fonds, nach Absetzung des demselben zugeschriebenen Coursegewinnes auf vorräthige Effecten von 1899,⁵⁵ *M.*, am Jahreschlusse auf 3538,⁷⁷ *M.* Die in der Vereins-Casse auf gekommenen und zu Vorschüssen an die Mitglieder nicht verwendeten Gelder sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt, welche am 31. December 1880 einen Nominalwerth von 57650 *M.* und einen Coursewerth von 56454,⁷⁰ *M.* hatten. Dieselben werden in dem Cassengewölbe der Eisenbahngesellschaft aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug ult. 1880 68388,⁶⁹ *M.*, worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3% noch weitere 2½% als Antheil an dem pro 1880 erzielten Reingewinn, also zusammen 5½%, gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der nicht abgehobenen Zinsen und der Gewinnantheile von zusammen 3273,¹² *M.* hat sich das Gesamtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1880 auf 71661,⁸¹ *M.* erhöht und hat sonach dasselbe in dem Jahre 1880 sich vermehrt um 15380,²⁸ *M.*

2) Betriebsdienst.

Die Anzahl der abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge	946	
= Personenzüge	4 894	
= gemischte Züge	8 273	
= Güterzüge	1 086	15 199
Extra-Personenzüge	52	
= Güterzüge	63	

Es legten überhaupt zurück: auf eigener Bahn. auf fremden Bahnen. in Summe.

A. Locomotiven.

	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer
in Schnellzügen	174 250	3 660	177 910
= Personenzügen	324 359	3 660	328 019
= gemischten Zügen	490 330	3 660	493 990
= Güterzügen	224 217	4 535	228 752
= Extrazügen	17 080	15	17 095
= Leerfahrten	58 844	965	59 809
= Arbeitszügen	22 310	—	22 310
Summe	1 311 390	16 495	1 327 885
Davon: Nutzkilometer	1 252 546	15 350	1 268 076

Außerdem haben die Locomotiven 38 376 Rangirstunden geleistet.

B. Wagen.

	Achskilometer.	Achskilometer.	Achskilometer.
Personenwagen	8 151 454	2 272 923	10 424 377
Güter- und Gepäckwagen	14 696 392	8 667 772	23 364 164
Summe	22 847 846	10 940 695	33 788 541

C. Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen	2 130 224 Achskilometer,	} auf diesseitiger Bahn
Güter und Gepäckwagen	9 094 671 "	
Summe	11 224 895 Achskilometer.	

D. Wagen der Reichspostverwaltung.

2 282 807 Achskilometer.)

Auf diesseitiger Bahn sind mithin überhaupt zurückgelegt:

von den eigenen Wagen	22 847 846 Achskilometer.
" = fremden "	11 224 895 "
" = Postwagen	2 282 807 "
Summe	36 355 548 Achskilometer.

Auf sämtlichen 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 1880 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme	111 Stück
Privat-Telegramme	5282 "

Die für Privat-Telegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto *ic.* betragen 3 556,⁹⁴ M.

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn *ic.* 1 007,⁴⁷ "

Bleibt als diesseitiger Antheil 2 549,⁴⁷ 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 zur Berlin-Stettiner Eisenbahn gehörigen Bahnstrecke von der Preussisch-Mecklenburgischen Landesgrenze bis Strassburg N/W. ist vertragsmäßig der diesseitigen Verwaltung unterstellt.

Die Beziehungen der diesseitigen Stationen sind sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, je nach dem hervortretenden Bedürfnis 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 Personen- und Güterbeförderung mit den Stationen Neustadt und Parchim der Parchim-Ludwigsluster Secundärbahn.

Der directe Personenverkehr erstreckt sich nicht nur auf die Nachbarbahnen, nämlich die Berlin-Hamburger, Lübeck-Hamburger und Lübeck-Büchener, die Gutin-Lübecker, die Berlin-Stettiner und die Berliner Nordbahn, sondern auch auf die Stationen Magdeburg, Stendal, Halle u. Leipzig der Magdeburg-Halberstädter Bahn, Lüneburg und Hannover der Hannover'schen Bahn, Bremen und Köln der Köln-Mindener Bahn, sowie auf Neumünster, Schleswig, Flensburg, Moen 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 die 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 Verbands-güterverkehren betheiligt: am Ostseeverbandsverkehr, am Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbands-, am Niederdeutschen, Rheinisch-Niederdeutschen, Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen, Norddeutsch-Sächsischen, Hamburg-Lübeck-Bayerischen, Westdeutschen, Hanseatisch-Preussischen, Hanseatisch-Schlesischen, Hamburg-Lübeck-Schlesischen, Böhmischem 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 Gutin-Lübecker Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits, im Hamburg-Pommerschen Verbandsverkehr 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 Verbandsverkehr 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	3 052 Personen auf	209 082 Kilometer,
"	II. "	60 630 " "	3 703 180 "
"	III. "	166 215 " "	7 856 521 "
"	IV. "	351 173 " "	11 963 138 "
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)			
in	II. Classe	56 576 " "	2 166 616 "
"	III. "	190 204 " "	5 443 408 "
Militairpersonen		50 884 " "	3 716 794 "
		in Summe:	878 734 Personen auf 35 058 739 Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in I. Classe	4 071	Personen auf	312 065	Kilometer.
" " " II. "	42 232	" "	3 426 940	"
" " " III. "	66 283	" "	5 108 082	"
" " " IV. "	92 255	" "	8 031 854	"
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)				
in I. "	4	" "	304	"
" II. "	4 682	" "	204 818	"
" III. "	10 568	" "	403 436	"
Militairpersonen	15 574	" "	1 784 373	"
in Summe: 235 669 Personen auf 19 271 872 Kilometer.				

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	7 127	Personen auf	521 451	Kilometer, oder 73,17	} im Durchschnitt pro Person.
" " II. " =	164 120	" =	9 501 554	" = 57,89	
" " III. " =	433 270	" =	18 811 447	" = 43,42	
" " IV. " =	443 428	" =	19 994 992	" = 45,09	
in Summe: 1 047 945 Personen auf			48 829 444	Kilometer, oder 46,60	
Militairpersonen	66 458	" =	5 501 167	" = 82,78	
Summe überhaupt: 1 114 403 Personen auf			54 330 611	Kilometer, oder 48,75	

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen:

für die Beförderung von:		im Durchschnitt:		
Civilpersonen	1 901 684,45 M.	1,77 M. pro Person und 0,038 M.		} pro Person und Kilometer.
Militairpersonen	83 051,00 "	1,25 " " " " " 0,015 "		
an diversen Neben- Einnahmen	7 139,15 "	— " " " " " — "		
in Summe: 1 991 874,60 M.		1,79 M. pro Person und 0,035 M.		

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1880 giebt die in der Anlage VI. enthaltene Zusammenstellung specielle Nachweisung, während die Anlage IX. die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1879 und 1878 enthält.

Der Personenverkehr ergibt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1880		im Jahre 1879		daher im Jahre 1880	
	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer
Civilpersonen:						
in I. Classe	7 127	521 451	6 772	479 660	mehr 355	mehr 41 791
" II. "	164 120	9 501 554	157 703	9 182 381	" 6 417	" 319 173
" III. "	433 270	18 811 447	380 064	17 103 073	" 53 206	" 1 708 374
" IV. "	443 428	19 994 992	419 702	18 099 977	" 23 726	" 1 895 015
	1 047 945	48 829 444	964 241	44 865 091	mehr 83 704	mehr 3 964 353
Militairpersonen	66 458	5 501 167	59 984	4 497 502	" 6 474	" 1 003 665
Gesamt-Verkehr:	1 114 403	54 330 611	1 024 225	49 362 593	mehr 90 178	mehr 4 968 018

Die Gesamt-Einnahme aus der Personenbeförderung (incl. der Neben-Einnahmen für beförderte Hunde der Reisenden, Extrazüge etc.) betrug:

für Civilpersonen	im Jahre 1880	. . . . .	1 908 823,60	M.
"	"	"	1 762 148,64	"
	mithin 1880 mehr	. . . . .	146 674,96	M.
für Militärpersonen	im Jahre 1880	. . . . .	83 051,00	M.
"	"	"	66 639,50	"
	mithin 1880 mehr	. . . . .	16 411,50	M.
überhaupt im Jahre 1880	. . . . .		1 991 874,60	M.
"	"	"	1 828 788,14	"
	mithin 1880 mehr	. . . . .	163 086,46	M.

2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurden an Gepäck:

im Binnenverkehr	. . . . .	3662,5	Tonnen auf	214 535,8	Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	2146,6	"	"	178 864,9	"

in Summe: 5809,1 Tonnen auf 393 400,7 Kilometer.

Die Einnahme hiefür betrug:

für den Transport: 61 691,16 M., im Durchschnitt: 10,62 M. pro Tonne und 0,16 M. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergibt das Jahr 1880 einen Mehrtransport von 212,9 Tonnen auf 10 384,8 Kilometer mehr und eine Mehreinnahme von 165,33 M.

B. Güterverkehr.

1) Güterbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

Eil- und Expresgüter	. . . . .	1 816,9	Tonnen auf	113 813,7	Kilometer,
Stückgüter	. . . . .	25 030,8	"	1 658 414,5	"
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	. . . . .	2 643,5	"	213 720,6	"
Güter der Special- und Ausnahme-Tarife	. . . . .	102 195,9	"	5 055 057,4	"
Militairgut	. . . . .	432,4	"	35 963,5	"
Leichen und Fahrzeuge	. . . . .	233,8	"	17 075,6	"
		132 353,3	Tonnen auf	7 094 045,3	Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	. . . . .	29 029,8	"	1 800 823,0	"

in Summe: 161 383,1 Tonnen auf 8 894 868,3 Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Eil- und Expreszügüter	2 735,5 Tonnen auf	275 301,0 Kilometer.
Stückgüter	34 108,2 = =	3 505 423,6 =
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	21 539,7 = =	3 486 105,2 =
Güter der Special- und Ausnahme-Tarife	199 810,9 = =	19 373 402,6 =
Militairgut	157,3 = =	15 625,6 =
Leichen und Fahrzeuge	138,8 = =	11 444,5 =
	258 490,4 Tonnen auf	26 667 302,5 Kilometer.
Frachtfreie Dienstgüter	139,6 = =	12 811,7 =

in Summe: 258 630,0 Tonnen auf 26 680 114,2 Kilometer.

Der ganze Transport betrug daher:

Eil- und Expreszügüter	4 552,4 Tonnen auf	389 114,7 Kilometer, oder	85,74	} Kilometer im Durchschnitt pro Tonne.
Stückgüter	59 139,0 = =	5 163 838,1 = =	87,32	
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	24 183,2 = =	3 699 825,8 = =	153,00	
Güter der Special- und Ausnahme-Tarife	302 006,8 = =	24 428 460,0 = =	80,89	
Militairgut	589,7 = =	51 589,1 = =	87,49	
Leichen und Fahrzeuge	372,6 = =	28 520,1 = =	76,54	
	390 843,7 Tonnen auf	33 761 347,8 Kilometer, oder	86,38	
Frachtfreie Dienstgüter	29 169,4 = =	1 813 634,7 = =	62,18	
Total-Summe: 420 013,1 Tonnen auf	35 574 982,5 Kilometer, oder	84,70		

Die Einnahmen für die Güterbeförderung betragen: im Durchschnitt:

für Eil- und Expreszügüter	94 068,30 M.; 20,66 M. pro Tonne und 0,24 M. pro Kilom. und Tonne,
= Frachtgüter, incl. Militairgut, Leichen u. Fahrzeuge	2 038 355,76 = 5,28 = = = = 0,06 = = = =
an sonstigen Nebenerträgen:	
Frachtzuschläge, Provision, Lagergeld u.	35 376,77 = — = = = = — = = = =

in Summe: 2 167 800,33 M.; 5,55 M. pro Tonne und 0,06 M. pro Kilom. und Tonne.

Im Verhältniß zu dem Jahre 1879 betragen die Transporte:

der Eil- und Expreszügüter	504,7 Tonnen mehr und	46 987,5 Tonnen-Kilom. mehr,
der Stückgüter (incl. Militairgut, Leichen und Fahrzeuge), sowie der Güter der allgemeinen Wagen-Classen	942,7 = weniger =	34 553,0 = = weniger,
der Güter der Special- und Ausnahme-Tarife	45 577,3 = mehr =	4 038 194,6 = = mehr.
überhaupt:	45 139,3 Tonnen mehr und	4 050 629,1 Tonnen-Kilom. mehr.

Die Einnahme für den Gütertransport pro 1880, verglichen mit derjenigen des Vorjahres, ergibt:

für Eil- und Expreszügüter im Jahre 1880	94 068,30 M.
= = = = = 1879	84 696,98 =
mithin 1880 mehr	9 371,32 M.
für Frachtgüter im Jahre 1880	2 038 355,76 M.
= = = = = 1879	1 873 645,35 =
mithin 1880 mehr	164 710,41 M.

an Nebenerträgen	im Jahre 1880	35 376,77 <i>M.</i>
"	" " 1879	39 893,13 "
	mithin 1880 weniger	4 516,36 <i>M.</i>
	überhaupt im Jahre 1880	2 167 800,83 <i>M.</i>
	" " " 1879	1 998 235,46 "
	mithin 1880 mehr	169 565,37 <i>M.</i>

Die in der Anlage VII. enthaltene Zusammenstellung giebt den näheren Nachweis, wie der Güterverkehr in seiner Gesamtheit auf den einzelnen Stationen im Jahre 1880 sich gestaltet hat.

Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Güterverkehrs von und nach den einzelnen Stationen in den Jahren 1879 und 1878 ist in der Anlage X enthalten.

2) Viehbeförderung.

Befördert wurden an Vieh (incl. Hunde der Reisenden):

im Binnenverkehr	25 785 Stück, oder 3 591,4 Tonnen auf	225 212,1 Kilom.
im Verkehr mit anderen Bahnen	184 684 " " 21 872,3 " "	3 487 586,3 "
	in Summe: 210 469 Stück, oder 25 463,7 Tonnen auf	3 712 798,4 Kilom.

Die Einnahme für den Viehtransport (ausschließlich derjenigen für beförderte 3 387 Stück Hunde der Reisenden, welche in der Einnahme aus der Personenbeförderung unter A₁ mitenthalten ist) betrug: 242 684,65 *M.*, im Durchschnitt 1,15 *M.* pro Stück und 0,07 *M.* pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei der Viehbeförderung ergiebt das Jahr 1880 einen Mehrtransport von 13 783 Stück und 7 638,4 Tonnen auf 1 298 873,2 Kilometer mehr, und eine Mehreinnahme von 3 249,43 *M.* Der Mehrtransport resultirt überwiegend aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 16 734 Stück, während im Binnenverkehr 3 049 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, welche zugleich die Nachweisung der auf denselben zur Beförderung gelangten Fahrzeuge enthält, für welche die Einnahme in derjenigen aus der Güterbeförderung (B₁) miteinbegriffen ist.

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)	4 074 795,9 Tonnen-Kilometer,
2) bei der Gepäcbeförderung	393 400,7 "
3) bei der Güterbeförderung	35 574 982,5 "
4) bei der Viehbeförderung	3 712 798,4 "
	in Summe: 43 755 977,5 Tonnen-Kilometer,
	im Vorjahre dagegen: 38 669 356,2 "
	mithin im Jahre 1880 mehr: 5 086 621,3 Tonnen-Kilometer.

Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

1) Personen	3194	gegen 3151 Personen im Vorjahre,
2) Gepäck	16,6 Tonnen =	17,2 Tonnen =
3) Güter (excl. Dienstgüter)	1120,0 =	1061,0 =
4) Vieh	603 Stück =	605 Stück =

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

Personen-Kilometer	155 697	gegen 151 885 im Vorjahre,
Tonnen-Kilometer (excl. Dienstgüter und Nebentransporte)	96 751,2 =	91 255,5 =

Die Einnahmen betragen im Ganzen: 4 761 201,25 M gegen 4 450 983,78 M im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge:

1) aus dem Personenverkehr	5 708,20 M	gegen 5 627,04 M im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	176,79 =	189,31 =
3) aus der Güterbeförderung	6 212,35 =	6 148,42 =
4) aus der Viehbeförderung	695,47 =	736,72 =
5) an Nebeneinnahmen	851,56 =	993,84 =

in Summe pro Kilometer: 13 644,37 M gegen 13 695,33 M im Vorjahre, mithin im Jahre 1880 gegen 1879 weniger 50,96 M pro Kilometer Bahnlänge.

Das Minus der Einnahme pro Kilometer Bahnlänge gegen das Vorjahr resultirt aus der größeren Bahnlänge des Jahres 1880 von 348,95 km, während die Bahnlänge pro 1879 im mittleren Jahresdurchschnitt nur 325,34 km betragen hat.

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

1) aus dem Personenverkehr	41,84 %	gegen 41,09 % im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	1,29 =	1,38 =
3) aus der Güterbeförderung	45,53 =	44,89 =
4) aus der Viehbeförderung	5,10 =	5,38 =
5) die Nebeneinnahmen	6,24 =	7,26 =

Die Ausgaben betragen:

für die Allgemeine Verwaltung	248 595,07 M	gegen 219 003,90 M im Vorjahre,
für die Bahn-Verwaltung	580 748,53 =	744 596,38 =
für die Transport-Verwaltung	1 411 640,26 =	1 166 016,55 =

in Summe: 2 240 983,86 M gegen 2 129 616,83 M im Vorjahre, pro Kilometer Bahnlänge 6 422,08 = 6 552,67 =

mithin pro 1880 weniger: 130,59 = pro Kilometer Bahnlänge.

Die Mehrausgabe im Jahre 1880 gegen das Vorjahr beträgt überhaupt 111 367,03 M. Dieselbe findet ihre hauptsächlichliche Begründung in der größeren Kostenaufwendung für den vollen Betrieb der Bahnstrecke Malchin-Waren, auf welcher die Betriebsöffnung im Jahre 1879 erst am 9. November stattgefunden hat.

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Nutzkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit	0,20 M	gegen 0,18 M im Vorjahre,
auf die Bahn-Verwaltung mit	0,46 =	0,62 =
auf die Transport-Verwaltung mit	1,13 =	0,97 =

in Summe mit: 1,79 M gegen 1,77 M im Vorjahre, mithin pro 1880 gegen das Vorjahr mehr 0,02 = pro Nutzkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesamt-Einnahme;	
die Allgemeine Verwaltung	5,22 % gegen 4,92 % im Vorjahre,
die Bahnverwaltung	12,20 = = 16,73 = = =
die Transportverwaltung	29,65 = = 26,20 = = =
in Summe: 47,07 % gegen 47,85 % im Vorjahre,	
mithin pro 1880 gegen das Vorjahr weniger . 0,78 %.	
Die Gesamt-Einnahme belief sich auf	4 761 201,25 <i>M.</i>
die Betriebs-Ausgabe auf	2 240 983,86 =
der Ueberschuß mithin auf	2 520 217,39 <i>M.</i>
Hinzu tritt der aus dem Jahre 1879 auf die Betriebsrechnung pro 1880 übernommene Gewinn-Vortrag mit	302 141,83 =
daher Gesamt-Ueberschuß pro 1880	2 822 359,22 <i>M.</i>
Davon ist gezahlt:	
1) die pro 1880 vertragmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg- Schwerinsche Regierung zu zahlende Annuität mit	960 000,00 <i>M.</i>
2) der regulativmäßig pro 1880 an den Erneuerungsfond zu gewährende Zuschuß mit	370 000,00 =
3) die beschlußmäßig pro 1880 in den Reservefond abzuführende Quote von	100 000,00 =
4) an Lantieme	30 710,86 =
5) als Dividende pro 1880 auf das Actien-Capital von 13 500 000 <i>M.</i> à 7,8 pCt. oder 39 <i>M.</i> pro Actie, auf 27 000 Actien	1 053 000,00 =
Der Rest ist auf die Betriebs-Rechnung pro 1881 vorgetragen mit	308 648,36 =
Summe wie vorstehend: 2 822 359,22 <i>M.</i>	

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

Die Betriebs-Rechnung (Anlage I) weicht in ihrer Eintheilung, resp. Titulung mehrfach von den früheren Rechnungs-Vorlagen ab, was seinen Grund darin hat, daß dieselbe nach dem einheitlichen, mit Beginn des Betriebsjahres 1880 bei sämtlichen deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zur Einführung gelangten Buchungs-Formulare aufgestellt worden ist. Es hat damit eine Verschiebung in den Haupt-Abschnitten sowohl, als einer Anzahl von Titeln gegen die frühere Eintheilung stattgefunden, daher eine etwaige Vergleichung der jetzigen gegen die früheren Rechnungstitel ein zutreffendes Resultat nicht ergeben kann.

Der Reservefond (Anlage III) ist im Jahre 1877 nach Ablauf der im Statute (§ 7) bestimmten fünfjährigen Frist regulirt worden auf einen Bestand von 1 668 509,19 *M.*

Derselbe minderte sich ab:

im Jahre 1878 um	120 167,28 <i>M.</i>	
im Jahre 1879 um	307 047,12 =	427 214,40 =

bleibt mithin ult. 1879 Bestand von 1 241 294,79 *M.*

Mit Rücksicht darauf, daß der Reservefond in den letzten 3 Jahren, außer den Ausgaben für Ergänzungsbauten u., auch noch für die Beschaffung neuer Betriebsmittel mit 78 091 *M.*, sowie durch Entnahme der Baukosten für die Secundairbahn Malchin-Waren mit 432 450 *M.* in Anspruch genommen werden mußte, ist demselben aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1880 eine Zuwendung von 100 000 *M.* gemacht worden, wodurch die Abminderung desselben im Jahre 1880 zurückgeführt ist auf 112 273,39 =
so daß der Reservefond, wie die Rechnungslegung ausweist, ult. 1880 einen Bestand hat von 1 129 021,40 *M.*

Der Erneuerungsfond (Anlage IV) ist gleichfalls im Jahre 1877 regulirt worden auf einen Bestand von 900 000,00 *M.*

Derselbe erhöhte sich durch die regulativmäßigen Zuschüsse von jährlich 370 000 *M.* und die sonstigen Einnahmen:

im Jahre 1878 um	77 299,92 <i>M.</i>	
im Jahre 1879 um	122 075,58 =	
zusammen Erhöhung:	199 375,50 <i>M.</i>	
minderte dagegen im Jahre 1880 sich ab um	57 069,39 =	142 306,11 =
und behält mithin ult. 1880 Bestand von		1 042 306,11 <i>M.</i>

Die Abminderung im Jahre 1880 wurde wesentlich herbeigeführt durch den in Verbindung mit dem Bau der Secundärbahn Malchin-Waren stattgehabten Umbau des Stahlschienengeleises auf der Bahnstrecke Bügow-Kostock, wofür der Erneuerungsfond im Ganzen mit der Summe von 373 421,12 *M.* (erl. des Bauwerthes der dabei gewonnenen Oberbaumaterialien) in Anspruch zu nehmen, und in den Jahren 1879 und 1880 bereits auf Höhe von 233 421,12 *M.* in Anspruch genommen worden ist.

Der Baarbestand beider Fonds, zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Jahre 1880 und des gesellschaftsfeittig zugeschossenen Capitals zum Bau der Secundärbahn, repräsentirt mithin für sich allein schon nahezu die ursprüngliche Dotirungssumme der Fonds von 3 000 000 *M.*

Schwerin, im Mai 1881.

Die Direction

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

Betriebs-Rechnung für das Jahr 1880.

Betriebs-Einnahmen.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.		
				M.	z.	M.	z.	
I.			Personen- und Gepäc-Verkehr.					
	1		Für Beförderung von Personen	1 901 684	45			
	2		Für Beförderung von Militär auf Requisitionschein und auf Militärbillets	83 051	—			
	3		Für Beförderung von Gepäc	61 691	16			
	4		Für Beförderung von Hunden auf Hundebillets und Gepäcschein	2 834	25			
	5		Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif	4 270	65			
	6		Sonstige Einnahmen	34	25			
						2 053 565	76	
II.			Güter-Verkehr.					
	1		Für Beförderung von Eil- und Expres-Gut	94 068	30			
	2		Für Beförderung von Frachtgut	2 013 253	66			
	3		Für Beförderung von Postgut	9 784	93			
	4		Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionschein	13 276	20			
	5		Für Beförderung von Vieh	242 684	65			
	6		Für Beförderung von Leichen	2 040	97			
	8		Nebenerträge:					
	1		Frachtzuschlag für Werth- und Lieferfrist-Versicherung	4 723	8			
	2		Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld, Conventional- strafen zc.	30 653	69			
						2 410 485	48	
III.			Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.					
	2		Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten durch andere Ver- waltungen	41 775	76			
	3		Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen	15 924	42			
						57 700	18	
IV.			Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.					
	1	2	Miethe für Wagen einschließlich Conventionalstrafen	122 824	27			
						122 824	27	
			Uebertrag			4 644 575	69	

Betriebs-Einnahmen. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen		Im Ganzen.	
				M.	ℳ	M.	ℳ
			Uebertrag			4 644 575	69
V.			Erträge aus Veräußerungen.				
	2		Aus dem Verkauf von Betriebsmaterialien	1 517	7		
	3		Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände	409	21	1 926	28
VI.			Verschiedene sonstige Einnahmen.				
	1		Telegraphen-Gebühren	2 549	47		
	2		Pächte und Miethen, sowie ökonomische Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken:				
		1	Restaurationen	10 288	67		
		2	Bahnhof-Localen	9 359	7		
		3	Gräbereien und Pflanzungen	7 068	71		
		4	Lagerplätze etc.	615	75		
	3		Bergütung der Post:				
		1	für Benutzung der Coupées zum Postdienst, Beförderung von Postwagen, Gestellung von Beiwagen	2 680	98		
		2	für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren etc. der Eisenbahn-Postwagen	9 805	21		
	4		Entschädigung von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung für Be- nutzung und Begleitung von Bahameisterwagen etc.	48	75		
	5		Zinsen und Coursgewinn	72 127	82		
	6		Insgesamt	154	85	114 699	28
			Summe der Betriebs-Einnahmen:			4 761 201	25

Betriebs-Ausgaben.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	S.	M.	S.
A. Allgemeine Verwaltung.							
Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.							
I.			Befoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten (Bediensteten).				
	1		Direction	30 300	—		
	2		Centralbureau	88 324	25		
	3		Ober-Betriebs-Inspection mit Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection	23 060	—		
	4		Maschinen-Verwaltung	14 250	—		
						155 934	25
Andere persönliche Ausgaben.							
II.	1		Diätarische Befoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeitshülfe	2 786	89		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder u.	20	75		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	600	—		
	4		Reise- und Umzugskosten:				
		1	Aufsichtsrath	1 870	90		
		2	Direction und Beamte der Allgemeinen Verwaltung	7 264	42		
	7		Löhne (Tage- und Accord-) für Arbeiter der Materialien-Verwaltung	1 452	10		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung	313	78		
	10	1	Remunerationen und außerordentliche Unterstützungen:				
			a. für Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	310	—		
			b. für Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	470	—		
		2	Laufende Unterstützungen:				
			a. für Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	45	—		
			b. für Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	78	—		
	11	1	Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung:				
			a. für Beamte	76	50		
			b. für Arbeiter	233	81		
		2	Zuschüsse zu Krankenkassen	300	—		
	12	1	Pensionen	9 304	90		
		2	Zuschüsse zu Pensions- und Unterstützungskassen	17 293	66		
						42 420	71
Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.							
Allgemeine Kosten.							
III.	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Bücher, Drucksachen u.	11 258	7		
	2	1	Heizung der Dienstlocale	2 023	27		
		2	Erleuchtung derselben	560	41		
			Uebertrag	13 841	75	198 354	96

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	S.	M.	S.
			Uebertrag	13 841	75	198 354	96
	3		Reinigung derselben	866	40		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars	2 089	71		
	4		Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen	1 800	—		
	5		Steuern, Communalabgaben und öffentliche Lasten	1 685	93		
	6	1	Feuer-Versicherungs-Prämie	2 808	—		
		2	Feuer-Versicherungs-Fonds (Rücklage in denselben)	7 500	—		
	7		Gerichts-, Stempel- u. Kosten	860	22		
	8	1	Kosten des Geldverkehrs mit Banken	2 903	58		
		2	Dividenden-Einlösungs-Kosten	1 565	77		
	9		Porto- und Insertionskosten	1 740	42		
	10		Erfahleistungen:				
		1	Für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände	524	26		
		2	Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze	3 946	37		
		3	Sonstige Entschädigungen	24	60		
	12		Insgemein:				
		1	Kosten der Staats-Aufsicht	4 200	—		
		2	Kosten von Conferenzen, General-Versammlungen u.	15	—		
		3	Ausschmückung der Bahnhöfe bei festlichen Gelegenheiten	1	50		
		7	Anderweitige allgemeine sachliche Kosten	588	20		
						46 961	71
VIII.			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.				
	4		Bergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungs-Büreaux	3 278	40		
						3 278	40
			Summe A. Allgemeine Verwaltung:			248 595	7
			B. Bahn-Verwaltung.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
I.			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
	5		Strecken-Personal: Bahnbetriebs-Ingenieure und deren Schreiber, Bahnmeister, Telegraphenaufseher, Bahn- und Hülfswärter	235 398	73		
						235 398	73
			Anderere persönliche Ausgaben.				
II.			Anderere persönliche Ausgaben.				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeitshilfe	5 933	23		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder u.	2 087	15		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	14 827	50		
			Uebertrag	22 847	88	235 398	73

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	ℳ	M.	ℳ
			Uebertrag	22 847	88	235 398	73
	4	2	Reise- und Umzugskosten der Beamten der Bahnverwaltung . .	2 965	49		
	6		Prämien für entdeckte Schienenbrüche	32	—		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung für das Bahnpersonal	14 189	80		
	10	1	Remunerationen und außerordentliche Unterstützungen für Be- amte der Bahnverwaltung, bezw. deren Hinterbliebene	662	12		
		3	Gnadengehalte desgleichen	977	25		
	13		Insgemein	60	—		
						41 734	54
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
			Allgemeine Kosten.				
III.	1		Bürobedürfnisse, Formulare, Druckfachen zc.	1 275	66		
	2	1	Heizung der Dienstlocale einschließlich der Wärterlocale	7 168	7		
		2	Erleuchtung derselben	3 059	46		
		3	Reinigung derselben	273	23		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars	246	32		
	4		Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen zc.	281	63		
	11		Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken in Folge von außergewöhnlichen Natur-Ereignissen	1 082	15		
						13 386	52
			Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.				
			Anlagen auf freier Bahn.				
IV.	1		Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Gräben, Banketts, Zuttermauern, Seitendurchlässe, Entwässerungen zc.	10 688	65		
a.	2		Unterhaltung des Oberbaues:				
		1	Unterhaltung des Geleises	114 857	87		
		2	Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterialies loco Verwendungsstelle	21 728	2		
	3	1	Unterhaltung der Wege-Unterführungen	378	3		
		2	Unterhaltung der Bahn-Ueberbrückungen	3 355	93		
		3	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe	5 314	89		
	4		Unterhaltung der Nebenanlagen auf freier Strecke: Hecken, Ein- friedigungen, Baumplantagen, Barrieren, Warnungstafeln, Neigungs- u. Krümmungszeiger, Nummer- u. Grenzsteine zc.	6 399	2		
	5		Kosten für Wegräumen des Schnees, Instandhaltung und Er- gänzung der Schneeschutzanlagen, Bestreuen der Schienen bei Glätteis	2 236	—		
	6		Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten, Feuerwachen Behufs Verhütung von Waldbränden .	61	50		
	7		Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, Draisinen, Bahnmeisterwagen .	4 955	36		
	8		Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser und Buden, sowie Blockstationen, nebst Mobilien und Utensilien .	7 872	72		
	10		Insgemein	82	73		
						177 930	72
			Uebertrag			468 450	51

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	S.	M.	S.
			Uebertrag			468 450	51
IV b.			Bahnhofs-Anlagen.				
	1		Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflaunzen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen	4 191	16		
	2		Unterhaltung der Gebäude	21 203	93		
	3		Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen, als: Vieh- und Equipagen-Rampen, Viehhöfe, Ladeprofile, Kohlenbänke, Kohlenlagerplätze, Gasleitungen, Brückenwagen, Perrons etc.	18 757	48		
	4	1	Unterhaltung der Nebenzeise	15 109	46		
		2	Beschaffung von Kies und sonstigem Bettungsmaterial	1 795	60		
		3	Unterhaltung mechanischer Vorrichtungen: Drehscheiben, Schiebehühnen, Weichen etc.	5 766	61		
	5		Unterhaltung und Reinigung der Anlagen für die Zugkraft: Locomotiv- und Wagenschuppen, Wasserstationen, Wasserkräne, Pumpen, Röhrenleitungen, Wasserhebungsmaschinen etc.	9 605	42		
	6		Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofsanlagen, Gasanstalten, Hafenhohlwerke etc.	477	81		
	7		Insgemein	392	28		
						77 299	75
IV c.			Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.				
	1		Unterhaltung der optischen Telegraphen	1 423	27		
	2		Unterhaltung des electromagnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutwerke, Batterien etc.	4 028	45		
						5 451	72
VIII.			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.				
	2		Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten anderer Verwaltungen	29 546	55	29 546	55
			Summe B. Bahn-Verwaltung:			580 748	53
			C. Transport-Verwaltung.				
			a. Neuerer Bahnhofsdiensft.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
I.							
	5		Stations-Personal mit Ausnahme des Expeditions-personales	162 591	8	162 591	8
II.			Andere persönliche Ausgaben.				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeits-hülfe	797	67		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder etc.	3 045	45		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	676	50		
	4	2	Reise- und Umzugskosten der Beamten des äußeren Bahnhofs-dienstes	387	50		
	7		Löhne (Tage- und Record-) der Stationsarbeiter	45 525	85		
			Uebertrag	50 432	97	162 591	8

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	S.	M.	S.
			Uebertrag	50 432	97	162 591	8
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung	8 174	27		
	10	1	Remunerationen und außerordentliche Unterstützungen:				
			a. für Stations-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	590	—		
			b. für Stations-Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	12	20		
		2	Laufende Unterstützungen:				
			a. für Stations-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	321	—		
			b. für Stations-Arbeiter, bez. deren Hinterbliebenene	183	—		
		3	Gnadengehalte für Wittwen verstorbener Beamten	1 200	—		
						60 913	44
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
			Allgemeine Kosten.				
III.	1		Bürobedürfnisse, Formulare, Drucksachen	2 276	90		
	2	1	Heizung der Bahnhofs-Dienstlocale	8 747	28		
		2	Erleuchtung derselben	19 715	45		
		3	Reinigung derselben	1 722	1		
		4	Vorhalten von Wächterhunden	666	—		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars	5 080	54		
	4		Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen	450	—		
	12	7	Anderweitige allgemeine sachliche Kosten	—	30		
						38 658	48
VIII.			Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen.				
	2		Bergütung für Mitbenutzung von Bediensteten anderer Verwaltungen	12 231	78		
						12 231	78
			Summe C. a.: Außerer Bahnhofsdiensft.			274 394	78
			b. Expeditionsdienst.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
I.	5		Expeditions-Personal	52 875	55		
						52 875	55
II.			Andere persönliche Ausgaben.				
	1		Diätarische Besoldungen, Funktionsgehälter, zeitweise Arbeitshilfe	1 612	58		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder u.	126	85		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-				
			Entschädigungen	1 200	—		
	4	2	Reise- und Umzugskosten der Expeditionsbeamten	277	50		
	7		Löhne (Tage- und Accord-) der Güterbodenarbeiter und Koffer-				
			träger	31 540	64		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung des Expeditions-				
			personals	3 452	33		
	10	1	Remunerationen und außerordentliche Unterstützungen:				
			a. für Expeditions-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	255	—		
			b. für Arbeiter des Expeditionsdienstes, bezw. deren Hinter-				
			bliebene	160	—		
			Uebertrag	38 624	90	52 875	55

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen		Im Ganzen.	
				M.	S.	M.	S.
			Uebertrag	38 624	90	52 875	55
		2	Laufende Unterstützungen für Expeditions-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	120	—		
		3	Gnadengehalte für Wittwen verstorbener Beamten	412	50	38 857	40
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
			Allgemeine Kosten.				
III.		1	Bureaubedürfnisse, Drucksachen für den Expeditionsdienst, Billets, Plomben u.	13 370	56		
		2	1 Heizung der Expeditions-Dienstlokale	3 919	81		
			2 Erleuchtung derselben	4 881	54		
			3 Reinigung derselben	539	9		
		4	4 Vorhalten von Rasen zur Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden	324	—		
		3	Instandhaltung und Ergänzung des Inventars	2 426	70		
	12	6	Fracht-Incasso	1 349	36		
		7	Anderweitige allgemeine sachliche Kosten	30	50	26 841	56
			Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen.				
VIII.		2	Vergütung für Mitbenutzung von Bediensteten anderer Verwaltungen	17 865	83	17 865	83
			Summe C. b.: Expeditionsdienst			136 440	34
			c. Zugbegleitungsdienst.				
			Abtheilung I.: Persönliche Ausgaben.				
			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
I.		5	Fahrpersonal: Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser	76 531	63	76 531	63
			Andere persönliche Ausgaben.				
II.		1	Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeitshilfe	1 245	—		
		2	Stellvertretungskosten, Commandogelder u.	263	67		
		3	Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theurungszulagen, Miethe-Entschädigungen	606	25		
		4	2 Reise- und Umzugskosten des Zugbegleitungspersonales	83	34		
		5	Reisekosten-Entschädigung für dasselbe	41 957	63		
		8	Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung für dasselbe	9 136	26		
	10	1	Remunerationen und außerordentliche Unterstützungen für Beamte des Zugbegleitungsdienstes	580	—		
		3	Gnadengehalte für Wittwen verstorbener Beamten	281	25	54 153	40
			Uebertrag			130 685	3

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	ℳ	M.	ℳ
			Uebertrag			130 685	3
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
			Allgemeine Kosten.				
III.	1		Bureaubedürfnisse, Formulare, Drucksachen etc.	1 116	72		
	2	1	Heizung der Fahrdienstlocale	683	57		
		2	Erleuchtung derselben.	315	35		
		3	Reinigung derselben	82	56		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars	830	86		
						3 029	6
VIII.			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.				
	3		Bergütung für Wahrnehmung des Betriebes auf der eigenen Strecke, oder in gemeinsamen Verkehren durch andere Verwaltungen	4 340	71		
						4 340	71
			Summe C. c.: Zugbegleitungsdienst			138 054	80
			d. Zugbeförderungsdienst.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
I.	5		Locomotivpersonal	94 396	76		
						94 396	76
II.			Andere persönliche Ausgaben.				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeitshilfe	2 157	12		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder	4 888	77		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	520	—		
	4	2	Reise- und Umzugskosten des Locomotivpersonales	450	—		
	5		Reisekosten-Entschädigung für dasselbe	26 663	27		
	6		Prämien für Material-Ersparniß, sowie für entdeckte Rad- und Achsbrüche	30 449	99		
	7		Löhne (Tage- und Accord-) für Maschinenpuger, Nachtheizer, Wasserpumper, Dampfpumpenheizer	32 529	55		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung für das Locomotivpersonal	6 202	98		
	10	1	Remunerationen und außerordentliche Unterstützungen:				
			a. für Beamte des Locomotivdienstes, bezw. deren Hinterbliebene	140	—		
			b. für Arbeiter desgl., bezw. deren Hinterbliebene	265	—		
		2	Laufende Unterstützungen:				
			a. für Beamte desgl., bezw. deren Hinterbliebene	309	—		
			b. für Arbeiter desgl., bezw. deren Hinterbliebene	159	—		
			Uebertrag			104 734	68
						199 131	44

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	z.	M.	z.
			Uebertrag			199 131	44
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			Allgemeine Kosten.				
	1		Bureaubedürfnisse, Formulare, Drucksachen	343	71		
	2	1	Heizung der Dienstlocale des Locomotivpersonales	1 091	16		
		2	Erleuchtung derselben	3 009	91		
		3	Reinigung derselben	19	10		
		4	Vorhalten von Wagen zur Beseitigung des Angeziefers in den Locomotivschuppen	12	—		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars	1 329	68		
						5 805	56
V.			Kosten des Bahntransportes.				
a.			Kosten der Züge.				
	1		Brennmaterial zur Locomotivfeuerung	233 128	47		
	2		Heizung der Wasserstationen zur Wasserbeschaffung für Locomotiven	5 835	95		
	3		Schmiermaterial für Locomotiven und Tender	8 803	21		
	4		Puß- und Verpackungsmaterial für dieselben	3 779	55		
	5	1	Schmiermaterial für Wagen	4 478	80		
		2	Pußmaterial für Wagen	1 010	94		
		3	Desinfectionsmaterial für Wagen	476	70		
	6		Material zur Beleuchtung der Züge	9 212	21		
	7		Material zur Erwärmung der Züge	3 303	47		
	9		Insgemein	8	68		
						270 037	98
V. b.			Unterhaltung der Betriebsmittel.				
	1		Unterhaltung der Locomotiven und Tender mit Zubehör	150 492	97		
	2		Unterhaltung der Personenwagen mit Zubehör	48 125	75		
	3		Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen mit Zubehör	78 241	65		
	6		Insgemein	936	80		
						277 797	17
			Uebertrag			752 772	15

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.				
				M.	S.	M.	S.			
			Uebertrag			752 772	15			
IX.	1	2	Kosten für Benutzung fremder Betriebsmittel.							
			Miethe für Wagen einschließlich Conventionalstrafen	109 978	19	109 978	19			
			Summe C. d. : Zugbeförderungsdienst.			862 750	34			
			Hierzu C. c. Zugbegleitungsdienst.			138 054	80			
			" C. b. Expeditionsdienst.			136 440	34			
			" C. a. Außerer Bahnhofsdienst.			274 394	78			
			Summe C. Transportverwaltung :			1 411 640	26			
			Wiederholung der Betriebs-Ausgaben.							
			A. Allgemeine Verwaltung			248 595	7			
			B. Bahn-Verwaltung			580 748	53			
C. Transport-Verwaltung			1 411 640	26						
			Gesammt-Summe der Betriebs-Ausgaben:			2 240 983	86			
Abschluß.										
			Summe der Betriebs-Einnahmen	4 761 201	25					
			Summe der Betriebs-Ausgaben	2 240 983	86					
			Ueberschuß :	2 520 217	39					

II.

Activa.		M.	S.
Uebernahme-Preis der Bahn nebst Zubehör einschließlich der zur ersten Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesenen 3 000 000 M. unter Einrechnung des Capitalwerthes der an die Großherzogliche Regierung zu zahlenden Annuität		32 700 000	—
Aufwendung zum Bau der Secundärbahn Malchin-Waren 1 170 850,36 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	432 450,36 M.	432 450	36
Werth der vorrätigen Betriebs- und Werkstatt-Materialien		540 640	92
Effecten		2 364 159	90
Verschiedene Debitoren		164 202	34
Cassen-Bestand und Guthaben bei der Bank für Handel und Industrie zu Berlin		995 690	53
		37 197 144	5

31. December 1880.

Passiva.

	M.	S.
Stamm-Actien-Capital	13 500 000	—
Capitalwerth der an die Großherzogl. Regierung noch auf 56 Jahre abzuführenden Annuitäten 18 739 393 <i>M.</i>		
Amortisationsquote dieser Annuitäten pro 1873—1880 460 607 =	19 200 000	—
Reservefond einschließlich des Zuschusses pro 1880 von 100 000 <i>M.</i>	1 129 021	40
Geleisteter Beitrag des Reservefonds zu den Kosten des Baues der Secundärbahn Malchin-Waren	432 450	36
Erneuerungsfond einschließlich des Zuschusses pro 1880 von 370 000 <i>M.</i>	1 042 306	11
Verschiedene Creditoren	171 509	35
Bestand der Beamten-Pensions-Casse	329 497	61
Betriebs-Ergebnisse pro 1880:		
die Einnahmen betragen 4 761 201, ²⁵ <i>M.</i>		
die Ausgaben betragen:		
a. für die Allgemeine, Bahn- und Transport-Verwaltung 2 240 983, ⁸⁶ <i>M.</i>		
b. Zahlung der Annuitäten 960 000, ⁰⁰ =		
	<u>3 200 983,⁸⁶ =</u>	
Reingewinn pro 1880: 1 560 217, ³⁹ <i>M.</i>		
Hierzu Gewinn-Uebertrag aus 1879: 302 141, ⁸³ =		
Zusammen Reingewinn: 1 862 359, ²² <i>M.</i>		
Von diesem Reingewinn sind überwiesen (s. oben):		
dem Reservefond 100 000 <i>M.</i>		
dem Erneuerungsfond 370 000 =		
	<u>470 000,⁰⁰ =</u>	
Bleibt Ueberchuß: 1 392 359, ²² <i>M.</i>	1 392 359	22
Davon ist zu zahlen:		
1) Tantieme mit 30 710, ⁸⁶ <i>M.</i>		
2) Dividende pro 1880 auf das Actien-Capital von 13 500 000 <i>M.</i> à 7,8 %		
= 39 <i>M.</i> pro Actie; auf 27 000 Actien 1 053 000, ⁰⁰ =		
Bleibt als Gewinn-Uebertrag auf das Jahr 1881 308 648, ³⁶ =		
Summe wie vor: 1 392 359, ²² <i>M.</i>		
	<u>37 197 144</u>	<u>5</u>

III.

Rechnung des Reservefonds pro 1880.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	z.	M.	z.
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1879 laut Geschäftsbericht, Anlage III.			1 241 294	79
Coursgeinn auf ausgelosete und ult. 1880 vorräthige Effecten	28 176	70		
Zinsen auf geleistete Vorschusszahlungen für Betriebszwecke	1 739	45		
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1880	100 000	—		
			129 916	15
Summe der Einnahmen:			1 371 210	94
II. Ausgaben.				
1) Betriebsmittel.				
Herstellung von 12 Stück offenen 4räd. Güterwagen mit hohen Vords, à 10 000 kg Tragkraft, ohne Bremse	31 519	76		
Anbringung von Seitenthüren an 4 Stück Stageswagen	1 032	26		
Umänderung von 3 Stück 4räd. Tendern in 6räd.	3 173	78		
			35 725	80
2) Oberbau.				
Veränderung in der Geleiseverbindung zwischen dem östlichen und westlichen Theile des Bahnhofes Rostock (Nest)	1 075	—		
Herstellung eines Ladegeleises für Rohproducte auf dem Bahnhofe Bismar (Nest) . .	3 809	85		
Verlängerung des zweiten Geleises auf der Haltestelle Zachun zwecks Kreuzung von Zügen und Herrichtung einer festen Verladerrampe incl. Erwerbung des zur Erweiterung der dortigen Anlagen erforderlichen Terrains (Theil)	5 480	30		
			1 0365	15
Uebertrag			46 090	95

Ausgaben des Reservefonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
Uebertrag			46 090	95
3) Gebäude.				
a. auf den Bahnhöfen.				
Herriichtung von 2 Weichenwärter-Wohnungen an den beiden disponiblen Ständen des Wagenschuppens auf dem Bahnhofe Grevesmühlen	3 081	45		
b. auf der Strecke.				
Herstellung eines Wärteretablissements für 3 Familien auf der Strecke Schwaan-Rostock (2. Rate)	12 666	75		
Desgleichen für 3 Familien auf der Strecke Bützow-Güstrow (Theil)	1 529	6		
			17 277	26
4) Bahnhofs-Nebenanlagen.				
Entwässerung auf dem Bahnhofe Rostock (Theil)	408	—		
Herstellung einer Laderampe nebst Lagerplatz für Petroleum daselbst	725	—		
Herstellung einer Centesimalwaage mit Waagehäuschen auf dem Bahnhofe Bützow (2. Rate)	1 516	20		
Erbauung einer Rampe nebst Viehbuchten auf der Stadtseite des dortigen Bahnhofes (Theil)	523	31		
Einfriedigung des mit der Stadt Rostock ausgetauschten Areals am Bahnhofe daselbst	1 476	24		
Urtirung dieses Terrains zu Erdarbeiten behufs Umlegung der Canalisation des Bahnhofes und der Entwässerung aus dem Locomotivschuppen (Theil)	1 735	35		
			6 384	10
5) Bahn-Nebenanlagen.				
Herstellung von 950 lfd. m Schneezaun auf der I. Bahnabtheilung (Theil)	693	5		
Desgleichen von 718 lfd. m " " " II. " (Theil)	190	—		
Desgleichen von 2500 lfd. m " " " III. "	2 554	24		
			3 437	29
Uebertrag			73 189	60

Ausgaben des Reservefonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
Uebertrag			73 189	60
6) Umbau des Bahnhofes Büxow.				
Fortsetzung der Umlegung sämtlicher Geleise auf der Stadtseite des Bahnhofes, sowie weiterer Umbau desselben incl. Beschaffung der erforderlichen Oberbaumaterialien und Grunderwerb (Theil)	49 931	13	49 931	13
7) Telegraphen.				
Umänderung der optischen Telegraphen in Folge veränderter Signalordnung	2 969	86	2 969	86
8) Neubau der Bahnstrecke Malchin=Waren.				
Weitere Aufwendungen zur Vollendung des Baues der Secundairbahn zwischen den Städten Malchin und Waren, nebst dem Verbindungsgeleis mit dem Hafen des Müritzees (zweite und letzte Rate pro 1880)	115 889	56	115 889	56
9) Sonstige Ausgaben.				
Kosten für Reparatur der beschädigten Güterwagen in Folge Entgleisung bei Bentschow am 28. December 1880	209	39	209	39
Summe der Ausgaben:			242 189	54
 III. Abschluß. 				
I. Einnahmen	1 371 210	94		
II. Ausgaben	242 189	54		
Bestand des Reservefonds ult. 1880:	1 129 021	40		

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1880.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	z.	M.	z.
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1879, laut Geschäftsbericht, Anlage IV.			1 099 375	50
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängigen Materials, als Schienen, Schwellen, Werkstattabfälle zc.	78 610	3		
Zinsen auf vorräthige Effecten und auf geleistete Voranschüßzahlungen für Betriebszwecke	38 227	15		
Coursz Gewinn auf vorräthige Effecten ult. 1880	11 820	—		
Regulativmäßiger Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1880	370 000	—	498 657	18
Summe der Einnahmen:			1 598 032	68
II. Ausgaben.				
D Oberbau.				
Unterhaltung und Auswechslung des Oberbau-Materials, als Schienen, Schwellen Weichen zc.	323 204	50		
Erneuerung einzelner Theile an den Weichen zc.	22 165	62		
Umbau der Stuhlbahn an den Einfahrtsgeleisen des Bahnhofes Kleinen für die Richtungen von Bügow und Wismar in 124 mm Bignolbahn	14 117	45		
Umbau der Stuhlbahn auf der Bahnstrecke Bügow-Kostock in 131 mm hohe Bignolbahn, theilweise mit eisernen Querschwellen (zweite Rate pro 1880)	98 250	—		
			457 737	57
2. Betriebsmittel.				
Herstellung eines bedeckten 4räd. Güterwagens von 10 000 kg Tragkraft mit Bremse und bedecktem Bremsersitz	3 689	44		
Beschaffung eines offenen 4räd. Güterwagens mit hohen Vordrs von 10 000 kg Tragkraft ohne Bremse	2 626	65		
Anbringung neuer Schmel und hoher eiserner Nungen an 6 Paar Langholzwagen	2 614	13		
Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst einer Kesselsplatte an 1 Personenzugs- Locomotive	831	85		
Erneuerung des Bodens in der Rauchkammer an 1 Locomotive	131	28		
Erneuerung und Einziehen von 637 Stück Siederöhren	4 318	10		
Erneuerung der Spritzkasten an 13 Locomotiven	497	71		
Erneuerung der Schornsteine an 8 Locomotiven	536	11		
Erneuerung der Dampfkolben im Material an 3 Locomotiven	608	25		
Neubeschaffung und Aufziehen von 164 Stück Locomotiv- und Tenderradbandagen	16 867	8		
Erneuerung des Bodens und der inneren Seitenwände des Kohlenraums an 1 Tender	307	17		
Erneuerung der Zugapparate, Spiralfedern und Bufferhülsen an 15 Personenwagen	3 265	32		
Auswechslung älterer Lauensteinscher Bufferfedern gegen solche neuerer Construction an 15 Güterwagen	573	37		
Uebertrag	36 866	46	457 737	57

Ausgaben des Erneuerungsfonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
Uebertrag	36 866	46	457 737	57
Erneuerung der Blechverkleidung an 3 Personenwagen, bei gleichzeitiger Erneuerung der Thürcharniere, Schlösser etc.	991	96		
Erneuerung des Oberkastens an 4 Stagen- und Viehwagen	2 255	70		
Erneuerung der Fußböden an 18 Güterwagen	1 168	58		
Erneuerung der Polster und Polsterbezüge nebst Gardinen und Rouleaux in 3 Coupées I. Classe und 20 Coupées II. Classe	7 990	36		
Erneuerung der Wand- und Decken-Verkleidungen in 33 Coupées I. und II. Classe	1 292	39		
Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 22 bedeckten Wagen	982	58		
Neubeschaffung und Aufziehen von 239 Stück Radbandagen für Personen- und Güterwagen	17 819	49	69 367	52
3. Brücken.				
Erneuerung der Warnowbrücke bei Sidhof (Theil)	21 563	83	21 563	83
4. Bahnhofsidebanlagen.				
Erneuerung der Drehscheibe auf dem Bahnhofe Wismar	7 057	65	7 057	65
Summe der Ausgaben:			555 726	57
III. Abschluß.				
I. Einnahmen	1 598 032	68		
II. Ausgaben	555 726	57		
Bestand des Erneuerungsfonds ult. 1880:	1 042 306	11		

Effecten-Bestand des Reserve- und des Erneuerungs-Fonds ultimo 1880.

Benennung der Effecten.	Nominalwerth. <i>M.</i>
1. Reserve-Fond.	
Berlin-Potsdam-Magdeburger 4 $\frac{1}{2}$ pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. D.	94 500
Breslau-Schweidnitz-Freiburger 4 $\frac{1}{2}$ pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. K.	54 000
Dortmund-Soester 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Serie I.	182 700
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Lit. D.	23 100
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen von 1873	124 500
Thüringische 4 $\frac{1}{2}$ pCt. garantierte Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C.	174 300
Magdeburg-Leipziger 4 pCt. Prioritäts-Obligationen der Magdeb.-Halberst. Eisenb.-Gesellschaft Lit. B.	80 000
Magdeburg-Halberstädter 4 $\frac{1}{2}$ pCt. Prioritäts-Obligationen von 1873	48 000
Bergisch-Märkische 3 $\frac{1}{2}$ pCt. Prioritäts-Obligationen Serie III. Lit. C.	107 400
Obligationen der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Eisenbahn-Schuld de 1870 à 3 $\frac{1}{2}$ pCt.	28 500
Königlich Preussische 4 pCt. consolidirte Staats-Anleihe	55 000
Summe:	972 000
2. Erneuerungs-Fond.	
Thüringische 4 $\frac{1}{2}$ pCt. garantierte Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C.	725 700
Oesterreichisch-Französische 5 pCt. Staatsbahn-Prioritäten I. Emission	34 800
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen von 1873	202 500
Summe:	963 000

Stationsweise Zusammenstellung
im Jahre

der Personen-Frequenz
1880.

№	Von resp. nach:	Es sind abgegangen von den Stationen:					
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
1	Lübeck	761	13 994	34 827	34 310	9 215	93 107
2	Lüdersdorf	—	124	3 127	6 224	78	9 553
3	Schönberg	66	3 626	16 595	15 720	561	36 568
4	Grevesmühlen	171	4 680	13 528	10 892	800	30 071
5	Bobitz	75	1 611	3 249	4 297	206	9 438
6	Kleinen	51	2 808	14 356	14 738	1 273	33 226
7	Mecklenburg	—	347	3 050	4 205	201	7 803
8	Wismar	232	8 826	24 737	23 075	3 547	60 417
9	Lübstorf	—	75	545	1 828	5	2 453
10	Schwerin	1 330	25 962	48 251	53 573	10 179	139 295
11	Holtshufen	1	251	2 748	7 113	206	10 319
12	Zachau	3	682	1 872	10 465	204	13 226
13	Kirch-Dejar	—	63	214	945	13	1 235
14	Hagenow	1 033	13 500	21 886	24 695	5 584	66 698
15	Denstchow	38	812	1 171	3 865	120	6 006
16	Blankenberg	75	2 860	8 953	12 980	833	25 701
17	Warnow	13	652	1 740	4 399	195	6 999
18	Bügow	153	6 165	20 092	19 111	2 480	48 001
19	Schwaan	12	2 627	15 405	17 664	1 139	36 847
20	Hofstorf	770	19 222	41 989	38 516	5 487	105 984
21	Güstrow	262	11 995	29 046	26 406	1 939	69 648
22	Valendorf	86	2 930	5 557	8 237	323	17 133
23	Detterow	265	5 486	15 402	14 819	8 764	44 736
24	Malchin	262	6 802	26 585	14 986	2 328	50 963
25	Gielow	—	238	3 133	—	39	3 410
26	Basedow	—	474	1 801	4	15	2 294
27	Schwinkendorf	—	626	3 423	13	127	4 189
28	Levenstorf	—	134	2 489	—	97	2 720
29	Schönau-Falkenhagen	—	195	1 002	1	45	1 243
30	Waren	86	2 531	11 226	19	747	14 609
31	Stavenhagen	190	2 402	9 262	7 843	643	20 340
32	Mölln	61	1 840	3 042	4 242	231	9 416
33	Neubrandenburg	814	12 091	24 964	24 105	3 911	65 885
34	Spenholz	10	485	1 064	4 587	159	6 305
35	Derzenhof	92	2 194	5 498	7 335	475	15 594
36	Landesgrenze	215	4 810	11 441	22 216	4 289	42 971
Summe		7 127	164 120	433 270	443 428	66 458	1 114 403

I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen	Ueberhaupt abgegangen und angekommen:					
						I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
786	14 013	34 796	41 094	8 357	99 046	1 547	28 007	69 623	75 404	17 572	192 153
—	117	3 327	7 865	78	11 387	—	241	6 454	14 089	156	20 940
66	3 601	16 394	14 317	615	34 993	132	7 227	32 989	30 037	1 176	71 561
147	4 720	13 211	11 284	872	30 234	318	9 400	26 739	22 176	1 672	60 305
73	1 528	3 217	4 019	154	8 991	148	3 139	6 466	8 316	360	18 429
64	2 756	14 170	14 668	1 180	32 838	115	5 564	28 526	29 406	2 453	66 064
—	366	3 249	3 304	161	7 080	—	713	6 299	7 509	362	14 883
262	9 091	25 267	22 953	3 676	61 249	494	17 917	50 004	46 028	7 223	121 666
—	77	564	1 524	10	2 175	—	152	1 109	3 352	15	4 628
1 322	25 985	50 628	54 336	12 151	144 422	2 652	51 947	98 879	107 909	22 330	283 717
1	263	1 491	5 581	135	7 471	2	514	4 239	12 694	341	17 790
7	697	1 976	10 275	182	13 137	10	1 379	3 848	20 740	386	26 363
—	37	199	835	19	1 090	—	100	413	1 780	32	2 325
892	12 807	20 694	27 732	5 723	67 848	1 025	26 307	42 580	52 427	11 307	134 546
30	816	1 166	3 978	124	6 114	68	1 628	2 337	7 843	244	12 120
81	2 784	9 102	12 849	892	25 708	156	5 644	18 055	25 829	1 725	51 409
20	667	1 726	4 365	239	7 017	33	1 319	3 466	8 764	434	14 016
138	6 084	20 223	18 736	2 504	47 685	291	12 249	40 315	37 847	4 984	95 686
21	2 672	15 195	17 709	1 218	36 815	33	5 299	30 600	35 373	2 357	73 662
786	19 575	42 169	37 418	6 576	106 524	1 556	38 797	84 158	75 934	12 063	212 508
287	11 923	28 761	26 301	1 817	69 089	549	23 918	57 807	52 707	3 756	138 737
114	2 782	5 610	8 370	461	17 337	200	5 712	11 167	16 607	784	34 470
238	5 473	15 145	14 581	5 037	40 474	503	10 959	30 547	29 400	13 801	85 210
280	6 589	26 425	14 188	2 192	49 674	542	13 391	53 010	29 174	4 520	100 637
—	238	3 155	—	83	3 476	—	476	6 288	—	122	6 886
—	500	1 880	—	164	2 544	—	974	3 681	4	179	4 838
—	646	3 633	7	85	4 371	—	1 272	7 056	20	212	8 560
—	140	2 466	—	7	2 613	—	274	4 955	—	104	5 333
—	188	943	2	25	1 158	—	383	1 945	3	70	2 401
89	2 684	11 437	12	728	14 950	175	5 215	22 663	31	1 475	29 559
186	2 418	9 265	7 965	677	20 511	376	4 820	18 527	15 808	1 320	40 851
73	1 774	3 021	4 319	212	9 399	134	3 614	6 063	8 561	443	18 815
826	12 565	24 846	23 599	4 965	66 801	1 640	24 656	49 810	47 704	8 876	132 686
16	448	991	3 718	117	5 290	26	933	2 055	8 305	276	11 595
95	2 272	5 458	7 166	400	15 391	187	4 466	10 956	14 501	875	30 985
227	4 824	11 470	18 358	4 622	39 501	442	9 634	22 911	40 574	8 911	82 472
7 127	164 120	433 270	443 428	66 458	1 114 403	14 254	328 240	866 540	886 856	132 916	2 228 806

Stationsweise Zusammenstellung

der

beförderten Fracht- und Güter im Jahre 1880.

N.	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut		Güter		Frachtgut		Güter		Frachtgut		Güter	
		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.	
		¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀
1	Lübeck	33 324	9	540	3	73 141	5	541	7	106 466	4	1 082	0
2	Schönberg	5 088	8	36	8	4 834	4	59	5	9 923	2	96	3
3	Grevesmühlen	11 205	2	63	3	7 693	8	92	5	18 899	0	155	8
4	Bobitz	2 174	5	14	6	488	3	12	4	2 662	8	27	0
5	Kleinen	3 365	1	20	3	6 597	3	45	9	9 962	4	66	2
6	Wismar	55 693	1	446	5	13 007	8	221	8	68 700	9	668	3
7	Schwerin	17 872	0	419	5	50 872	2	645	5	68 744	2	1 065	0
8	Zachun	1 712	5	6	4	889	7	19	5	2 602	2	25	9
9	Hagenow	49 042	7	835	8	62 793	2	786	8	111 835	9	1 622	6
10	Bentschow	1 807	2	16	4	491	2	19	6	2 298	4	36	0
11	Blankenberg	11 089	5	40	1	4 484	7	91	2	15 574	2	131	3
12	Friedrichswalde	1 159	0	—	—	45	0	—	—	1 204	0	—	—
13	Warnow	908	9	15	1	684	3	14	7	1 593	2	29	8
14	Bützow	7 713	4	110	4	6 617	2	108	7	14 330	6	219	1
15	Schwaan	6 435	9	53	5	2 422	1	47	5	8 858	0	101	0
16	Rostock	29 892	8	842	9	33 307	3	545	5	63 200	1	1 388	4
17	Güstrow	16 550	3	218	1	22 016	9	225	5	38 567	2	443	6
18	Salendorf	3 063	5	19	4	2 191	8	39	7	5 255	3	59	1
19	Teterow	17 479	3	115	6	7 488	3	119	2	24 967	6	234	8
20	Malchin	9 491	4	65	6	15 255	9	101	1	24 747	3	166	7
21	Gielow	174	4	—	8	116	0	1	6	290	4	2	4
22	Basedow	644	1	1	7	162	1	1	5	806	2	3	2
23	Schwinkendorf	1 564	0	1	8	645	4	4	9	2 209	4	6	7
24	Levensdorf	—	3	—	—	—	9	—	—	1	2	—	—
25	Schönau-Salkenh.	135	6	—	4	130	5	—	3	266	1	—	7
26	Waren	4 732	2	48	5	5 079	8	52	7	9 812	0	101	2
27	Stavenhagen	8 475	9	63	4	4 252	5	70	2	12 728	4	133	6
28	Mölln	3 807	7	11	7	1 746	8	22	3	5 554	5	34	0
29	Neubrandenburg	23 711	8	261	5	34 615	3	386	0	58 327	1	647	5
30	Derzshof	5 715	2	22	5	3 845	5	32	9	9 560	7	55	4
31	Landesgrenze	52 260	1	259	5	20 373	6	241	7	72 633	7	501	2
	Summe	386 291	3	4 552	4	386 291	3	4 552	4	772 582	6	9 104	8

Nachweisung
der
im Jahre 1880 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

N ^o .	Von	I. Fahr- zeuge.	II. Vieh.							
			Pferde Stück.	Rindvieh Stück.	Kälber. Stück.	Schafe Stück.	Schweine Stück.	Hunde Stück.	Geflügel Stück.	Menagerie- und andere Thiere. Stück.
1	Lübeck	20	2 039	911	102	933	633	204	487	4
2	Lüdersdorf	—	—	—	—	—	—	17	—	—
3	Schönberg	1	363	790	215	1 189	1 769	52	6	—
4	Grevesmühlen	1	363	262	12	833	555	73	1 001	2
5	Bobitz	—	228	13	2	594	39	21	40	—
6	Kleinen	—	48	32	16	390	28	96	11	—
7	Mecklenburg	—	—	—	—	—	—	17	—	—
8	Wismar	21	198	545	266	6 889	4 013	139	138	7
9	Lübstorf	—	—	—	—	—	—	2	—	—
10	Schwerin	43	451	101	148	2 239	6 553	435	31	—
11	Holtshusen	—	—	—	—	—	—	11	—	—
12	Zachun	—	—	—	—	99	14	31	59	—
13	Kirch-Sejlar	—	—	—	—	—	—	2	—	—
14	Hagenow	31	810	491	26	409	31	440	129	—
15	Bentschow	—	1	1	4	3	6	21	15	—
16	Blankenberg	2	42	700	355	3 871	4 403	94	241	—
17	Warnow	3	—	—	22	—	37	35	16	—
18	Bülow	7	155	274	75	1 965	1 402	169	168	—
19	Schwaan	3	339	591	270	3 231	1 842	148	76	—
20	Kosteck	35	293	331	120	2 301	1 553	348	662	—
21	Güstrow	10	455	695	391	3 623	3 429	266	180	3
22	Valendorf	—	51	145	45	1 841	720	51	166	—
23	Leterow	8	415	798	505	5 165	6 493	118	679	—
24	Malchin	11	286	428	160	1 762	1 363	116	292	3
25	Gielow	1	—	—	—	—	—	2	6	—
26	Baschow	—	—	2	—	—	26	4	—	—
27	Schwinkendorf	—	2	64	5	319	18	11	34	—
28	Levenstorf	—	—	—	—	—	—	8	—	—
29	Schönau-Falkenhagen	—	—	1	—	—	3	10	—	—
30	Waren	3	60	117	6	560	144	53	16	—
31	Stavenhagen	2	46	308	265	2 179	2 376	49	992	—
32	Mölln	—	24	44	37	621	190	48	103	—
33	Neubrandenburg	23	581	345	60	2 034	1 243	284	455	19
34	Sponholz	—	—	—	—	—	—	15	—	—
35	Derzenhof	—	38	216	100	824	1 040	85	3 895	5
36	Landesgrenze	24	1 048	1 689	45	5 084	86 409	176	105	—
	Summe	249	8 336	9 894	3 252	48 958	126 332	3 651	10 003	43

Zusammen 210 469 Stück Vieh.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1880.		1879.		1878.							
	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	93 107	1	7 763 157	3	88 960	1	7 119 195	3	88 532	1	7 047 115
Lüdersdorf	23	9 553	26	108 886	22	9 054	25	103 375	22	9 874	25	112 916
Schönberg	13	36 568	14	984 096	12	35 671	14	958 082	12	37 141	15	1 002 156
Grevesmühlen	15	30 071	12	1 208 741	15	28 736	12	1 141 196	13	34 702	12	1 415 077
Bobitz	24	9 438	22	268 718	21	9 457	21	255 151	21	10 001	22	321 371
Kleinen	14	33 226	17	877 254	14	31 304	17	824 350	14	32 226	18	850 545
Mecklenburg	26	7 803	28	74 304	25	6 867	28	63 462	27	6 007	28	55 147
Wismar	7	60 417	8	2 634 356	7	57 835	8	2 543 315	6	59 553	8	2 612 174
Lübstorf	33	2 453	24	24 803	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwerin	1	139 295	3	6 119 782	1	134 318	3	5 860 419	1	134 154	3	5 860 374
Holthusen	22	10 319	27	108 232	24	8 502	26	90 323	24	8 097	26	86 703
Rachun	21	13 226	23	217 749	20	13 221	22	215 303	20	13 525	9	223 970
Kirch-Deslar	36	1 235	35	20 559	30	1 503	30	26 421	29	618	29	14 214
Hagenow	5	66 698	7	3 212 591	4	68 432	5	3 423 063	5	63 308	7	3 094 849
Ventchow	29	6 006	25	159 801	28	5 379	24	143 321	28	5 657	24	143 140
Blankenberg	16	25 701	13	1 074 831	16	26 043	13	1 078 035	16	27 294	14	1 111 928
Warnow	27	6 999	24	189 314	26	6 555	23	180 983	25	7 339	23	196 492
Bügow	9	48 001	11	1 786 706	8	47 800	10	1 779 003	8	50 925	13	1 900 986
Schwaan	12	36 847	15	939 694	11	35 717	15	920 644	10	37 797	16	944 574
Kostock	2	105 984	2	7 014 816	2	101 265	2	6 677 564	2	105 412	2	6 876 064
Güstrow	4	69 648	6	3 295 152	5	66 104	7	3 100 563	4	67 631	6	3 159 094
Valendorf	18	17 133	19	544 460	18	16 436	18	516 178	18	16 527	19	520 941
Deterow	10	44 736	9	2 544 889	10	36 634	9	1 816 868	11	37 658	10	1 860 277
Malchin	8	50 963	10	2 052 504	13	34 540	11	1 530 338	15	31 585	11	1 449 161
Gielow	31	3 410	32	26 182	32	600	33	4 540	—	—	—	—
Baschow	34	2 294	33	24 900	34	334	34	3 552	—	—	—	—
Schwinfendorf	30	4 189	30	54 937	31	694	31	9 022	—	—	—	—
Levenstorf	32	2 720	31	30 665	33	453	32	5 325	—	—	—	—
Schönau-Falkenh.	35	1 243	36	17 513	35	183	35	2 123	—	—	—	—
Waren	20	14 609	18	690 899	29	2 024	27	84 857	—	—	—	—
Stavenhagen	17	20 340	16	896 152	17	19 979	16	875 330	17	20 775	17	935 449
Mölln	25	9 416	21	375 796	23	8 912	20	349 562	23	9 493	21	375 455
Neubrandenburg	6	65 885	5	4 213 693	6	61 157	4	3 794 115	7	57 560	5	3 302 818
Sponholz	28	6 305	29	55 480	27	5 655	29	50 497	26	6 659	27	59 936
Derghof	19	15 594	20	469 693	19	14 911	19	402 333	19	15 795	20	407 221
Landesgrenze	11	42 971	4	4 249 306	9	38 990	6	3 414 185	9	42 564	4	3 863 823
Summe		1 114 403		54 330 611		1 024 225		49 362 593		1 038 409		49 803 970

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

48,748 Kilometer.

48,195 Kilometer.

47,962 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

Uebersicht der Personenbeförderung

an den Stationen für die letzten 3 Jahre,

den Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1880.		1879.		1878.	
	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer
Lübeck	3	99 046	3	8 862 650	3	94 208
Lüdersdorf	22	11 387	21	10 630	21	11 365
Schönberg	13	34 993	12	34 384	12	35 360
Grevesmühlen	15	30 234	16	28 765	16	29 001
Bobitz	24	8 991	22	9 219	22	9 453
Kleinen	14	32 838	14	30 318	13	31 574
Mecklenburg	26	7 080	26	5 897	28	5 510
Wismar	7	61 249	7	59 138	6	59 012
Lübstorf	34	2 175	—	—	—	—
Schwerin	1	144 422	1	138 188	3	139 500
Holtshufen	25	7 471	24	7 558	25	7 244
Zachum	21	13 137	20	12 740	19	13 005
Kirch-Tesar	36	1 090	30	1 476	29	555
Hagenow	5	67 848	5	65 215	5	64 357
Bentschow	28	6 114	27	5 466	27	5 798
Blanfenberg	16	25 708	15	28 946	15	26 752
Warnow	27	7 017	25	6 402	24	7 475
Bützow	9	47 685	8	47 812	8	50 782
Schwaan	12	36 815	11	35 517	10	37 595
Nostock	2	106 524	2	101 995	2	105 795
Güstrow	4	69 089	4	65 915	4	66 918
Kalendorf	18	17 337	18	16 250	18	16 741
Deterow	10	40 474	10	36 407	11	36 824
Malchin	8	49 674	13	33 998	14	31 156
Gielow	31	3 476	32	582	—	—
Basedow	33	2 544	34	339	—	—
Schwinkendorf	30	4 371	31	677	—	—
Levenstorf	32	2 613	33	493	—	—
Schönau-Falkenh.	35	1 158	35	187	—	—
Waren	20	14 950	29	2 071	—	—
Stavenhagen	17	20 511	17	20 271	17	21 174
Mölln	23	9 399	23	8 959	23	9 335
Neubrandenburg	6	66 801	6	60 928	7	58 635
Sponholz	29	5 290	28	4 988	26	5 805
Dergenhof	19	15 391	19	14 928	20	15 777
Landesgrenze	11	39 501	9	38 841	9	41 703
Summe	1 114 403	54 330 611	1 024 225	49 362 593	1 038 409	49 803 970

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

48,748 Kilometer.

48,195 Kilometer.

47,962 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1880.				1879.				1878.									
	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	33 865	2	2	4 167 890	8	4	42 290	7	2	5 452 644	0	4	39 393	9	2	5 062 854	7
Schönberg	17	5 125	6	20	134 423	2	15	5 181	1	19	127 004	2	16	5 660	3	19	137 683	7
Grevesmühlen	10	11 268	5	15	456 592	4	11	8 916	7	14	350 825	8	12	7 064	4	16	272 408	5
Bobitz	22	2 189	1	22	70 095	8	21	2 031	3	21	66 350	9	18	3 531	6	20	98 787	6
Kleinen	20	3 385	4	21	104 185	0	20	2 228	8	22	65 014	1	21	2 526	8	21	75 348	8
Mecklenburg	—	—	—	—	—	—	30	12	1	30	84	7	—	—	—	—	—	—
Wismar	1	56 139	6	4	3 151 743	0	2	44 618	8	5	2 421 096	0	1	46 297	7	4	2 635 884	2
Schwerin	7	18 291	5	9	853 677	2	8	14 632	9	9	756 654	7	7	16 526	7	9	814 833	1
Zachun	24	1 718	9	24	43 970	2	23	1 291	1	25	28 269	1	25	844	9	25	15 262	4
Hagenow	3	49 878	5	3	3 863 652	0	3	44 420	9	3	3 276 758	1	3	40 062	6	3	3 085 949	0
Benischow	23	1 823	6	23	44 300	4	22	1 315	1	24	31 989	0	23	1 354	4	24	32 028	2
Blantenberg	11	11 129	6	12	596 988	2	10	14 222	8	11	677 160	9	10	12 854	4	12	639 509	6
Friedrichswalde	26	1 159	0	25	39 294	0	25	821	5	26	26 073	1	22	1 376	4	22	57 208	5
Warnow	27	924	0	26	31 967	2	24	841	8	23	37 928	1	24	950	8	23	34 834	3
Bützow	14	7 823	8	13	579 461	9	13	5 841	4	13	455 123	5	14	6 354	8	13	489 105	0
Schwaan	15	6 489	4	16	448 911	3	17	4 135	1	15	306 742	9	17	4 805	7	14	338 823	9
Rostock	5	30 735	7	5	3 064 772	4	5	26 060	0	6	2 392 458	6	5	26 838	4	5	2 522 818	1
Güstrow	9	16 768	4	8	1 350 331	4	7	14 890	3	8	1 230 371	8	8	16 209	6	8	1 334 831	1
Salendorf	21	3 082	9	18	162 805	0	19	2 764	0	17	135 113	7	20	2 538	8	18	142 285	7
Teterow	8	17 594	9	7	1 749 907	5	9	14 257	2	7	1 545 259	2	9	14 949	8	7	1 636 537	5
Malchin	12	9 557	0	11	732 352	7	12	7 743	1	10	755 926	7	11	7 259	3	10	731 236	1
Gielow	29	175	2	29	3 016	3	31	4	2	31	34	3	—	—	—	—	—	—
Basedow	28	645	8	28	7 948	0	28	88	0	28	1 333	4	—	—	—	—	—	—
Schwinfendorf	25	1 565	8	27	21 913	4	27	104	3	27	1 448	8	—	—	—	—	—	—
Levenstorf	31	—	3	31	3	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schönau-Falkenh.	30	136	0	30	2 849	5	29	17	4	29	362	8	—	—	—	—	—	—
Waren	18	4 780	7	14	542 288	1	26	555	7	20	80 167	2	—	—	—	—	—	—
Stavenhagen	13	8 539	3	10	798 331	9	14	5 732	6	12	690 662	3	15	5 866	3	11	689 475	0
Mölln	19	3 819	4	17	172 420	5	18	3 106	6	16	237 195	3	19	2 577	7	17	219 642	1
Neubrandenburg	6	23 973	3	6	2 622 129	0	6	23 392	1	4	2 463 883	7	6	19 186	6	6	2 372 436	9
Dersgenhof	16	5 737	7	19	145 938	8	16	5 153	5	18	129 381	1	13	6 544	4	15	282 319	8
Landesgrenze	2	52 519	6	1	7 797 187	1	1	48 165	3	1	6 004 732	7	2	45 333	7	1	6 604 150	5
Summe		390 843	7		33 761 347	8		344 836	4		29 658 050	7		336 910	0		30 326 254	3

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt:

86,380 Kilometer.

86,006 Kilometer.

90,013 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung

der Güterbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,
Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1880					1879.					1878.							
	Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer					
	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/10}			
Lübeck	1	73 683	2	1	10 835 258	8	1	68 953	5	1	9 452 179	2	1	75 500	6	1	10 790 712	8
Schönberg	15	4 893	9	16	192 502	1	14	5 083	6	15	183 201	2	15	4 525	6	14	168 930	9
Grevesmühlen	10	7 786	3	13	350 476	1	11	7 355	5	13	305 638	6	10	9 076	9	13	363 444	2
Bobitz	26	500	7	23	22 868	0	25	451	3	25	15 851	2	22	672	8	22	25 870	5
Kleinen	13	6 643	2	18	153 294	7	15	4 975	3	19	112 453	3	14	5 072	3	18	113 141	4
Mecklenburg	—	—	—	—	—	—	30	3	1	30	21	7	—	—	—	—	—	—
Wismar	9	13 229	6	9	770 299	9	9	12 814	3	9	764 070	8	8	12 623	7	10	735 700	8
Schwerin	3	51 517	7	6	2 155 592	9	2	52 741	4	5	2 290 763	1	2	44 847	3	5	2 006 145	9
Rachun	22	909	2	22	38 471	0	21	1 349	2	21	53 103	4	23	581	6	23	17 226	1
Hagenow	2	63 580	0	2	5 394 512	7	3	35 243	3	4	2 870 565	6	3	41 444	3	2	3 527 881	0
Ventischow	25	510	8	25	13 939	9	22	702	2	23	18 195	4	24	306	4	24	10 092	9
Blankenberge	16	4 575	9	15	232 806	4	13	5 586	1	14	290 131	2	13	5 534	0	19	309 233	6
Friedrichswalde	30	45	0	29	1 710	0	26	75	1	26	2 853	8	25	75	0	25	2 850	0
Warnow	23	699	0	24	22 240	9	23	698	9	24	17 569	8	20	1 472	6	21	37 581	5
Bützow	12	6 725	9	12	409 739	3	10	7 872	5	11	507 051	2	12	7 902	0	11	447 757	0
Schwaan	19	2 469	6	20	141 386	8	18	2 765	0	16	161 544	5	18	2 381	2	15	138 291	3
Rostock	5	33 852	8	3	3 713 223	9	4	31 018	9	2	3 377 677	8	4	32 710	1	3	3 498 731	5
Güstrow	6	22 242	4	7	1 444 843	0	7	20 512	5	7	1 431 491	2	6	19 659	2	6	1 333 206	4
Calendorf	20	2 231	5	19	150 937	8	19	1 661	9	20	104 016	6	19	1 650	2	20	108 023	0
Peterow	11	7 607	5	10	689 448	3	12	7 250	2	10	647 850	1	9	9 193	0	9	751 287	3
Maldjün	8	15 357	0	8	1 117 490	6	8	15 993	7	8	1 242 999	2	11	8 402	2	8	818 953	4
Gielow	29	117	6	30	884	0	28	27	6	29	177	4	—	—	—	—	—	—
Basedow	27	163	6	28	1 843	4	29	14	4	28	177	6	—	—	—	—	—	—
Schwintendorf	24	650	3	26	9 013	4	27	60	5	27	846	4	—	—	—	—	—	—
Levenstorf	31	—	9	31	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schönau-Falkenhag.	28	130	8	27	2 713	2	31	—	8	31	14	9	—	—	—	—	—	—
Waren	14	5 132	5	11	437 166	8	24	696	3	22	46 300	8	—	—	—	—	—	—
Stavenhagen	17	4 322	7	14	346 751	8	16	4 279	3	12	344 362	6	16	4 390	1	12	374 881	8
Möllu	21	1 769	1	17	160 529	6	20	1 617	3	17	155 619	8	21	1 389	7	16	116 300	4
Neubrandenburg	4	35 001	3	4	2 468 454	5	6	21 301	1	6	1 623 013	1	7	19 183	5	7	1 296 460	7
Derzenhof	18	3 878	4	21	127 013	6	17	3 946	0	18	131 308	0	17	3 480	5	17	113 455	0
Landesgrenze	7	20 615	3	5	2 355 924	5	5	29 785	6	3	3 507 001	2	5	24 745	2	4	3 220 094	9
Summe		390 843	7		33 761 347	8		344 836	4		29 658 050	7		336 910	0		30 326 254	3

Jede Tonne Gut hat
durchschnittlich zurückgelegt: 86,350 Kilometer. 86,005 Kilometer. 90,013 Kilometer.

für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Rechnung
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1880.

Nr.	Gegenstand.	Betrag.	
		M.	S.
Einnahme.			
1	Bestand am 31. December 1879	278 853	16
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	20 165	25
3	Erlös für gefundene Gegenstände	269	93
4	Strafgelder	117	—
5	Zinsen auf belegte Capitalien	11 433	34
6	Zuschuß der Eisenbahn-Gesellschaft	17 293	66
7	Coursdifferenz auf Effecten	5 947	40
	Einnahme überhaupt	334 079	74
Ausgabe.			
1	Invaliden-Pensionen	2 597	43
2	Wittwen-Pensionen	1 456	32
3	Unterstützungen	305	50
4	Kosten beim Ankauf von Effecten	22	88
	Ausgabe überhaupt	4 582	13
Abschluß.			
	Einnahme	334 079	74
	Ausgabe	4 582	13
	Bestand am 31. December 1880	329 497	61
	Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Hauptcasse in Effecten mit	329 269	65
	in Baar mit	227	96
	Zusammen mit	329 497	61

Rechnung

der

Pensions- und Unterstützungs-Casse

pro 1880.

№.		Gegenstand.	Betrag.	
			M.	S.
Einnahme.				
1	29	December 1879	278 853	16
2	8	Bezüge der Mitglieder	20 165	25
3	6	Bezüge an beweglichen Gegenständen	269	93
4	6	Bezüge an Immobilien	117	—
5	3	Bezüge an Capitalien	11 433	34
6	3	Bezüge an Eisenbahn-Gesellschaft	17 293	66
7	6	Bezüge an Effecten	5 947	40
Einnahme überhaupt			334 079	74
Ausgabe.				
1	2	Bezüge an	2 597	43
2	2	Bezüge an	1 456	32
3	11	Bezüge an	205	50
4	11	Bezüge an Kauf von Effecten	22	88
Ausgabe überhaupt			4 582	13
Abschluß.				
			334 079	74
			4 582	13
Bestand am 31. December 1880			329 497	61
Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Hauptcasse in Effecten mit			329 269	65
in Baar mit			227	96
Zusammen mit			329 497	61

mm inch

Patch Reference numbers on UTT
Image Engineering Scan Reference Chart TE263 Serial No. 306

the scale towards document

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

UB Rostock

DS 16000