

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

1881(1882)

Schwerin: Druck der F. Hartig'schen Officin, [1882?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765935113>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich
Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1881.

Schwerin.

Druck der F. Hartig'schen Officin.



Verzeichnis

der in der Bibliothek vorhandenen Bücher

von 1800 bis 1801



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, Bügow nach Rostock, mit den Zweigbahnen Kleinen-Wismar und Bügow-Güstrow.

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

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

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

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

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

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

Die auf diese Weise unter eine Verwaltung vereinigten Bahnstrecken repräsentiren eine Gesamtlänge von 321,344 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 990 742,57 M.

pro Kilometer 132 102,50 M.

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

Die Gesellschaft hat dafür den Preis von 4 500 000 $\mathfrak{F}$ = 13 500 000 M . in 27 000 Stück Stammactien à 500 M . gewährt.

Außerdem hat sie eine auf dem Unternehmen auf 64 Jahre vom 1. Januar 1873 an mit hypothekarischem Erstigkeitsrecht für die Großherzogliche Regierung haftende Annuität von 320 000 $\mathfrak{F}$ = 960 000 M . übernommen, deren Werth, mit Rücksicht auf die in den Annuitäten enthaltenen Zins- und Amortisationsbeträge zu 5% capitalisirt, sich auf 6 400 000 $\mathfrak{F}$ = 19 200 000 M . berechnet (cf. § 5 des Gesellschafts-Statuts).

Seit ult. 1872 ist an Kapital für Erweiterungen der Bahn und Ergänzung der Betriebsmittel der Betrag von 2 088 138 M . aufgewendet, so daß das Gesamt-Anlage-Kapital unter Hinzurechnung der Aufwendungen für Erweiterungen sich am Schluß des Jahres 1881 auf 44 538 485 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 Betriebseröffnung hat am 9. November 1879 stattgefunden.

Zu den vorausgabten Baukosten von 1 177 824,81 M .
haben à fonds perdu gewährt:

die Großherzogliche Regierung einen Landeszuschuß von

20 000 M . pro km, in Summa 568 000 M .

die Städte Malchin und Waren zusammen einen

Zuschuß von 6000 M . pro km, in Summa 170 400 „ 738 400,00 „

Der Rest der Baukosten ist mit 439 424,81 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.

Im Jahre 1881 hat auch in Verbindung mit dem Umbau des Bahnhofes Bügow auf etwa 4 km Länge eine Verlegung der Bahnstrecke Bügow-Güstrow stattgefunden. Die dadurch außer Betrieb tretende alte Strecke geht nach Wegnahme der Oberbaumaterialien auf Grund der Verhandlungen über den Grunderwerb für die neue Strecke in den Besitz eines Theiles der Adjacenten über.

1. Bahnbeschreibung.

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

Dieselbe hat ihren Anfangspunct in dem Bahnhof der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn zu Lübeck, überschreitet in nächster Nähe des Bahnhofes einen Arm der Trave und läuft bis zu dem von der Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung angelegten Rangirbahnhof auf 2,25 km Länge parallel

mit der Lübeck-Büchener Bahn. Von demselben ist ein Rangir-Gelände, welches die letztgenannte Bahn in der Ebene kreuzt, zur Verbindung mit der Lübeck-Hamburger Bahn bis zur Nothbecker Weiche in der Länge von 1,37 km geführt, damit die Transporte von Mecklenburg nach Hamburg und umgekehrt nicht in den Lübecker Stadtbahnhof geführt zu werden brauchen. Vom Rangirbahnhof wendet sich die Bahn nach Osten, überschreitet zunächst die Wadenitz, bei Bahnhof Schönberg die Maurine und unweit des Bahnhofes Grevesmühlen die Stepenitz; von hier steigt sie in südöstlicher Richtung bis zur Station Bobitz und senkt sich alsdann hinab nach dem Bahnhof Kleinen, welcher Knotenpunkt für die Zweigbahnen Kleinen-Wismar und Kleinen-Hagenow ist. Von Kleinen aus das nördliche Ende des großen Schweriner Sees umgehend, führt die Bahn in östlicher Richtung über Haltestelle Ventichow 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 Büßow, welcher in Form einer Kopfstation in dem hier von der Warnow und der Nebel gebildeten Winkel liegt. Von hier bis Güstrow läuft die Bahn, die Nebel mittelst einer eisernen Brücke überschreitend, im Nebelthal hin. Von Güstrow über Kalendorf und Teterow in östlicher Richtung weiterführend, senkt sie sich mit einem Gefälle von 1 : 130 und 1 : 100 auf 1694 resp. 2262 m hinab in das Peenethal, welches mittelst eines 1500 m langen, bis zum Bahnhof Malchin führenden Dammes überschritten wird. Das Plateau des das Peenethal auf seinem rechten Ufer begleitenden Höhenzuges wird von Malchin aus durch Steigungen von 1 : 120, 1 : 100, 1 : 130 und 1 : 230 auf 923 resp. 2811, 993 und 2949 m gewonnen, und folgen sodann unter wechselnd starken Gefällen und Steigungen die Stationen Stavenhagen, Mölln und Neubrandenburg. Von hier führt die Bahn über die letzte Station Dersenhof hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunkt an der mecklenburgisch-preussischen Grenze, wo die Berlin-Stettiner Zweigbahn Pasewalk-Strasburg beginnt. 2090 m vor der Grenze erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt, welcher 114,50 m über dem Amsterdamer Pegel liegt.

Die Längenausdehnung der Hauptbahn beträgt 229,332 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 Haltestelle Lübstorf, Station Schwerin, die Haltestellen Holthusen, Zachun und Kirch-Desar nach Bahnhof Hagenow zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Sie ist 44,745 km lang.

Die Zweigbahn Büßow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Büßow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, überjezt diesen Fluß unweit des letztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunkt, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Büßow-Schwaan liegt der tiefste Punkt der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,887 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 als Haltestellen 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.

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 1,883 m Höhe. Zum Schutz gegen Schneewehungen sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt. Das Planum der Secundärbahn ist 4,3 m breit; die Böschungen sind im Auftrage 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	90,622 =
Mithin Gesamtlänge	439,570 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:

	1881.		1880.	
	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.
131 mm hohes Signolgeleis .	96,816 km	0,675 km	81,979 km	0,645 km
125 " " "	184,417 "	46,130 "	194,456 "	44,848 "
121 " " "	25,210 "	3,819 "	27,451 "	3,819 "
105 " " "	1,405 "	15,012 "	1,405 "	14,981 "
78 " " "	—	3,711 "	—	3,836 "
Stahlschienengeleis	41,100 "	21,275 "	43,657 "	21,272 "
Summa	348,948 km	90,622 km	348,948 km	89,401 km

Mithin ergibt sich pro 1881 eine Zunahme an Nebengeleisen von 1,221 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 letztgedachten Schienen sind 7,50 m lang und haben ein Gewicht von 34,50 kg pro lfd. Meter. Die hier zur Anwendung gekommene schwebende Stoßverbindung besteht aus:

2 Laschen à 540 mm lang, à 6,0 bis 7,0 kg schwer

4 Laschenbolzen, à 0,825 " 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 6,50 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 0,48 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 2,6 kg Gewicht.

Die 121 mm hohen Bignolschienen sind 6,50 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 Stuhlschienen haben ein Gewicht von 25,50 kg pro lfd. Meter, sind zum größten Theil 5,65 m lang und liegen in gußeisernen Stühlen, welche auf den Schwellen durch Nägel befestigt sind. Das Gewicht der Stoßstühle ist 15,5 kg und 10,5 kg, das der Mittelstühle 7 kg pro Stück.

Die Versuche mit der Verwendung einer Laschenverbindung an Stelle der Stoßstühle ergaben ein günstiges Resultat. Im Jahre 1876 ist die Strecke Kleinen-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 479 Weichen und 6 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 21 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 2,3 m, eine Breite von 0,26 m und eine Dicke von 0,16 m; die Stoßschwellen eine Länge von 2,98 m, eine Breite von 0,31 m und eine Dicke von 0,17 m. Die Schwellen liegen durchschnittlich in 0,8—0,9 m Entfernung von einander; die den Stößen zunächst liegenden sind jedoch etwas näher an die Stöße gerückt. Auf den Strecken mit schwebendem Stoß sind nur Mittelschwellen zur Verwendung gekommen. Es liegen dieselben 0,82—0,84 m von Mitte zu Mitte entfernt. Der Abstand der Endschwellen von den Schienenstößen beträgt 0,3 m.

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

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

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

Das Kiesbett der Hauptbahn ist 0,29 m tief und 3,1 m breit ausgekoffert, während das der Secundärbahn aufgesetzt ist. Die Einschnitte in Thon- und Lehm Boden 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 Riessschicht überdeckt.

C. Bauwerke im Planum.

Vorhanden sind:

- 1) große Brücken über 10 m Lichtweite jeder Deffnung 6 Stück.

Davon sind: 1 gewölbt

und 5 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summa: 6 Stück.

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

- 2) Kleinere Brücken und Durchlässe von über 2 m bis 10 m Lichtweite jeder Deffnung 57 Stück.

Davon sind: 36 gewölbt,

20 mit eisernem Ueberbau

und 1 mit hölzernem Ueberbau versehen.

Summa: 57 Stück.

3) Wegeüberführungen 15 Stück.

Davon: 2 gewölbt,

1 mit eisernem Ueberbau,

8 mit hölzernem Ueberbau,

4 ganz Holzbau.

Summa: 15 Stück.

4) Wegeunterführungen 25 Stück.

Davon: 20 gewölbt,

5 mit eisernem Ueberbau.

Summa: 25 Stück.

5) Kleine Durchlässe bis zu 2 m Sichtweite 496 Stück.

Davon:

einfache Röhren 218 Stück,

doppelte " 17 "

dreifache " 1 "

offene Durchlässe 7 "

einfache Plattendurchlässe 142 "

doppelte " 41 "

dreifache " 2 "

gewölbte Durchlässe 54 "

mit eisernem Ueberbau 3 "

rund gemauerte Siele 11 "

Summa: 496 Stück.

6) Seitendurchlässe in Wegeübergängen und Parallelwegen 418 Stück.

Davon:

einfache Röhren 321 Stück.

doppelte " 3 "

gemauerte " 4 "

gewölbte Durchlässe 1 "

Plattendurchlässe 73 "

Holztrummen 4 "

Holzbrücken 12 "

Summa: 418 Stück.

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

D. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

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

Auf der Secundärbahn Malchin-Baren 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 1. August 1881 ist für den Personenverkehr versuchsweise eine Haltestelle beim Dorfe Plüschow, zwischen den Stationen Grevesmühlen und Bobitz 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	
	im Einzelnen.	im Ganzen.
1. Lübeck-Landeshgrenze.	km	km
Lübeck.		
Rangirbahnhof	3,02	
Lüdersdorf	8,09	11,11
Schönberg	8,18	19,29
Grevesmühlen	17,37	36,66
Plüschow	7,35	44,01
Bobitz	6,49	50,50
Kleinen	8,76	59,26
Bentischow	8,30	67,56
Blankenberg	9,22	76,78
Friedrichswalde	4,23	81,01
Warnow	8,39	89,40
Bülow	10,48	99,88
Güstrow	13,60	113,48
Salendorf	15,76	129,24
Teterow	13,26	142,50
Malchin	14,02	156,52
Stavenhagen	11,19	167,71
Mölln	19,45	187,16
Neubrandenburg	13,96	201,12
Spenholz	7,17	208,29
Derpenhof	14,88	223,17
Landeshgrenze vor Strassburg	6,66	229,83
2. Kleinen-Wismar.		
Kleinen.		
Medlenburg	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-Dejar	7,23	39,73
Hagenow	5,02	44,75
4. Bülow-Rostock.		
Bülow.		
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-Abchluss-Telegraphen.
- 3) Strecken-Telegraphen.

b. Electromagnetische Telegraphen.

Die Bahnstrecken Hagenow-Schwerin, Kleinen-Bismar und Malchin-Waren haben eine Omnibus-Leitung, die übrigen Strecken eine Omnibus- und Correspondenzleitung. Die Omnibusleitung ist in 9 Kreise getheilt, verbindet alle Stationen und Haltestellen und dient für den Betrieb der Läutewerke, zum Einschalten der portativen Apparate und zur Vermittelung von Depeschen, während die Correspondenzleitung lediglich für den Depeschenverkehr bestimmt ist.

Die ganze Leitung ist 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 315 Läutewerke vorhanden, welche durch Magnet-Inductions-Apparate ausgelöst werden. Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Glocken-Doppelschläge verschiedenen Tones.

An Morseblauschreibern sind vorhanden 74 Stück, davon 68 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 Stationsläutewerken ausgerüstet.

G. Nebenanlagen.

Die Haupt-Reparatur-Werkstätten befinden sich in Schwerin und Malchin. Mit letzterer ist eine Wagenbauanstalt verbunden, in welcher im Laufe des Jahres 1881 2 Stück 4räd. Personenwagen III. Cl. mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz, 10 Stück bedeckte 4räd. Güterwagen, davon 5 Stück mit Bremse und bedecktem Bremfersitz, und 10 Stück offene 4räd. Güterwagen ohne Bremse etc. fertig gestellt sind.

H. Im Laufe des Jahres 1881 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

1. Rangirbahnhof Lübeck. Herstellung einer Wasserleitung im Anschlusse an die städtische Leitung daselbst. Abbruch des oberen, baufälligen Theiles des Uhrthurmes am Stationsgebäude und Herstellung eines Giebelausbaues an dessen Stelle.
2. Haltestelle Plüschow. Anlage eines Perrons und Erbauung eines Dienstlocales.
3. Haltestelle Warnow. Erbauung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien, nebst Stallgebäude.
4. Haltestelle Friedrichswalde. Errichtung einer Blockstation.
5. Bahnhof Bützow. Die theilweise Verlegung der Strecke Bützow-Güstrow wurde nahezu vollendet und der neue Güterschuppen und die Viehrampe dem Betriebe übergeben. Das neue Empfangsgebäude wurde unter Dach gebracht und die Drehscheibe, der Locomotivschuppen, eine Feuergrube und 3 Wasserkrähne fertig gestellt.

6. **Bahnhof Güstrow.** Das Wartezimmer II. Gl. wurde vergrößert und damit ein Umbau der Großherzoglichen Räume verbunden.
7. **Bahnhof Malchin.** Ein viertes Geleise mit 2 Weichenverbindungen wurde neu eingekaut. Die gesammelten Werkstattsräume inclusive der Vorplätze haben Gasbeleuchtung erhalten.
8. **Bahnhof Stavenhagen.** In Folge Aufbaues einer Zuckersabrik in der Nähe des Bahnhofes ist eine Geleisverbindung mit derselben hergestellt und damit im Zusammenhange eine Vermehrung der Bahnhofsgleise vorgenommen.
9. **Bahnhof Mölln.** Das Empfangsgebäude ist durch den Aufbau einer Etage, welche die Wohnung des Stationsvorstandes enthält, vergrößert worden.
10. **Bahnhof Hagenow.** Umbau des zweiten Geleises mit 124 mm hohen Stahlschienen.
11. **Bahnhof Wismar.** Herstellung eines 157 m langen Ausziehgeleises. Einrichtung eines Gütertraumes im Empfangsgebäude. Einrichtung einer Gasbeleuchtung im Güterschuppen und dessen Umgebung. Regulierung, Einfriedigung und Entwässerung des Bahnhofsvorplatzes.
12. **Bahnhof Schwaan.** Das Empfangsgebäude ist durch einen Anbau vergrößert worden.
13. Auf den Stationen Kleinen, Bentzow, Blankenberg, Warnow, Schwaan, Rostock, Hagenow, Zachun, Schwerin und Wismar wurde das neue Weichensignalsystem eingeführt.

b. Auf freier Strecke.

1. Umbau von 17122 lfd. m 125 mm hohem Geleis mit 131 mm hohen Vignolschienen aus Bessmerstahl.
2. Desgleichen von 2123 lfd. m 121 mm hohem Geleis mit 131 mm hohen Bessmerstahlschienen.
3. Desgleichen von 1924 lfd. m Stuhlbahn mit 131 mm hohen Bessmerstahlschienen.
4. Der im Jahre 1880 begonnene Umbau der Warnowbrücke bei Sidhof wurde beendet.
5. Mit dem Bau eines Wärterwohnhauses für 3 Familien auf der Strecke Kleinen-Blankenberg wurde begonnen. Ein doppeltes Wärterwohnhaus auf der Strecke Bügow-Güstrow und ein eben solches auf der Strecke Hagenow-Zachun ist errichtet worden.
6. Herstellung von 2000 lfd. m Schneezäun.
7. Zwischen den Bahnhöfen Schönberg-Grevesmühlen, Grevesmühlen-Bobitz, Güstrow-Lalendorf, Lalendorf-Deterow, Deterow-Malchin, Malchin-Stavenhagen, Stavenhagen-Mölln und Sponholz-Dersgenhof wurden Blockstationen eingerichtet.

c. Beschaffung von Betriebsmitteln.

1. 2 Stück 4räd. Personenwagen III. Gl. à 5 Coupees mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz.
2. 10 Stück 4räd. bedeckte Güterwagen à 10000 kg Tragkraft, davon 5 Stück mit Bremse und bedecktem Bremseritz.
3. 10 Stück 4räd. offene Güterwagen à 10000 kg Tragkraft ohne Bremse etc.

Wegen der übrigen Beschaffungen wird auf Anlage IV verwiesen.

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1881 wurde an Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung neu eingebaut:

22 041	Stück	Mittelschwellen,
758	"	Stoßschwellen,
2 504	lfd. m	Weichenischwellen,
7	Stück	Weichen und 1 ganze englische Weiche,
17	"	Herzstücke und 2 Kreuzungsstücke für englische Weichen,
6 037	"	Schienen, nämlich:
5 284	Stück	131 mm hohe Signalschienen,
508	"	125 " " "
102	"	105 " " "
143	"	Stahlschienen.

K. Anschlußgeleise.

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

L. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren vorhanden:

	1881	1880
1. Locomotiven nebst Tendern: ungekuppelte	6 Stück	6 Stück
einfach gekuppelte	42 "	42 "
zweifach gekuppelte	11 "	11 "
Zusammen:	59 Stück	59 Stück
2. Personenwagen:	144 Stück	143 Stück
mithin 1881 mehr: 1 Stück.		
3. Güterwagen: bedeckte	511 "	515 "
offene	286 "	282 "
Plateauwagen	37 "	37 "
Zusammen:	834 Stück	834 Stück

Der Gesamt-Wagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1881:

144 Personenwagen mit 6180 Plätzen; darunter waren:

I. Classe	304 Plätze,
II. "	1224 "
III. "	3104 "
IV. "	1548 "

Summa: 6180 Plätze.

834 Güterwagen mit 154 080 Ctr. = 7 704 000 kg Tragfähigkeit.

Von denselben sind 308 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1880 enthielten die gesammten 834 Güterwagen 152 320 Ctr. = 7 616 000 kg Tragfähigkeit.

II. Betrieb.

1) Betriebsorganisation im Allgemeinen.

Die Verwaltung wird von der aus 3 Mitgliedern bestehenden Direktion 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 Buchhalterei, 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 etc. 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 Rechnungsabluß in Anlage XI. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 18 011,77 M. geleistet.

Betheiligt waren an der Pensionscasse ultimo 1880: 614 Mitglieder, deren Dienst Einkommen zusammen 445 716 M. betrug, das im Jahre 1881 durch Gehaltszulage sich um 7 896 M. vermehrte. Im Jahre 1881 traten der Casse bei: 20 Mitglieder mit zusammen 13 698 M. Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Pensionirung 2, durch Tod mit Wittwenpension 5 und durch Dienstaustritt ohne Pension 9, zusammen 16 Mitglieder mit einem Dienst Einkommen von 10 515 M., so daß am Schlusse des Jahres 1881 ein Bestand verblieb von 618 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 456 795 M.

Die Anzahl der Pensionaire betrug ultimo 1880: 33 mit einer Gesamt-Jahrespension von 4 633,80 M. Im Laufe des Jahres 1881 wurden 2 Invaliden-, 5 Wittwen- und 1 Waisenpension im Betrage von 981,96 M. gewährt, dagegen erloschen 2 Invalidenpensionen mit 264 M. Die Casse war demnach ultimo 1881 belastet mit einer Gesamt-Jahrespension von 5 351,76 M., woran 39 Personen participiren.

Laufende Unterstützungen wurden in Beihalt der Bestimmung im § 17 Absatz 5 des für die Pensions- und Unterstützungscasse normirenden Reglements an 5 nicht pensionsberechtigte Beamtenwittwen mit zusammen 537 M. gewährt.

Die Anzahl derjenigen Pensionaire (vormals Großherzogliche Diener), welche aus der Betriebs-Casse der Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des Kaufcontractes ihre Pension beziehen, belief sich ultimo 1881 auf 18 Personen und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 9 630,32 M.

Seit dem 1. October 1875 besteht ein Spar- und Voranschuß-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 Vorstände verwaltet. Die Anzahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1881 772. Dem Verein sind zur Dotirung seines Reservefonds von der Eisenbahnverwaltung 3000 *M.* überwiesen worden und belief dieser Fonds sich am Jahreschlusse auf 3616,⁵² *M.* Die in der Vereins-Casse auf gekommenen, zu Vorschüssen an die Mitglieder nicht verwendeten Gelder sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt, welche am 31. December 1881 einen Nominalwerth von 56550 *M.* und einen Cours werth von 56400,⁷⁰ *M.* hatten. Außerdem sind noch bei einer Bank zeitweilig 11000 *M.* zinstragend à 4 % p. a. belegt worden. Die darüber lautenden Obligationen werden mit den übrigen Werthpapieren in dem Cassengewölbe der Eisenbahn-Gesellschaft aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug ult. 1881 87386,⁸⁴ *M.*, worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 % noch weitere 2¼ % als Antheil an dem pro 1881 erzielten Reingewinn, also zusammen 5¼ %, gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der nicht abgehobenen Zinsen und der Gewinnantheile von zusammen 4102,³⁷ *M.* hat das Gesamtguthaben der Mitglieder sich am Schlusse des Jahres 1881 auf 91489,²¹ *M.* erhöht, dasselbe hat sonach im Jahre 1881 sich vermehrt um 19827,⁴⁰ *M.*, oder 21,⁶⁷ %.

2) Betriebsdienst.

Die Anzahl der abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge	1 095	
„ Personenzüge	3 889	
„ gemischte Züge	8 984	
„ Güterzüge	1 042	15 010
Extra-Personenzüge		81
„ Güterzüge		49

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

A. Locomotiven.

	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.
in Schnellzügen	179 479	3 660	183 139
„ Personenzügen	243 029	1 530	244 559
„ gemischten Zügen	585 971	6 015	591 986
„ Güterzügen	216 221	4 365	220 586
„ Extrazügen	13 612	90	13 702
„ Leerfahrten	59 438	1 060	60 498
„ Arbeitszügen	26 233	—	26 233
Summe:	1 323 983	16 720	1 340 703
Davon: Nutzkilometer.	1 264 545	15 660	1 280 205

Außerdem haben die Locomotiven im Rangirdienst geleistet: 39 403 Stunden.

B. Wagen.

	Achskilometer.	Achskilometer.	Achskilometer.
Personenwagen	8 188 463	2 138 314	10 326 777
Güter- und Gepäckwagen	14 108 643	8 460 036	22 568 679
Summe:	22 297 106	10 598 350	32 895 456

C. Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen	2 343 512 Achskilometer,
Güter- und Gepäckwagen	9 179 147 "

Summe: 11 522 659 Achskilometer,

auf diesseitiger Bahn.

D. Wagen der Reichspostverwaltung.

2 312 764 Achskilometer.

Auf diesseitiger Bahn sind mithin überhaupt zurückgelegt:

von den eigenen Wagen	22 297 106 Achskilometer,
= " fremden "	11 522 659 "
= " Postwagen	2 312 764 "

Summe: 36 132 529 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 1881 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme	76 Stück,
Privat-Telegramme	5136 "

zusammen: 5212 Stück.

Die für Privat-Telegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto u. betragen 3 701,07 M.

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn u. 1 172,85 "

Bleibt als diesseitiger Antheil: 2 528,22 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 u.M. 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.

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

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

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 Ostsee-Verbände den Verkehr zwischen Stationen der Schleswig-Holstein'schen und Gutin-Lübecker Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits, im Hamburg-Pommerschen Verbande den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger und der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner und der Hinterpommerschen Bahn andererseits; im Hanseatisch-Preussischen, im Hamburg-Lübeck-Schlesischen, im Deutsch-Polnischen, Deutsch-Russischen und Südwestrussisch-Norddeutschen Verbande den Verkehr zwischen Station Hamburg, bezw. Wandsbeck der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Ostbahn, der Oberschlesischen, der Ostpreussischen Südbahn, der Marienburg-Mlawkaer-, der Posen-Creuzburger-, der Polnischen und den Russischen Bahnen andererseits.

A. Personenverkehr.

Befördert wurden:

auf Tourbillets in	I. Classe	2 734 Personen auf	178 376 Kilometer,
"	II. "	59 073 " " "	3 573 828 "
"	III. "	166 525 " " "	7 798 347 "
"	IV. "	368 471 " " "	12 127 624 "
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)			
"	II. Classe	53 098 " " "	2 054 124 "
"	III. "	189 640 " " "	5 333 054 "
Misftairpersonen		39 499 " " "	2 484 842 "

20

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in I. Classe	3 827 Personen auf	285 739 Kilometer,
" " II. "	42 168 " " "	3 450 891 " "
" " III. "	68 021 " " "	5 287 222 " "
" " IV. "	103 188 " " "	9 596 292 " "
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in I. Classe	32 " " "	928 " "
" II. "	4 986 " " "	207 420 " "
" III. "	11 464 " " "	425 304 " "
Militairpersonen	25 079 " " "	2 842 067 " "
in Summe: 258 765 Personen auf 22 095 863 Kilometer.		

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	6 593 Personen auf	465 043 Kilometer, oder 70,54	} im Durchschnitt pro Person.
" II. "	159 325 " "	9 286 263 " "	
" III. "	435 650 " "	18 843 927 " "	
" IV. "	471 659 " "	21 723 916 " "	
in Summe: 1 073 227 Personen auf	50 319 149 Kilometer, oder 46,89		
Militairpersonen	64 578 " "	5 326 909 " "	
Summe überhaupt: 1 137 805 Personen auf	55 646 058 Kilometer, oder 48,90		

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

für die Beförderung von:	im Durchschnitt:			} pro Person und Kilometer.
Civilpersonen	1 933 760,07 M.	1,80 M. pro Person und 0,038 M.		
Militairpersonen	81 923,50 " "	1,27 " " " " " 0,015 " "		
an diversen Neben- Einnahmen	5 933,59 " "	— " " " " " —		
in Summe: 2 021 617,16 M.		1,78 M. pro Person und 0,036 M.		

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1881 giebt die in der Anlage VI. enthaltene Zusammenstellung specielle Nachweisung, während die Anlage IX. die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1880 und 1879 enthält.

Der Personenverkehr ergibt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1881		im Jahre 1880		daher im Jahre 1881	
	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer
Civilpersonen:						
in I. Classe .	6 593	465 043	7 127	521 451	weniger 534	weniger 56 408
" II. "	159 325	9 286 263	164 120	9 501 554	" 4 795	" 215 291
" III. "	435 650	18 843 927	433 270	18 811 447	mehr 2 380	mehr 32 480
" IV. "	471 659	21 723 916	443 428	19 994 992	" 28 231	" 1 728 924
	1 073 227	50 319 149	1 047 945	48 829 444	mehr 25 282	mehr 1 489 705
Militairpersonen .	64 578	5 326 909	66 458	5 501 167	weniger 1 880	weniger 174 258
Gesamt-Verkehr:	1 137 805	55 646 058	1 114 403	54 330 611	mehr 23 402	mehr 1 315 447

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

für Civilpersonen	im Jahre 1881	1 939 693,66 M.
"	" 1880	1 908 823,60 "
	mithin 1881 mehr	30 870,06 M.
für Militärpersonen	im Jahre 1881	81 923,50 M.
"	" 1880	83 051,00 "
	mithin 1881 weniger	1 127,50 M.
überhaupt	im Jahre 1881	2 021 617,16 M.
"	" 1880	1 991 874,60 "
	mithin 1881 mehr	29 742,56 M.

2) Gepäcbeförderung.

Befördert wurden an Gepäcb:

im Binnenverkehr	3 656,4 Tonnen auf 211 151,8 Kilometer,
= Verkehr mit anderen Bahnen	2 167,7 " " 188 937,4 "
in Summe:	5 824,1 Tonnen auf 400 089,2 Kilometer.

Die Einnahme hiefür betrug:

für den Transport: 60 647,63 M., im Durchschnitt: 10,41 M. pro Tonne und 0,15 M. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäcb ergibt das Jahr 1881 einen Mehrtransport von 15,0 Tonnen auf 6 688,5 Kilometer mehr, dagegen eine Mindereinnahme von 1043,53 M.

B. Güterverkehr.

1) Güterbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

Eil- und Expressgüter	2 511,2 Tonnen auf 159 360,0 Kilometer,
Stückgüter	25 247,1 " " 1 694 412,2 "
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	2 725,4 " " 236 911,4 "
Güter der Spezial- und Ausnahme-Tarife	111 608,1 " " 5 737 849,1 "
Militärgut	405,8 " " 29 925,0 "
Leichen und Fahrzeuge	63,4 " " 5 762,6 "
	142 561,0 Tonnen auf 7 864 220,3 Kilometer.
Frachtfreie Dienstgüter	33 846,5 " " 1 963 265,7 "
in Summe:	176 407,5 Tonnen auf 9 827 486,0 Kilometer.

h. im Verkehr mit anderen Bahnen:		
Eis- und Erpreßgüter	3 045,1 Tonnen auf	311 660,2 Kilometer.

	250 905,0	Tonnen auf	25 202 857,3	Kilometer.
Frachtfreie Dienstgüter	77,3	=	=	8 414,9

Der ganze Transport betrug daher:

	393 466,0	Tonnen auf	33 067 077,6	Kilometer, oder	84,04
Frachtfreie Dienstgüter	33 923,8	=	=	1 971 680,6	= 58,12

Die Einnahmen für die Güterbeförderung betrugen: im Durchschnitt:

im Durchschnitt:

gut, Leichen u. Fahrzeuge . 2 076 258,64 = 5,35 = = = = 0,06 = = = =

[illegible]

Im Verhältniß zu dem Jahre 1880 betrugen die Transporte:

der Stückgüter (incl Militairgut, Leichen und Fahrzeuge), sowie der Güter der allgemeinen Wagen-Classen . . .	4 473,3	=	=	=	1 101 433,3	=	=	=
---	---------	---	---	---	-------------	---	---	---

überhaupt: . . . 2 622,3 Tonnen mehr und 694 270,2 Tonnen-Kilom. weniger.

für Öl- und Exprefsgüter im Jahre 1881	108 171, ⁶⁸ M.
--	---------------------------

mithin 1881 mehr 14 103,38 M.

1880	2038 355,76 =
----------------	---------------

mitbin 1881 mehr . . .	37 902,88 M.
------------------------	--------------

an Nebenbeträgen	im Jahre 1881	36 799,63 <i>M.</i>
	= 1880	35 376,77 =
	mithin 1881 mehr	1 422,86 <i>M.</i>
überhaupt im Jahre 1881		2 221 229,95 <i>M.</i>
	= 1880	2 167 800,83 =
	mithin 1881 mehr	53 429,12 <i>M.</i>

Die in der Anlage VII. enthaltene Zusammenstellung liefert den näheren Nachweis, wie der Güterverkehr in seiner Gesamtheit auf den einzelnen Stationen im Jahre 1881 sich gestaltet hat.

Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Güterverkehrs von und nach den einzelnen Stationen in den Jahren 1880 und 1879 ist in der Anlage X. enthalten.

2) Viehbeförderung.

Befördert wurden an Vieh (incl. Hunde der Reisenden):
 im Binnenverkehr. 23 118 Stück, oder 3 395,1 Tonnen auf 191 741,2 Kilometer,
 im Verkehr mit anderen Bahnen. . 124 170 = = 13 918,7 = = 1 555 259,7 =

in Summe: 147 288 Stück, oder 17 314,1 Tonnen auf 1 747 000,9 Kilometer.

Die Einnahme für den Viehtransport (ausschließlich derjenigen für beförderte 3 366 Stück Hunde der Reisenden, welche in der Einnahme aus der Personenbeförderung unter A. 1 mitenthalten ist) betrug: 206 064,36 *M.*, im Durchschnitte 1,43 *M.* pro Stück und 0,12 *M.* pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei der Viehbeförderung ergibt das Jahr 1881 einen Mindertransport von 63 181 Stück und 8 149,6 Tonnen auf 1 965 797,5 Kilometer weniger, und eine Mindereinnahme von 36 620,29 *M.* Der Mindertransport resultirt überwiegend aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 60 514 Stück, während im Binnenverkehr nur 2 667 Stück Vieh weniger befördert wurden, als im Vorjahre.

Wie die beförderte Stückzahl des Viehes seiner Gattung nach sich auf die einzelnen Stationen vertheilt, ist aus der Anlage VIII. ersichtlich, welche zugleich die Nachweisung der auf denselben zur Beförderung gelangten Fahrzeuge enthält, für welche die Einnahme in derjenigen aus der Güterbeförderung (B. 1.) mit eingegriffen 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) . . 4 173 454,4 Tonnen-Kilometer,
- 2) bei der Gepäckbeförderung 400 089,2 =
- 3) bei der Güterbeförderung 35 038 758,2 =
- 4) bei der Viehbeförderung 1 747 000,9 =

in Summe: 41 359 302,7 Tonnen-Kilometer,

im Vorjahre dagegen: 43 755 977,5 =

mithin im Jahre 1881 weniger: 2 396 674,8 Tonnen-Kilometer.

Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

1) Personen	3 261	gegen 3 194 Personen im Vorjahre,
2) Gepäck	16,7 Tonnen =	16,6 Tonnen =
3) Güter (excl. Dienstgüter)	1 120,8 =	1 120,0 =
4) Vieh	422 Stück =	603 Stück =

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

Personen-Kilometer	159 467	gegen 155 697 im Vorjahre,
Tonnen-Kilometer (excl. Dienstgüter und Neben-Transporte)	94 761,6 =	96 751,2 =

Die Einnahmen betrugen im Ganzen: 4 805 856,16 M. gegen 4 761 201,25 M. im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge:

1) aus dem Personenverkehr	5 793,43 M.	gegen 5 708,20 M. im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	173,80 =	176,79 =
3) aus der Güterbeförderung	6 365,46 =	6 212,35 =
4) aus der Viehbeförderung	590,53 =	695,47 =
5) an Nebeneinnahmen	849,11 =	851,56 =

in Summe pro Kilometer: 13 772,33 M. gegen 13 644,37 M. im Vorjahre,
mithin im Jahre 1881 gegen 1880 mehr: 127,96 M. pro Kilometer Bahnlänge.

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

1) aus dem Personenverkehr	42,07 %	gegen 41,84 % im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	1,26 =	1,29 =
3) aus der Güterbeförderung	46,22 =	45,53 =
4) aus der Viehbeförderung	4,28 =	5,10 =
5) die Nebeneinnahmen	6,17 =	6,24 =

Die Ausgaben betrugen:

für die Allgemeine Verwaltung	256 000,85 M.	gegen 248 595,07 M. im Vorjahre,
für die Bahnverwaltung	596 616,14 =	580 748,53 =
für die Transportverwaltung	1 424 226,17 =	1 411 640,26 =

in Summe: 2 276 843,16 M. gegen 2 240 983,86 M. im Vorjahre,
pro Kilometer Bahnlänge 6 524,84 = 6 422,08 =
mithin pro 1881 mehr: 102,76 = pro Kilometer Bahnlänge.

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Nutzkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit	0,20 M.	gegen 0,20 M. im Vorjahre,
auf die Bahn-Verwaltung mit	0,48 =	0,46 =
auf die Transport-Verwaltung mit	1,12 =	1,13 =

in Summe mit: 1,80 M. gegen 1,79 M. im Vorjahre,
mithin pro 1881 gegen das Vorjahr mehr: 0,01 = pro Nutzkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesamt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung	5,33 %	gegen 5,22 % im Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung	12,41 =	12,20 =
die Transport-Verwaltung	29,64 =	29,65 =

in Summe: 47,38 % gegen 47,07 % im Vorjahre,
mithin pro 1881 gegen das Vorjahr mehr: 0,31 %.

Die Gesamt-Einnahme belief sich auf	4 805 856, ¹⁶ M.
die Betriebs-Ausgabe auf	2 276 843, ¹⁶ =
der Ueberschuß mithin auf	2 529 013, ⁰⁰ M.
Hinzu tritt der aus dem Jahre 1880 auf die Betriebsrechnung pro 1881 übernommene Gewinn-Vortrag mit	308 648, ³⁶ M.
daher Gesamt-Ueberschuß pro 1881	2 837 661, ³⁶ M.

Davon ist gezahlt:

1) die pro 1881 vertragsmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinische Regierung zu leistende Annuität mit	960 000, ⁰⁰ M.
2) der regulativmäßig pro 1881 an den Erneuerungsfond zu gewährende Zuschuß mit	370 000, ⁰⁰ =
3) die beschlußmäßig pro 1881 in den Reservefonds abzuführende Quote von	100 000, ⁰⁰ =
4) an Eisenbahnsteuer pro zweites Halbjahr 1881	12 644, ⁹² =
5) an Lantieme	31 150, ⁶⁵ =
6) als Dividende pro 1881 auf das Actien-Capital von 13 500 000 M. à 7,spSt. oder 39 M. pro Actie; auf 27 000 Actien	1 053 000, ⁰⁰ =
Der Rest ist auf die Betriebs-Rechnung pro 1882 übertragen mit	310 865, ⁷⁹ =

Summe wie vorstehend: 2 837 661,³⁶ M.

Die speciellen Angaben über die gesammten Betriebs-Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1881 sind aus der Anlage I ersichtlich. Die Anlage II enthält die Bilanz, die Anlage III und IV die Rechnungslegung resp. über den Reserve- und den Erneuerungsfonds und die Anlage V die diesen Fonds angehörenden Effecten, während die sonstigen Betriebs-Ergebnisse im Einzelnen durch die Anlagen VI bis XI nachgewiesen werden.

Der Reserve- und der Erneuerungsfonds sind ursprünglich mit einer Dotirung von 3 000 000 M. bedacht worden und zwar in dieser Höhe mit besonderer Rücksicht darauf, daß eine umfangreiche Verbesserung des Schienengeleises unter thunlichster Beseitigung der Stahlbahnschienen, sowie eine Vermehrung des Betriebsmaterials und der Umbau verschiedener Bahnhöfe für erforderlich erachtet wurde. Diese von vornherein intendirten Maßnahmen sind inzwischen zum größeren Theil zur Ausführung gelangt. Außerdem hat der Reservefond die gesellschaftsseitig zugesprochenen Baukosten der Secundärbahn Malchin-Waren mit 439 424,⁸¹ M. hergegeben. Derselbe (Anlage III) wurde dadurch successive in seinem Bestande verringert und namentlich im Jahre 1881 durch den Umbau des Bahnhofes Bügow nebst der Verlegung einer 4 km langen Bahnstrecke auf 726 143,³⁴ M. abgemindert, weshalb demselben von Neuem aus dem Betriebs-Ueberschuß dieses Jahres eine Zuwendung von 100 000 M. gemacht worden ist, so daß er, wie die Rechnung nachweist, ult. 1881 einen Bestand hat von 826 143,³⁴ M.

Der Erneuerungsfond (Anlage IV), welcher ult. 1877 einen Bestand hatte von 900 000 M., weist ult. 1881 einen Bestand nach von 997 729,⁰² M.

Zu erwähnen bleibt schließlich, daß durch die Großherzoglich Mecklenburgische Verordnung vom 22. Januar 1881, betreffend die Abänderung und Ergänzung des revidirten Contributions-Edictes vom

18. Juni 1874, der Eisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1881 ab eine Gewerbesteuer auferlegt ist, welche beträgt und zwar, sofern eine Dividende vertheilt wird:

von weniger als 5 % des Actien-Capitals	=	2 % des Reinertrags,
" 5 % bis excl. 6 %	"	" = 2 1/2 %
" 6 % " 7 %	"	" = 3 %
" 7 % " 8 %	"	" = 3 1/2 %
" 8 % des Actien-Capitals und darüber	=	4 %

Hiernach berechnet sich die halbjährige Steuer pro 7/10 simplum für das zweite Halbjahr 1881 auf 12 644,92 *M.* (s. Seite 23).

Schwerin, im Mai 1882.

Die Direction

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

Betriebs-Rechnung für das Jahr 1881.

Betriebs-Einnahmen.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	℥.	M.	℥.
I.			Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.				
	1		Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementsbillets) ausschließlich Militär	1 933 760	7		
	2		Für Beförderung von Militär auf Requisitionsschein und auf Militärbillets	81 923	50		
	3		Für Beförderung von Gepäck	60 647	63		
	4		Für Beförderung von Hunden auf Hundebillets und Gepäckschein	2 683	64		
	5		Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif	3 235	20		
	6		Sonstige, aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr herrührende Einnahmen	14	75		
						2 082 264	79
II.			Aus dem Güter-Verkehr.				
	1		Für Beförderung von Eil- und Express-Gut	108 171	68		
	2		Für Beförderung von Frachtgut	2 049 075	24		
	3		Für Beförderung von Postgut	9 356	21		
	4		Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionsschein	14 081	32		
	5		Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde	206 064	36		
	6		Für Beförderung von Leichen	3 745	87		
	8		Nebenerträge, als:				
	1		Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung	4 659	18		
	2		Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen etc.	32 140	45		
						2 427 294	31
III.			Bergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.				
	1		Bergütung für verpachtete Bahnstrecken	—	—		
	2		Bergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten durch andere Bahnverwaltungen, oder Besitzer von Anschlußgleisen	40 548	46		
	3		Bergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen, bezw. in gemeinschaftlichen Verkehren	15 658	93		
	4		Bergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungs-Büreaux	296	55		
						56 503	94
			Uebertrag			4 566 063	4

Betriebs-Einnahmen. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	℔	M.	℔
			Uebertrag			4 566 063	4
IV.	1		Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.				
		1	Miethe (einschließlich Conventionalstrafen) für:				
		2	Locomotiven	115 345	82	115 345	82
			Wagen				
V.	1		Erträge aus Veräußerungen.				
	2		Aus dem Verkaufe von bei Erneuerungen gewonnenen Materia-				
	3		lien (die Erträge hierfür sind dem Erneuerungsfonds über-				
			wiesen, vergl. Anlage IV. I.)	3 518	44		
			Aus dem Verkaufe anderweiter Betriebsmaterialien	1 770	46		
			Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände			5 288	90
VI.	1		Verschiedene sonstige Einnahmen.				
	2		Telegraphen-Gebühren	2 528	22		
			Pächte und Miethen, sowie öconomische Nutzungen aus Gebäuden				
			und Grundstücken, als:				
		1	Restaurationen	10 237	—		
		2	Dienst- und Miethswohnungen	8 003	1		
		3	Gräbereien, Pflanzungen, Ackerpacht	9 149	3		
		4	Lagerplätze ic.	717	10		
	3		Vergütung der Post:				
		1	für Benutzung der Coupees zum Postdienst, Beförderung von				
			Postwagen, Gestellung von Beiwagen	2 794	1		
		2	für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Ran-				
			giren ic. der Eisenbahn-Postwagen	10 197	88		
	4		Entschädigung von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung für Be-				
			nutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen ic.	45	—		
	5		Zinsen und Coursgeinn aus Geldbeständen des Betriebes	75 397	45		
	6		Insgemein, wie Ersatz für beschädigte und zertrümmerte Gegen-				
			stände, nicht abgehobene Lohnbeträge ic.	89	70	119 158	40
			Summe der Betriebs-Einnahmen:			4 805 856	16

Betriebs-Ausgaben.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	z.	M.	z.
A. Allgemeine Verwaltung.							
Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.							
I.			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
	1		Direction	30 300	—		
	2		Centralbureau	90 841	50		
	3		Ober-Betriebs-Inspection und Wagen-Controle, Telegraphen-In- spection	24 163	7		
	4		Maschinen-Verwaltung	13 878	75		
						159 183	32
II.			Andere persönliche Ausgaben.				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeitshilfe	3 581	61		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder ic.	132	80		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe- Entschädigungen	690	—		
	4		Reise- und Umzugskosten:				
		1	Aufsichtsrath	1 745	—		
		2	Direction und Beamte der Allgemeinen Verwaltung	7 872	23		
	7		Tag- und Accordlöhne für Arbeiter der Materialien-Verwaltung	1 692	—		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung	480	19		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:				
			a. für Beamte, bezw. deren Hinterbliebene.	420	—		
			b. für Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene.	229	—		
		2	Laufende Unterstützungen:				
			a. für Beamte, bezw. deren Hinterbliebene.	60	—		
			b. für Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene.	18	—		
	11	1	Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung:				
			a. für Beamte	138	78		
			b. für Arbeiter	396	40		
		2	Zuschüsse zu Krankenkassen	300	—		
	12	1	Pensionen	10 744	38		
		2	Zuschüsse zu Pensions- und Unterstützungskassen	18 011	77		
	13		Insgesamt	21	80		
						46 533	96
Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.							
III.			Allgemeine Kosten.				
	1		Bureaubedürfnisse, Formulare, Bücher, Karten, Drucksachen ic.	8 689	34		
	2	1	Heizung der Dienstlocale	2 164	71		
		2	Erleuchtung derselben	563	91		
		3	Reinigung derselben	891	93		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars	1 604	44		
	4		Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen	1 800	—		
	5		Steuern, Communalabgaben und öffentliche Lasten	1 602	35		
			Uebertrag	17 316	68	205 717	28

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	S.	M.	S.
			Uebertrag	17 316	68	205 717	28
	6	1	Feuer-Versicherungs-Prämie	2 818	60		
		2	Rücklage zur Ansammlung eines Feuer-Versicherungs-Fonds	7 500	—		
	7		Gerichts-, Beeidigungs-, Notariats- und Prozeß-Kosten, Stempel etc.	654	98		
	8	1	Kosten des Geldverkehrs mit Banken	2 397	10		
		2	Dividenden-Einlösungs-Kosten	1 741	67		
	9		Porto- und Insertionskosten	1 604	41		
	10		Erfolgeleistungen:				
		1	Für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände	2 651	60		
		2	Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze	5 553	8		
		3	Sonstige Entschädigungen	270	80		
	12		Insgemein:				
		1	Kosten der Staatsaufsicht	4 200	—		
		2	Kosten von Conferenzen, Generalversammlungen etc.	70	60		
		3	Ausschmückung der Bahnhöfe bei festlichen Gelegenheiten	122	23		
		7	Anderweitige allgemeine sachliche Kosten	568	55		
VIII			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.			47 470	30
	4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungs-Büreaux	2 813	27		
						2 813	27
			Summe A. Allgemeine Verwaltung:			256 000	85
			B. Bahn-Verwaltung.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
I.			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
	5		Strecken-Personal: Bahnbetriebs-Ingenieure und deren Schreiber, Bahnmeister, Telegraphenaufseher, Bahn- und Hülfswärter	240 834	74	240 834	74
II			Anderer persönliche Ausgaben.				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeitshülfe	6 182	90		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder etc.	627	50		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	14 401	50		
	4	2	Reise- und Umzugskosten für Beamte der Bahnverwaltung	3 344	30		
	6		Prämien für Entdeckung von Schienenbrüchen	6	50		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung für das Bahnpersonal	14 244	80		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstüzungen:				
		a.	für Beamte der Bahnverwaltung, bezw. deren Hinterbliebene	721	—		
		b.	für Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	50	—		
			Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Beamten	414	75		
	13	3	Insgemein	60	—		
						40 053	25
			Uebertrag			280 887	99

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	ℳ	M.	ℳ
			Uebertrag			280 887	99
			Abtheilung III: Sachliche Ausgaben.				
III.			Allgemeine Kosten.				
	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Drucksachen	1 017	24		
	2	1	Heizung der Dienstlocale einschließlich der Wärterlocale	7 074	—		
		2	Erleuchtung derselben	3 381	99		
		3	Reinigung derselben	819	30		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars	320	32		
	4		Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, auch Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke	257	50		
	11		Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken in Folge von außergewöhnlichen Naturereignissen	3 605	89		
	12	7	Anderweitige allgemeine sachliche Kosten	18	15		
						16 494	39
IV.			Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.				
a.			Anlagen auf freier Bahn.				
	1		Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen, als: Parallelwege, Rampen, Gräben, Abpflasterungen, Futtermauern, Uferdeckungen, Wegeübergänge im Bahnniveau nebst Zubehör, Wärteraufgangstrepfen, Seitendurchlässe, Entwässerungen, Kiestroffer	12 891	51		
	2		Unterhaltung des Oberbaues (mit Auschluss der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleinsisenzeug):				
		1	Unterhaltung des Geleises	116 127	12		
		2	Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials loco Verwendungsstelle	18 016	—		
	3	1	Unterhaltung der Wege-Unterführungen	502	19		
		2	Unterhaltung der Bahn-Ueberbrückungen	2 320	9		
		3	Unterhaltung der Durchlässe und Brücken	5 750	48		
	4		Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) auf freier Strecke, Baumplantagen, Barrieren, Warnungstafeln, Steigungs- und Krümmungszeiger, Nummer- und Grenzsteine etc.	6 247	84		
	5		Kosten für Begräumen des Schnees, Instandhaltung und Ergänzung der Schneeschutzanlagen, Bestreuen der Schienen bei Glätteis	16 752	6		
	6		Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten, Feuerwachen behufs Verhütung von Waldbränden	975	85		
	7		Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, Draisinen, Bahnmeisterwagen	5 167	75		
	8		Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser, der Blockstationen und Wärterbuden nebst deren Utensilien und Mobilien, Brunnen, Privets etc.	7 944	4		
	10		Insgemein	19	65		
						192 714	58
IVb			Bahnhofs-Anlagen.				
	1		Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen	5 606	76		
			Uebertrag	5 606	76	490 096	96

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	S.	M.	S.
			Uebertrag	5 606	76	490 096	96
	2		Unterhaltung der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Beamten- wohnhäuser, Verwaltungsgebäude etc.	20 975	66		
	3		Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen, als: Weichen- steller- und Portierbuden, Materialiendepots, Aborte nebst Gruben, Arbeiterlocale, Waagehäuschen, Vieh- und Equi- page-Rampen, Viehhöfe, Ladeprofile, Kohlenbänke, Kohlen- lagerplätze, Distancepfähle, Entwässerungsanlagen, Gaslei- tungen, Ladekräne, Brückenwagen, Stationsbrunnen, Per- rons, Laternen, Candelaber, Stations- und Perron-Uhren, Glocken etc.	17 187	8		
	4		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungs- kosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug):				
		1	Unterhaltung der Nebengeleise	17 304	71		
		2	Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials	1 277	78		
		3	Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen (incl. Laternen) und sonstiger mechanischer Vorrichtungen	8 584	54		
	5		Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Wagenschuppen, Feuergruben, Wasserstationen, Wasserkräne, Pumpen, Brun- nen, Röhrenleitungen, Wasserhebungs-Maschinen, Hebekräne etc.	8 537	62		
	6		Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofsanlagen, Gasanstalten, Hafenbohlwerke etc.	1 149	63		
	7		Insgemein	174	—		
						80 817	78
IV c.			Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.				
	1		Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweg- lichen und Reservetheile, sowie der Bahnhofssignale	2 275	29		
	2		Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutewerke, Batterien, tragbaren Apparate, sowie der zur Reparatur der Apparate und Leitungen er- forderlichen Utensilien und Werkzeuge	4 756	29		
	3		Insgemein	14	9		
						7 045	67
VIII.			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.				
	2		Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten anderer Verwal- tungen, oder der Besitzer von Anschlußgleisen	18 655	73		
						18 655	73
			Summe B. Bahnverwaltung:			596 616	14

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	ℳ	M.	ℳ
			C. Transport-Verwaltung.				
			a. Aeußerer Bahnhofsdienst.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
I.			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
	5		Stations-Personal: Stations-Vorsteher, Stations-Assistenten, Stations-Aufseher, Telegraphisten, Perrondiener, Stations-Vor- arbeiter (Rangirer), Stationswächter, Weichenwärter, Wagen- revisoren	161 416	84		
						161 416	84
II.			Andere persönliche Ausgaben.				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeitshülfe	1 049	41		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder etc.	3 241	51		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Heuerungszulagen, Miethe- Entschädigungen	686	—		
	4	2	Reise- und Umzugskosten für Beamte des äußeren Bahnhofsdienstes	93	—		
	7		Tag- und Accordlöhne der Stationsarbeiter	46 249	22		
	8		Dienstbekleidung und Dienstkleider-Entschädigung für das Stations-Personal	8 070	91		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:				
			a. für Stations-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	749	50		
			b. für Stations-Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	330	—		
		2	Laufende Unterstützungen:				
			a. für Stations-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	336	—		
			b. für Stations-Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	168	—		
	3		Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Stationsbeamte	99	50		
						61 073	5
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			Allgemeine Kosten.				
	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Drucksachen	2 582	40		
	2	1	Heizung der Bahnhofsdienstlocale, Wartezimmer	9 643	4		
		2	Erleuchtung derselben	20 963	65		
		3	Reinigung derselben	2 812	72		
		4	Vorhalten von Wächterhunden	643	40		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Bahnhofsinventars	4 288	29		
	4		Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen	450	—		
	12	7	Anderweitige allgemeine sachliche Kosten	538	50		
						41 922	—
VIII.			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.				
	2		Vergütung für Mitbenutzung von Bediensteten anderer Verwal- tungen	13 485	78		
						13 485	78
			Summe C. a.: Aeußerer Bahnhofsdienst.			277 897	67

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	h.	M.	h.
			b. Expeditionsdienst.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
I.			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
	5		Expeditions-Personal: Güter-Expedienten, Einnehmer, Kassirer, Expeditions-Assistenten, Güterbodenmeister, Wägemeister	54 035	50		
						54 035	50
II.			Andere persönliche Ausgaben.				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeitshilfe	1 241	68		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder etc.	136	50		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	1 170	—		
	4		Reise- und Umzugskosten für das Expeditions-Personal	45	—		
	7		Tag- und Accordlöhne der Güterbodenarbeiter und Kofferträger	31 526	36		
	8		Dienstbekleidung und Dienstkleider-Entschädigung für das Expeditions-Personal	3 352	10		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:				
		a.	für Expeditions-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	135	—		
		b.	für Arbeiter des Expeditionsdienstes, bezw. deren Hinterbliebene	115	—		
		2	Laufende Unterstützungen für Expeditions-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	120	—		
		3	Gnadengehälte an Hinterbliebene verstorbener Expeditionsbeamte	750	—		
						38 591	64
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			Allgemeine Kosten.				
	1		Bureaubedürfnisse, Drucksachen für den Expeditionsdienst, Billets etc.	12 651	68		
	2	1	Heizung der Expeditions-Dienstlocale	3 973	84		
		2	Erleuchtung derselben	5 164	95		
		3	Reinigung derselben	643	1		
		4	Vorhalten von Käsen zur Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden	336	—		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars des Expeditionsdienstes	3 032	8		
	12	6	Fracht-Incasso	1 255	74		
		7	Anderweitige allgemeine sachliche Kosten	58	82		
						27 116	12
VIII.			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.				
	2		Vergütung für Mitbenutzung von Bediensteten anderer Verwaltungen	15 119	16		
						15 119	16
			Summe C. b.: Expeditionsdienst			134 862	42

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	S.	M.	S.
			b. Zugbegleitungsdienst.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
I.			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
	5		Fahrpersonal: Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser	78 036	99	78 036	99
II.			Andere persönliche Ausgaben.				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeitshilfe	1 136	30		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder etc.	423	79		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe- Entschädigungen	600	—		
	4	2	Reise- und Umzugskosten für das Zugbegleitungs-Personal	234	—		
	5		Reisekosten-Entschädigung für dasselbe	42 958	95		
	8		Dienstbekleidung und Dienstkleider-Entschädigung für dasselbe	9 736	61		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen für Beamte des Zugbegleitungsdienstes, bezw. deren Hinterbliebene	850	—		
		3	Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Zugbegleitungsbeamten	281	25		
						56 240	90
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			Allgemeine Kosten.				
	1		Bureaubedürfnisse, Formulare, Drucksachen	1 538	58		
	2	1	Heizung der Fahrdienstlocale	474	10		
		2	Erleuchtung derselben	251	87		
		3	Reinigung derselben	79	65		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars der Züge	965	72		
						3 309	92
VIII.			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen				
	3		Vergütung für Wahrnehmung des Betriebes auf der eigenen Strecke, oder in gemeinsamen Verkehren durch andere Ver- waltungen	3 925	67		
						3 925	67
			Summe C. c.: Zugbegleitungsdienst			141 513	48
			d. Zugförderungsdienst.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
I.			Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
	5		Maschinen-Personal: Locomotivführer, Assistenten, Lehrlinge, Heizer, Schmierer	95 893	57	95 893	57
			Uebertrag			95 893	57

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	Σ	M.	Σ
			Uebertrag			95 893	57
II.			Anderer persönliche Ausgaben.				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter, zeitweise Arbeitshilfe	1 827	5		
	2		Stellenvertretungskosten, Commandogelder etc.	4 966	76		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	480	—		
	4	2	Reise- und Umzugskosten für das Maschinen-Personal	690	—		
	5		Reisekosten-Entschädigung für dasselbe	27 871	86		
	6		Prämien für Material-Ersparniß, sowie für entdeckte Rad- und Achsbrüche	31 876	17		
	7		Tag- und Accordlöhne für Maschinenputzer, Nachtheizer, Wasserpumper, Dampfpumpenheizer	31 694	84		
	8		Dienstbekleidung und Dienstkleider-Entschädigung für das Maschinenpersonal	6 141	13		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:				
			a. für Beamte des Zugförderungsdienstes, bezw. deren Hinterbliebene	300	—		
			b. für Arbeiter desgleichen, bezw. deren Hinterbliebene	155	—		
		2	Laufende Unterstützungen:				
			a. für Beamte desgleichen, bezw. deren Hinterbliebene	324	—		
			b. für Arbeiter desgleichen, bezw. deren Hinterbliebene	189	—		
						106 515	81
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			Allgemeine Kosten.				
	1		Bureaubedürfnisse, Formulare, Druckfächer, Druckfächer	378	70		
	2	1	Heizung der Dienstlocale des Maschinen-Personales	2 468	26		
		2	Erleuchtung derselben	3 091	18		
		3	Reinigung derselben	78	8		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Maschinen-Inventars	1 696	55		
	12	7	Anderweitige allgemeine Kosten	—	48		
						7 713	25
V.			Kosten des Bahntransports.				
a.			Kosten der Züge.				
	1		Brennmaterial zur Locomotivfeuerung, einschließlich der Transport- und Ladekosten	221 930	19		
	2		Heizung der Wasserstationen und Feuerung der stehenden Dampfmaschinen zum Wasserpumpen, sowie sonstige Kosten der Beschaffung des Wassers der Locomotiven	6 029	40		
	3		Schmiermaterial für Locomotiven und Tender	7 154	15		
	4		Putz- und Verpackungsmaterial für dieselben	5 166	7		
	5	1	Schmiermaterial für Wagen	3 595	99		
			Uebertrag	243 875	80	210 122	63

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M.	A.	M.	A.
			Uebertrag	243 875	80	210 122	63
		2	Pugmaterial für Wagen	932	83		
		3	Desinfectionsmaterial für Wagen	513	30		
	6		Material zur Beleuchtung der Züge	9 513	55		
	7		Material zur Erwärmung der Züge	3 727	94		
	9		Insgemein	5	79		
						258 569	21
V. b.			Unterhaltung der Betriebsmittel.				
	1		Unterhaltung der Locomotiven und Tender nebst Zubehör	149 619	34		
	2		Unterhaltung der Personenwagen nebst Zubehör	45 599	63		
	3		Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör	85 447	86		
	6		Insgemein	412	73		
						281 079	56
IX.			Kosten für Benutzung fremder Betriebsmittel.				
	1	2	Miethe für Wagen einschließlich Conventionalstrafen	120 181	20		
						120 181	20
			Summe C. d.: Zugförderungsdienst.			869 952	60
			Hierzu C. c. Zugbegleitungsdienst.			141 513	48
			" C. b. Expeditionsdienst.			134 862	42
			" C. a. Aeußerer Bahnhofsdienst.			277 897	67
			Summe C. Transportverwaltung:			1 424 226	17
			Wiederholung der Betriebs-Ausgaben.				
			A. Allgemeine Verwaltung			256 000	85
			B. Bahn-Verwaltung			596 616	14
			C. Transportverwaltung			1 424 226	17
			Gesamt-Summe der Betriebs-Ausgaben:			2 276 843	16
			Abschluß.				
			Summe der Betriebs-Einnahmen	4 805 856	16		
			Summe der Betriebs-Ausgaben	2 276 843	16		
			Ueberschuß:	2 529 013	—		

11.

Bilanz pro 3

Activa.		M.	2.
Uebnahme-Preis der Bahn nebst Zubehör einschließlich der zur ersten Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesenen 3 000 000 <i>M.</i> unter Einrechnung des Capitalwerthes der an die Großherzogliche Regierung zu zahlenden Annuität Aufwendung zum Bau der Secundärbahn Malchin-Waren 1 177 824,81 <i>M.</i> wozu beigetragen ist: a. die Landeshülfe à fonds perdu (28,4 km à 20 000 <i>M.</i>) 568 000 <i>M.</i> b. Seitens der Städte Malchin und Waren à fonds perdu (28,4 km à 6000 <i>M.</i>) 170 400 = 738 400,00 = c. Seitens der Gesellschaft aus dem Reservefonds 439 424,81 <i>M.</i> Werth der vorrätigen Betriebs- und Werkstatts-Materialien Effecten Verschiedene Debitoren Cassenbestand und Guthaben bei der Bank für Handel und Industrie zu Berlin		32 700 000 — — 439 424 81 538 377 64 2 487 369 70 136 809 44 742 821 51	— — 81 64 70 44 51
		37 044 803	10

III.

Rechnung des Reservefonds pro 1881.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	h.	M.	h.
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1880 laut Geschäftsbericht, Anl. III.			1 129 021	40
Coursgevin auf ausgelosete und ult. 1881 vorräthige Effecten	21 970	50		
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1881	100 000	—		
			121 970	50
Summe der Einnahmen:			1 250 991	90
II. Ausgaben.				
1) Oberbau.				
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 (Nettbetrag)	710	84		
Umänderung sämtlicher Weichen zwecks einheitlicher Herstellung der Weichensignale incl. Beschaffung neuer Signallaternen dazu (Theilbetrag)	6 513	78		
Herstellung eines 157 m langen Auszieh- resp. Wagenstandsgeleises auf dem Bahnhofe Wismar incl. der erforderlichen Anschüttung und Planungsregulirung	2 988	72		
Herstellung eines vierten 330 m langen Geleises auf dem Bahnhofe Malchin	5 178	33		
			15 391	67
2) Gebäude.				
a. auf den Bahnhöfen.				
Erweiterung und Veränderung des Empfangszimmers II. Classe, sowie des Damen-zimmers zu Bahnhof Güstrow	6 696	90		
Vergrößerung des Stallraumes auf der Haltestelle Ventschow zwecks Anlage einer Waschküche und eines Backofens	576	28		
Herstellung eines Küchenanbaues am Empfangshause zu Bahnhof Schwaan	2 498	55		
Einrichtung einer Wohnung für den Bahnhofsvorwalter zu Mölln durch Aufbau einer Etage auf dem Stationsgebäude daselbst	9 759	83		
			19 531	56
b. auf der Strecke.				
Herstellung eines Wärteretablissements für 3 Familien auf der Bahnstrecke Blanken-berg-Warnow (Nettbetrag)	107	62		
Uebertrag	107	62	34 923	23

Ausgaben des Reservefonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	ℳ.	M.	ℳ.
Uebertrag	107	62	34 923	23
Desgleichen wie vor auf der Bahnstrecke Schwaan-Kostock (Restbetrag)	248	3		
Desgleichen " " " " " Bützow-Güstrow (Theil)	8 662	15		
Desgleichen " " " " " Warnow-Bützow (Theil)	6 543	57		
Desgleichen " " " " " Hagenow-Zachun	9 034	46		
Desgleichen " " " " " Kleinen-Blankenberg (Theil)	5 666	93		
			30 262	76
3) Bahnhof-Nebenanlagen.				
Entwässerung auf dem Bahnhofs Kostock (Restbetrag)	79	90		
Erbauung einer Rampe nebst Viebuchten auf der Stadtseite des Bahnhofes Bützow (2. Rate)	3 453	81		
Herstellung einer Gasbeleuchtung für den Güterschuppen nebst Zufuhrweg auf dem Bahnhofs Wismar	1 861	16		
Desgleichen in den Werkstätten zu Malchin mit Anschluß an die städtische Gasleitung	7 234	87		
Herstellung einer Centesimalwaage auf dem Bahnhofs Stavenhagen	5 623	52		
Regulirung und Entwässerung des Vorplatzes auf dem Bahnhofs Wismar (Theil)	3 000	—		
Beschaffung eines transportablen Ladefrahnes für den Bahnhof Güstrow zur Verladung schwerer Hölzer	4 851	96		
Herstellung zweier Einsteigeschächte für die Rohrleitung zur Wasserstation auf dem Werkstatthahnhofe Malchin	528	20		
			26 633	42
4) Bahn-Nebenanlagen.				
Herstellung von 950 lfd. m Schneezaun auf der I. Bahnabtheilung (Rest)	226	—		
Desgleichen von 718 lfd. m " " " II. " (2. Rate) . .	210	2		
Desgleichen von 1200 lfd. m " " " III. "	1 229	38		
			1 665	40
5) Umbau des Bahnhofes Bützow.				
Weiterer Umbau des Bahnhofes mit Inangriffnahme der Bauausführung des neuen Empfangsgebäudes und Vollendung des neuen Güterschuppens, der Viehrampe, Drehscheibe, des Locomotivschuppens und dreier Wasserfrähne ic. ic., Verlegung der Bahulinie von Bützow nach Güstrow excl. Schienen, Schwellen, Kleinsenzeng und Weichen (sfr. die Rechnung des Erneuerungsfonds II. 1.) Theil	317 967	81		
			317 967	81
Uebertrag			411 452	62

Ausgaben des Reservefonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	ℳ	M.	ℳ
Uebertrag			411 452	62
6) Electro-magnetischer Telegraph.				
Errichtung und Beschaffung der electro-magnetischen Sprechapparate für 8 hergestellte Blockstationen, sowie Ausrüstung der Güterhaltestelle Friedrichswalde und der Personenhaltestelle Lübstorf mit je einem electro-magnetischen Sprechapparat nebst Zubehör	4 158	—	4 158	—
7) Neubau der Bahnstrecke Malchin-Waren.				
Nachträgliche Aufwendung für Herstellung eines Hafenbohlwerkes an dem Müritzer See der Station Waren, sowie Grunderwerb etc. auf der Haltestelle Gielow	6 974	45	6 974	45
8) Sonstige Ausgaben.				
Kosten für Reparatur der in Folge Entgleisung bei Ventchow am 28. December 1880 beschädigten Güterwagen	904	44		
Desgleichen der auf dem Bahnhofe Kleinen am 15. Juli 1881 durch Zusammenstoß beschädigten Fahrzeuge	425	10		
Desgleichen für die Wiederherstellung des abgerutschten Hafenbahndammes zu Wismar	933	95		
			2 263	49
Summe der Ausgaben:			424 848	56
III. Abschluß.				
I. Einnahmen	1 250 991	90		
II. Ausgaben	424 848	56		
Bestand des Reservefonds ult. 1881:	826 143	34		

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1881.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1880, laut Geschäftsbericht, Anlage IV.			1 042 306	11
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängigen Materials, als Schienen, Schwellen, Werkstatt-Abfälle etc.	123 327	90		
Zinsen auf vorräthige Effecten	41 476	50		
Coursgeinn desgleichen ult. 1881	44 339	10		
Regulativmäßiger Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1881	370 000	—	579 143	50
Summe der Einnahmen:			1 621 449	61
II. Ausgaben.				
1. Oberbau.				
Auswechselung des Oberbau-Materials, als Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug zur gewöhnlichen Unterhaltung der Bahnstrecken	312 492	46		
Erneuerung einzelner Theile an den Weichen	9 251	2		
Umbau der Stuhlbahn auf der Bahnstrecke Bügow-Rostock in 131 mm hohe Bignolbahn, theilweise mit eisernen Querschwellen (dritte Rate pro 1881)	71 500	—		
Beschaffung der Schienen, Schwellen, des Kleineisenzeuges und der Weichen zum Umbau des Bahnhofes Bügow, sowie zur Verlegung der Bahnstrecke Bügow-Güstrow bei Bügow	76 732	—	469 975	48
2. Betriebsmittel.				
a. Locomotiven und Tender.				
Erneuerung der vorderen Rohrwand, nebst einer Keisselplatte an 2 Stück Personenzugs-Locomotiven: Friedland und Neustrelitz	2 133	87		
Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst Winkelring an 1 Personenzugs-Locomotive: Nebel	111	29		
Erneuerung der Rauchkammerthüren an den Locomotiven Brnel und Hulda	89	94		
Erneuerung der Rauchkammerböden in den Locomotiven Wodan, Swantewit und Hulda	243	75		
Erneuerung des Feuerthürringes unter Anbringung einer Deckplatte nebst Schutzplatte am Feuerthürloch an den Locomotiven Hertha und Oder	785	88		
Erneuerung von 401 Stück Siederöhren in Locomotiven	1 854	90		
Erneuerung der Spritzkasten an 16 Locomotiven	568	19		
Erneuerung der Aschkasten an 2 Locomotiven: Strelitz und Warnow	179	47		
Erneuerung der Schornsteine an 4 Locomotiven: Zweihundert, Friedland, Hagenow u. Wismar	346	86		
Erneuerung des Bodens und der inneren Seitenwände an den Tendern Nr. 44 und 58	729	1		
Neubeschaffung und Aufziehen etc. von 150 Stück Locomotiv- und Tenderbandagen	15 576	2	22 619	18
b. Wagen.				
Neubeschaffung von 2 Stück 4rdr. Personenwagen III. Cl. à 5 Coupees, mit Bremse und bedecktem Schaffnerfisch incl. Achsen und Räder	11 302	40		
Uebertrag	11 302	40	492 594	66

Ausgaben des Erneuerungsfonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
Uebertrag	11 302	40	492 594	66
Neubeschaffung von 5 Stück 4räd. Kastenwagen à 10 000 kg Tragkraft mit Bremse und bedecktem Bremsersitz	17 006	96		
Neubeschaffung von 5 Stück desgleichen wie vor, jedoch ohne Bremse incl. Achsen und Räder	12 603	58		
Neubeschaffung von 10 Stück offenen 4räd. Güterwagen mit hohen Bords à 10 000 kg Tragkraft, ohne Bremse, jedoch incl. Achsen und Räder	23 850	11		
Erneuerung der Zugapparate, Spiralfedern und Bufferhülsen an 12 Stück Personenwagen	3 111	28		
Auswechselung älterer Lauensteinscher Bufferfedern gegen solche neuerer Construction an 5 Stück Güterwagen	152	72		
Auswechselung der gußeisernen Bufferhülsen und flachen Spiralfedern an 10 Stück älteren Lauensteinschen Güterwagen gegen schmiedeeiserne Bufferhülsen und Spiralfedern neuerer Construction	125	72		
Erneuerung des Oberkastens an 4 Stück Stagenwagen	1 063	9		
Erneuerung des Oberkastens an 5 Stück offenen Güterwagen mit hohen Bords	2 787	42		
Erneuerung der Fußböden an 9 Stück Güterwagen	2 058	81		
Erneuerung der Polster und Polsterbezüge, nebst Gardinen und Rouleaux in 6 Coupées I. Classe und 26 Coupées II. Classe	595	94		
Erneuerung der Wand- und Deckenverkleidung in 41 Coupées I. und II. Classe	8 172	28		
Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 28 Stück bedeckten Güterwagen	1 339	98		
Neubeschaffung und Aufziehen von 120 Stück Radbandagen für Personenwagen	1 005	1		
Desgleichen von 241 „ „ Güterwagen	8 438	10		
	16 946	21	110 433	89
3. Brücken.				
Erneuerung der Warnowbrücke bei Giechhof auf der Bahnstrecke Blankenberg-Warnow (Nettbetrag)	13 965	34		
			13 965	34
4. Sonstige Ausgaben.				
Kosten für Abstempelung vorräthiger 87 Stück Oesterreichisch-Französische Staatsbahn-Prioritäten zufolge des Reichstempel-Gesetzes vom 1. Juli 1881	8	70		
Zinsen für aus Betriebsmittel zu Erneuerungszwecken geleistete Vorschüsse	6 718	—		
			6 726	70
Summe der Ausgaben:			623 720	59
III. Abschluß.				
I. Einnahmen	1 621 449	61		
II. Ausgaben	623 720	59		
Bestand des Erneuerungsfonds ult. 1881:	997 729	2		

Effecten-Bestand des Reserve- und des Erneuerungs-Fonds

ultimo 1881.

Benennung der Effecten.	Nominalwerth
	M.
1. Reserve-Fonds.	
Berlin-Potsdam-Magdeburger 4 1/2 pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. D.	94 500
Dortmund-Soester 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Serie I.	116 700
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. D.	19 800
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen von 1873.	120 300
Thüringische 4 1/2 pCt. garantirte Eisenbahn-Stamm-Actien Litt. C.	141 600
Magdeburg-Leipziger 4 pCt. Prioritäts-Obligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Gesellschaft Lit. B.	80 000
Magdeburg-Halberstädter 4 1/2 pCt. Prioritäts-Obligationen von 1873	48 000
Bergisch-Märkische 3 1/2 pCt. Prioritäts-Obligationen Serie III. Lit. C.	107 400
Obligationen der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Eisenbahn-Schuld de 1870, à 3 1/2 pCt.	28 500
Königlich Preussische 4 pCt. consolidirte Staats-Anleihe	55 000
in Summe:	811 800
2. Erneuerungs-Fonds.	
Thüringische 4 1/2 pCt. garantirte Eisenbahn-Stamm-Actien Lit. C.	758 400
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen von 1873	151 500
in Summe:	909 900

Stationsweise Zusammenstellung im Jahre

Nr.	Von resp. nach:	Es sind abgegangen von den Stationen:					
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militairs.	Zusammen
1	Lübeck	670	13 504	34 435	34 994	10 641	94 244
2	Lüdersdorf	—	67	2 933	6 371	83	9 454
3	Schönberg	92	3 406	16 080	16 221	785	36 584
4	Grevesmühlen	165	4 504	13 619	11 388	727	30 403
5	Müschow	—	29	149	841	13	1 032
6	Bobitz	58	1 518	3 571	5 249	166	10 562
7	Kleinen	79	3 027	14 608	15 231	1 385	34 330
8	Mecklenburg	5	426	3 217	4 322	88	8 058
9	Wismar	230	8 776	25 147	23 327	3 761	61 241
10	Lübstorf	—	228	1 752	6 023	92	8 095
11	Schwerin	1 265	25 484	48 852	55 504	11 845	142 950
12	Holthusen	1	213	2 018	6 977	152	9 361
13	Zachun	9	673	1 694	9 920	249	12 545
14	Kirch-Dejar	—	23	120	771	21	935
15	Hagenow	894	13 524	22 227	25 560	6 267	68 472
16	Bentschow	37	812	1 047	3 882	137	5 915
17	Blankenberg	76	3 096	8 827	13 441	884	26 324
18	Warnow	8	614	1 937	4 872	194	7 622
19	Bülow	161	5 794	20 855	20 538	2 443	49 791
20	Schwaan	20	2 590	15 306	18 048	726	36 690
21	Rostock	689	19 244	41 776	39 367	5 927	107 003
22	Güstrow	240	11 477	29 132	26 979	2 032	69 860
23	Valendorf	73	2 542	5 398	8 575	271	16 859
24	Teterow	230	4 360	14 112	15 433	1 538	35 673
25	Malchin	162	5 915	25 838	15 718	2 123	49 756
26	Gielow	—	179	3 254	2	70	3 505
27	Basedom	—	470	1 875	3	68	2 416
28	Schwintendorf	—	645	3 200	21	128	3 994
29	Levenstorf	—	149	2 536	2	15	2 702
30	Schönau-Balkenhagen	—	163	1 135	4	57	1 359
31	Waren	61	2 296	11 215	27	873	14 472
32	Stavenhagen	199	2 485	9 462	9 303	729	22 178
33	Mölln	69	1 655	3 231	4 979	281	10 215
34	Neubrandenburg	808	11 999	26 147	27 474	4 105	70 533
35	Sponholz	8	582	1 762	6 243	186	8 781
36	Derpenhof	65	2 046	5 604	8 364	598	16 677
37	Landesgrenze	219	4 810	11 579	25 685	4 921	47 214
Summe		6 593	159 325	435 650	471 659	64 578	1 137 805

der Personen-Frequenz 1881.

Es sind angekommen auf den Stationen:						Ueberhaupt abgegangen und angekommen:					
I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militairs.	Zusammen.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militairs.	Zusammen.
824	13 465	34 104	48 366	5 697	102 456	1 494	26 969	68 539	83 360	16 338	196 700
—	98	3 103	7 977	75	11 253	—	165	6 036	14 348	158	20 707
73	3 414	16 308	14 500	764	35 059	165	6 820	32 388	30 721	1 549	71 643
151	4 519	12 748	12 454	687	30 559	316	9 023	26 367	23 842	1 414	60 962
—	37	136	578	6	757	—	66	285	1 419	19	1 789
56	1 453	3 600	4 841	136	10 086	114	2 971	7 171	10 090	302	20 648
81	2 897	14 567	14 854	1 348	33 747	160	5 924	29 175	30 085	2 733	68 077
1	414	3 300	3 435	106	7 256	6	840	6 517	7 757	194	15 314
236	8 877	25 457	22 950	4 127	61 647	466	17 653	50 604	46 277	7 888	122 888
—	248	1 765	5 532	129	7 674	—	476	3 517	11 555	221	15 769
1 228	25 752	50 330	56 885	13 598	147 793	2 493	51 236	99 182	112 389	25 443	290 743
—	248	2 028	5 429	142	7 847	1	461	4 046	12 406	294	17 208
10	698	1 749	9 911	209	12 577	19	1 371	3 443	19 831	458	25 122
—	16	151	393	16	576	—	39	271	1 164	37	1 511
879	13 004	21 174	28 656	6 507	70 220	1 773	26 528	43 401	54 216	12 774	138 692
30	819	1 098	4 091	131	6 169	67	1 631	2 145	7 973	268	12 084
88	2 962	9 107	12 971	1 018	26 146	164	6 058	17 934	26 412	1 902	52 470
15	667	1 899	4 753	184	7 518	23	1 281	3 836	9 625	375	15 140
158	5 735	21 246	19 874	2 447	49 460	319	11 529	42 101	40 412	4 890	99 251
23	2 527	15 204	18 070	867	36 691	43	5 117	30 510	36 118	1 593	73 381
694	19 445	41 949	37 887	6 655	106 630	1 383	38 689	83 723	77 254	12 582	213 633
246	11 429	28 401	27 278	1 909	69 263	486	22 906	57 533	54 257	3 941	139 123
73	2 522	5 445	8 534	285	16 859	146	5 064	10 843	17 109	556	33 718
202	4 429	14 075	14 747	1 669	35 122	432	8 789	28 187	30 180	3 207	70 795
178	5 895	25 688	14 892	1 863	48 516	340	11 810	51 526	30 610	3 986	98 272
—	178	3 293	—	121	3 592	—	357	6 547	2	191	7 097
—	468	2 039	—	121	2 628	—	938	3 914	3	189	5 044
—	602	3 268	7	66	3 943	—	1 247	6 468	28	194	7 937
—	155	2 542	1	13	2 711	—	304	5 078	3	28	5 413
—	166	1 075	2	112	1 355	—	329	2 210	6	169	2 714
81	2 412	11 300	12	779	14 584	142	4 708	22 515	39	1 652	29 056
198	2 472	9 560	8 711	724	21 665	397	4 957	19 022	18 014	1 453	43 843
69	1 614	3 215	5 018	259	10 175	138	3 269	6 446	9 997	540	20 390
722	12 321	25 745	25 054	5 317	69 159	1 530	24 320	51 892	52 528	9 422	139 692
8	501	1 543	5 174	129	7 355	16	1 083	3 305	11 417	315	16 136
73	2 043	5 528	8 209	441	16 294	138	4 089	11 132	16 573	1 039	32 971
196	4 823	11 910	19 613	5 921	42 463	415	9 633	23 489	45 298	10 842	89 677
6 593	159 325	435 650	471 659	64 578	1 137 805	13 186	318 650	871 300	943 318	129 156	2 275 610

VII.

Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1881.

Nr.	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut	
		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.	
		1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10
1	Lübeck	40 802	5	618	0	60 071	6	746	5	100 874	1	1364	5
2	Schönberg	3 193	9	44	5	4 298	5	90	6	7 492	4	135	1
3	Grevesmühlen	8 618	0	103	4	9 437	5	140	7	18 055	5	244	1
4	Bobitz	1 321	8	10	4	1 731	9	23	2	3 053	7	33	6
5	Kleinen	2 532	4	23	1	6 049	1	60	1	8 581	5	83	2
6	Mecklenburg	7	4	—	—	0	7	—	—	8	1	—	—
7	Wismar	53 254	4	479	3	14 372	6	336	5	67 627	0	815	8
8	Schwerin	13 684	6	496	5	56 929	6	632	0	70 614	2	1128	5
9	Rachun	1 290	4	5	0	2 564	5	33	1	3 854	9	38	1
10	Hagenow	66 979	7	769	9	53 108	6	914	7	120 088	3	1684	6
11	Bentschow	1 118	4	17	3	706	2	24	1	1 824	6	41	4
12	Blankenberg	11 971	8	49	6	5 325	0	138	4	17 296	8	188	0
13	Friedrichswalde	2 431	3	—	—	115	7	—	—	2 547	0	—	—
14	Warnow	911	0	16	6	485	2	31	5	1 396	2	48	1
15	Bülow	7 908	6	97	5	7 580	8	158	4	15 489	4	255	9
16	Schwaan	6 883	3	53	7	3 431	5	55	8	10 314	8	109	5
17	Rostock	30 996	1	1417	2	34 677	1	579	4	65 673	2	1996	6
18	Güstrow	16 990	0	260	2	24 741	3	358	4	41 731	3	618	6
19	Salendorf	2 788	4	29	1	2 754	1	56	6	5 542	5	85	7
20	Teterow	15 035	4	133	5	8 234	0	140	9	23 269	4	274	4
21	Malchin	12 364	2	96	7	16 209	1	111	2	28 573	3	207	9
22	Gielow	271	6	1	8	358	1	6	6	629	7	8	4
23	Basjedow	584	3	2	3	183	8	3	3	768	1	5	6
24	Schwintendorf	1 302	6	4	4	659	3	10	5	1 961	9	14	9
25	Levenstorf	178	1	0	5	29	5	6	0	207	6	6	5
26	Schönau-Falkenh.	250	3	1	0	133	2	1	7	383	5	2	7
27	Waren	3 743	3	107	5	6 417	5	77	9	10 160	8	185	4
28	Stavenhagen	6 606	3	97	4	8 590	6	88	3	15 196	9	185	7
29	Mölln	2 500	4	20	4	2 432	5	28	6	4 932	9	49	0
30	Neubrandenburg	19 935	1	361	9	34 407	5	452	4	54 342	6	814	3
31	Derpenhof	4 835	8	29	8	4 702	0	34	6	9 537	8	64	4
32	Landesgrenze	46 618	3	207	8	17 171	1	214	3	63 789	4	422	1
	Summe	387 909	7	5556	3	387 909	7	5556	3	775 819	4	11112	6

Nachweisung der im Jahre 1881 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

№.	Von	I. Fahr- zeuge	II. Vieh.								Menagerie und andere Thiere. Stück.
			Pferde Stück.	Rindvieh Stück.	Kälber Stück.	Schafe Stück.	Schweine Stück.	Hunde Stück.	Geflügel Stück.		
1	Lübeck	14	1 566	501	75	273	103	203	—	—	
2	Lüdersdorf	—	—	—	—	—	—	24	—	—	
3	Schönberg	—	365	975	370	2 413	1 301	44	—	—	
4	Grevesmühlen	1	377	472	8	1 766	521	74	—	—	
5	Bobitz	—	133	67	—	697	60	17	—	—	
6	Kleinen	5	58	68	20	2 399	89	101	—	—	
7	Mecklenburg	—	—	—	—	—	—	27	—	—	
8	Wismar	5	299	1 054	265	10 892	3 825	124	—	—	
9	Lübstorf	—	—	—	—	—	—	14	—	—	
10	Schwerin	59	503	185	40	5 460	5 528	422	—	—	
11	Holthusen	—	—	—	—	—	—	14	—	—	
12	Bachun	—	1	—	4	227	28	40	—	—	
13	Hagenow	18	747	460	6	208	71	359	—	—	
14	Bentschow	—	—	4	5	316	37	33	—	—	
15	Blankenberg	1	35	707	278	3 870	3 851	71	—	—	
16	Warnow	—	1	5	35	38	61	25	—	—	
17	Bützow	7	92	322	17	2 739	1 138	146	—	—	
18	Schwaan	1	295	886	373	5 573	1 444	120	—	—	
19	Rostock	19	276	215	74	3 376	789	285	198	—	
20	Güstrow	6	506	1 048	348	3 608	2 580	235	—	—	
21	Salendorf	1	37	142	55	1 270	360	36	—	—	
22	Teterow	1	118	790	314	7 689	4 528	91	—	—	
23	Malchin	3	250	467	124	1 795	1 303	121	—	—	
24	Gielow	—	—	—	—	3	1	10	—	—	
25	Bajedow	—	—	—	—	—	69	6	—	—	
26	Schwinkendorf	—	8	40	14	131	58	9	—	—	
27	Levenstorf	—	—	6	—	—	1	5	—	—	
28	Schönau-Falkenhagen	—	—	24	—	100	5	19	—	—	
29	Waren	2	73	123	5	596	76	60	—	—	
30	Stavenhagen	—	53	493	244	2 232	2 018	64	742	—	
31	Mölln	1	20	101	62	710	210	45	—	—	
32	Neubrandenburg	11	582	576	41	2 541	580	361	—	—	
33	Sponholz	—	—	—	—	—	—	25	—	—	
34	Dargen Hof	—	29	247	69	1 706	1 071	70	2 320	—	
35	Landesgrenze	5	918	844	24	4 420	20 048	142	750	—	
Summe:		160	7 342	10 822	2 870	67 048	51 754	3 442	4 010	—	

Zusammen 147 288 Stück Vieh.

Vergleichende Uebersicht d

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1881.				1880.				1879.			
	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	Personen incl. Militärs	Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer
Lübeck	3	94 244	1	7 945 376	3	93 107	1	7 763 157	3	88 960	1	7 119 195
Lüdersdorf	24	9 454	26	106 775	23	9 553	26	108 886	22	9 054	25	103 375
Schönberg	12	36 584	15	976 245	13	36 568	14	984 096	12	35 671	14	958 082
Grevesmühlen	15	30 403	12	1 191 521	15	30 071	12	1 208 741	15	28 736	12	1 141 196
Plüschow	36	1 032	37	10 343	—	—	—	—	—	—	—	—
Bobitz	22	10 562	22	286 972	24	9 438	22	268 718	21	9 457	21	255 151
Kleinen	14	34 330	17	927 246	14	33 226	17	877 254	14	31 304	17	824 350
Mecklenburg	28	8 058	30	76 262	26	7 803	28	74 304	25	6 867	28	63 462
Wismar	7	61 241	8	2 638 198	7	60 417	8	2 634 356	7	57 835	8	2 543 315
Lübstorf	27	8 095	28	82 210	33	2 453	34	24 803	—	—	—	—
Schwerin	1	142 950	3	6 170 543	1	139 295	3	6 119 782	1	134 318	3	5 860 419
Holtshusen	25	9 361	27	98 788	22	10 319	27	108 232	24	8 502	26	90 323
Zachun	21	12 545	23	206 792	21	13 226	23	217 749	20	13 221	22	215 303
Kirch-Zesjar	37	935	36	18 745	36	1 235	35	20 559	30	1 503	30	26 421
Hagenow	6	68 472	6	3 325 685	5	66 698	7	3 212 591	4	68 432	5	3 423 063
Ventischow	30	5 915	25	152 211	29	6 006	25	159 801	28	5 379	24	143 321
Blankenberg	16	26 324	13	1 085 918	16	25 701	13	1 074 831	16	26 043	13	1 078 035
Warnow	29	7 622	24	206 205	27	6 999	24	189 314	26	6 555	23	180 983
Bülow	8	49 791	10	1 849 935	9	48 001	11	1 786 706	8	47 800	10	1 779 003
Schwaan	11	36 690	16	937 751	12	36 847	15	939 694	11	35 717	15	920 644
Rostock	2	107 003	2	7 210 246	2	105 984	2	7 014 816	2	101 265	2	6 677 564
Güstrow	5	69 860	7	3 309 527	4	69 648	6	3 295 152	5	66 104	7	3 100 563
Calendorf	18	16 859	19	539 077	18	17 133	19	544 460	18	16 436	18	516 178
Teferow	13	35 673	11	1 711 293	10	44 736	9	2 544 889	10	36 634	9	1 816 868
Malchin	9	49 756	9	2 028 821	8	50 963	10	2 052 504	13	34 540	11	1 530 338
Gielow	32	3 505	34	26 431	31	3 410	32	26 182	32	600	33	4 540
Vasedow	34	2 416	33	26 831	34	2 294	33	24 900	34	334	34	3 552
Schwinkendorf	31	3 994	31	52 242	30	4 189	30	54 937	31	694	31	9 022
Levenstorf	33	2 702	32	30 904	32	2 720	31	30 665	33	453	32	5 325
Schönau-Falkenh.	35	1 359	35	19 512	35	1 243	36	17 513	35	183	35	2 123
Waren	20	14 472	18	697 461	20	14 609	18	690 899	29	2 024	27	84 857
Stavenhagen	17	22 178	14	1 049 241	17	20 340	16	896 152	17	19 979	16	875 330
Mölln	23	10 215	21	404 594	25	9 416	21	375 796	23	8 912	20	349 562
Neubrandenburg	4	70 533	5	4 642 629	6	65 885	5	4 213 693	6	61 157	4	3 794 115
Sponholz	26	8 781	29	80 664	28	6 305	29	55 480	27	5 655	29	50 497
Derpenhof	19	16 677	20	504 989	19	15 594	20	469 693	19	14 911	19	402 333
Landesgrenze	10	47 214	4	5 017 875	11	42 971	4	4 249 306	9	38 990	6	3 414 185
Summe	1 137 805	55 646 058	1 114 403	54 330 611	1 024 225	49 362 593						

Jede Person hat durch-
schnittlich zurückgelegt:

48,906 Kilometer

48,748 Kilometer

48,195 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

icht der Personenbeförderung

en Stationen für die letzten 3 Jahre,

den Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

		1881.				1880.				1879.			
Nach		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
195	Lübeck	3	102 456	1	9 698 248	3	99 046	1	8 862 650	3	88 725	1	7 389 798
375	Lüdersdorf	22	11 253	26	123 475	22	11 387	26	125 731	21	10 630	25	118 259
082	Schönberg	13	35 059	14	945 468	13	34 993	15	951 703	12	34 384	14	934 923
196	Grevesmühlen	15	30 559	12	1 161 013	15	30 234	12	1 183 714	16	28 765	13	1 110 813
	Müschow	36	757	37	8 301	—	—	—	—	—	—	—	—
151	Bobitz	24	10 086	22	271 200	24	8 991	22	248 584	22	9 219	21	243 646
350	Kleinen	14	33 747	16	924 166	14	32 838	14	985 239	14	30 318	15	900 417
462	Mecklenburg	29	7 256	29	72 151	26	7 080	28	72 621	26	5 897	28	58 842
315	Wismar	7	61 647	8	2 629 185	7	61 249	8	2 645 137	7	59 138	8	2 549 715
	Lübstorf	26	7 674	28	75 519	34	2 175	34	21 860	—	—	—	—
419	Schwerin	1	147 793	3	6 335 765	1	144 422	3	6 309 918	1	138 188	3	5 952 920
323	Holtbusen	25	7 847	27	83 650	25	7 471	27	79 097	24	7 558	27	80 381
303	Zachun	21	12 577	23	199 915	21	13 137	23	208 271	20	12 740	22	201 510
421	Kirch-Tejlar	37	576	36	9 235	36	1 090	35	19 772	30	1 476	30	28 164
063	Hagenow	4	70 220	5	3 892 064	5	67 848	5	3 506 494	5	65 215	5	3 240 710
321	Dentschow	30	6 169	25	155 841	28	6 114	25	159 528	27	5 466	24	141 502
035	Blankenberg	16	26 146	13	1 063 753	16	25 708	13	1 057 988	15	28 946	12	1 299 816
983	Warnow	27	7 518	24	193 637	27	7 017	24	181 072	25	6 402	23	171 336
003	Bügow	8	49 460	10	1 844 016	9	47 685	11	1 780 455	8	47 812	9	1 822 484
644	Schwaan	11	36 691	15	928 277	12	36 815	16	938 426	11	35 517	16	889 630
564	Rostock	2	106 630	2	7 171 776	2	106 524	2	7 042 260	2	101 995	2	6 757 835
563	Güstrow	5	69 263	7	3 272 737	4	69 089	7	3 254 938	4	65 915	7	3 052 841
178	Salendorf	18	16 859	19	521 324	18	17 337	19	542 290	18	16 250	18	498 331
868	Teterow	12	35 122	11	1 650 888	10	40 474	9	2 210 646	10	36 407	10	1 790 758
338	Malchin	9	48 516	9	2 003 707	8	49 674	10	2 043 717	13	33 998	11	1 561 420
540	Gielow	32	3 592	34	28 242	31	3 476	33	27 097	32	582	33	4 552
552	Baschow	34	2 628	33	29 699	33	2 544	32	28 366	34	339	34	3 632
022	Schwinkendorf	31	3 943	31	51 398	30	4 371	30	57 118	31	677	31	8 865
325	Levenstorf	33	2 711	32	30 761	32	2 613	31	30 056	33	493	32	5 699
123	Schönau-Falkenh.	35	1 355	35	19 509	35	1 158	36	15 376	35	187	35	1 989
857	Waren	20	14 584	18	695 423	20	14 950	18	704 569	29	2 071	26	89 644
330	Stavenhagen	17	21 665	17	874 422	17	20 511	17	836 434	17	20 271	17	859 466
562	Mölln	23	10 175	21	366 641	23	9 399	21	350 440	23	8 959	20	337 062
115	Neubrandenburg	6	69 159	4	4 165 574	6	66 801	4	4 065 886	6	60 928	4	3 722 149
497	Sponholz	28	7 355	30	69 137	29	5 290	29	48 396	28	4 988	29	46 666
333	Dersgenhof	19	16 294	20	424 980	19	15 391	20	426 856	19	14 928	19	388 423
185	Landesgrenze	10	42 463	6	3 654 961	11	39 501	6	3 307 906	9	38 841	6	3 098 395
593	Summe		1 137 805		55 646 058		1 114 403		54 330 611		1 024 225		49 362 593

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt: 48,906 Kilometer. 48,748 Kilometer. 48,193 Kilometer.

ihre 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	1881.				1880.				1879				
	Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		
	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{10}$	
Lübeck	4	41 420	5	3	5 134 555	8	4	33 865	2	2	4 167 890	8	4
Schönberg	18	3 238	4	21	85 723	8	17	5 125	6	20	134 423	2	15
Grevesmühlen	12	8 721	4	16	353 636	9	10	11 268	5	15	456 592	1	11
Bobitz	23	1 332	2	23	41 835	7	22	2 189	1	22	70 095	8	21
Kleinen	20	2 555	5	22	76 357	6	20	3 385	4	21	104 185	0	20
Mecklenburg	22	7	4	32	192	4	—	—	—	—	—	—	30
Bismar	2	53 733	7	5	3 022 757	5	1	56 139	6	4	3 151 743	0	2
Schwerin	9	14 181	1	9	708 861	0	7	18 291	5	9	853 677	2	8
Zachun	25	1 295	4	25	33 143	5	24	1 718	9	24	43 970	2	23
Hagenow	1	67 749	6	2	5 258 658	6	3	49 878	5	3	3 863 652	0	3
Bentschow	26	1 135	7	26	27 024	9	23	1 823	6	23	44 300	4	22
Blankenberg	11	12 021	4	10	695 128	2	11	11 129	6	12	596 988	2	10
Friedrichswalde	22	2 431	3	20	103 355	6	26	1 159	0	25	39 294	0	25
Warnow	27	927	6	24	33 756	9	27	924	0	26	31 967	2	24
Bützow	13	8 006	1	13	550 667	4	14	7 823	8	13	579 461	9	13
Schwaan	14	6 937	0	12	571 446	0	15	6 489	4	16	448 911	3	17
Rostock	5	32 413	3	4	3 161 164	0	5	30 735	7	5	3 064 772	4	5
Güstrow	7	17 250	2	8	1 437 123	5	9	16 768	4	8	1 350 331	4	7
Valendorf	19	2 817	5	18	147 033	3	21	3 082	9	18	162 805	0	19
Teterow	8	15 168	9	7	1 614 226	8	8	17 594	9	7	1 749 907	5	9
Malchin	10	12 460	9	11	657 813	3	12	9 557	0	11	732 352	7	12
Gielow	29	273	4	29	5 256	9	29	175	2	29	3 016	3	31
Basedow	28	586	6	28	8 917	9	28	645	8	28	7 948	0	28
Schwinkendorf	24	1 307	0	27	18 277	0	25	1 565	8	27	21 913	4	27
Levenstorf	31	178	6	31	2 660	7	31	—	3	31	3	9	—
Schönau-Kalkenb	30	251	3	30	3 254	9	30	136	0	30	2 849	5	29
Waren	17	3 850	8	15	387 489	6	18	4 780	7	14	542 288	1	26
Stavenhagen	15	6 703	7	14	515 397	8	13	8 539	3	10	798 331	9	14
Mölln	21	2 520	8	19	113 532	4	19	3 819	4	17	172 420	5	18
Neubrandenburg	6	20 297	0	6	1 895 681	5	6	23 973	3	6	2 622 129	0	6
Derghen Hof	16	4 865	6	17	154 517	6	16	5 737	7	19	145 938	8	16
Landesgrenze	3	46 826	1	1	6 247 628	6	2	52 519	6	1	7 797 187	1	1
Summe:	393 466	0	33 067 077	6	390 843	7	33 761 347	8	344 836	4	29 658 050	7	

Jede Tonne Gut hat
durchschnittlich zurückgelegt: 84,040 Kilometer.

86,380 Kilometer.

86,006 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung

ht der Güterbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1881.					1880.					1879.							
	Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			Tonnen		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer					
		1/1	1/10		1/1	1/10		1/1	1/10		1/1	1/10		1/1	1/10		1/1	1/10
Lübeck	1	60 818	1	1	8 484 520	5	1	73 683	2	1	10835 258	8	1	68 953	5	1	9 452 179	2
Schönberg	18	4 389	1	18	180 914	7	15	4 893	9	16	192 502	1	14	5 083	6	15	183 201	2
Grevesmühlen	10	9 578	2	12	510 202	6	10	7 786	3	13	350 476	1	11	7 355	5	13	305 638	6
Bobitz	23	1 755	1	23	60 573	4	26	500	7	23	22 868	0	25	451	3	25	15 851	2
Kleinen	15	6 109	2	21	144 314	0	13	6 643	2	18	153 294	7	15	4 975	3	19	112 453	3
Mecklenburg	32	—	7	32	18	2	—	—	—	—	—	—	30	3	1	30	21	7
Wismar	9	14 709	1	9	990 192	6	9	13 229	6	9	770 299	9	9	12 814	3	9	764 070	8
Schwerin	2	57 561	6	6	2 429 061	8	3	51 517	7	6	2 155 592	9	2	52 741	4	5	2 290 763	1
Rachun	21	2 597	6	22	90 157	1	22	909	2	22	38 471	0	21	1 349	2	21	53 103	4
Hagenow	3	54 023	3	2	4 643 844	2	2	63 580	0	2	5 394 512	7	3	35 243	3	4	2 870 565	6
Bentschow	24	730	3	24	24 514	0	25	510	8	25	13 939	9	22	702	2	23	18 195	4
Blankenberg	16	5 463	4	15	289 215	2	16	4 575	9	15	232 806	4	13	5 586	1	14	290 131	2
Friedrichswalde	30	115	7	27	4 396	6	30	45	0	29	1 710	0	26	75	1	26	2 853	8
Warnow	26	516	7	25	17 953	9	23	699	0	24	22 240	9	23	698	9	24	17 569	8
Bützow	13	7 739	2	13	506 049	4	12	6 725	9	12	409 739	3	10	7 872	5	11	507 051	2
Schwaan	19	3 487	3	17	181 884	3	19	2 469	6	20	141 386	8	18	2 765	0	16	161 544	5
Rostock	4	35 256	5	3	4 028 865	6	5	33 852	8	3	3 713 223	9	4	31 018	9	2	3 377 677	8
Güstrow	6	25 099	7	7	1 711 124	7	6	22 242	4	7	1 444 843	0	7	20 512	5	7	1 431 491	2
Calendow	20	2 810	7	19	174 870	0	20	2 231	5	19	150 937	8	19	1 661	9	20	104 016	6
Teterow	12	8 374	9	10	723 935	8	11	7 607	5	10	689 448	3	12	7 250	2	10	647 850	1
Malchin	8	16 320	3	8	1 132 688	4	8	15 357	0	8	1 117 490	6	8	15 993	7	8	1 242 999	2
Gielow	27	364	7	29	2 787	9	29	117	6	30	884	0	28	27	6	29	177	4
Basedow	28	187	1	30	2 225	6	27	163	6	28	1 843	4	29	14	4	28	177	6
Schwinkendorf	25	669	8	26	9 297	7	24	650	3	26	9 013	4	27	60	5	27	846	4
Levensdorf	31	35	5	31	484	2	31	—	9	31	9	9	—	—	—	—	—	—
Schönau-Falkenhag.	29	134	9	28	2 797	3	28	130	8	27	2 713	2	31	—	8	31	14	9
Waren	14	6 495	4	11	534 729	7	14	5 132	5	11	437 166	8	24	696	3	22	46 300	8
Stavenhagen	11	8 678	9	14	466 330	7	17	4 322	7	14	346 751	8	16	4 279	3	12	344 362	6
Mölln	22	2 461	1	16	188 418	5	21	1 769	1	17	160 529	6	20	1 617	3	17	155 619	8
Neubrandenburg	5	34 859	9	4	2 715 616	4	4	35 001	3	4	2 468 454	5	6	21 301	1	6	1 623 013	1
Derpenhof	17	4 736	6	20	165 301	7	18	3 878	4	21	127 013	6	17	3 946	0	18	131 308	0
Landesgrenze	4	17 385	4	5	2 649 793	9	7	20 615	3	5	2 355 924	5	5	29 785	6	3	3 507 001	2
Summe		393 466	0		33 067 077	6		390 843	7		33 761 347	8		344 836	4		29 658 050	7

Jede Tonne Gut hat

durchschnittlich zurückgelegt: 84,040 Kilometer.

86,380 Kilometer.

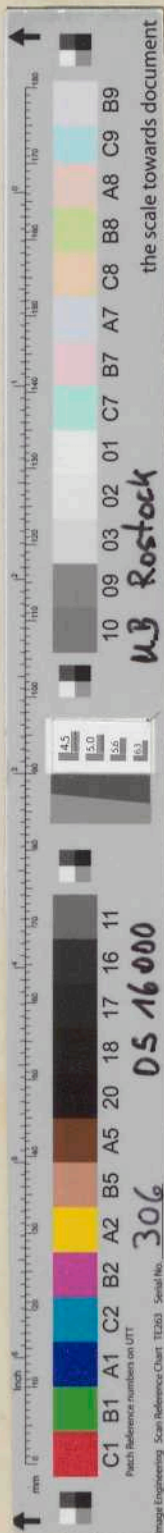
86,006 Kilometer.

für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Rechnung
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1881.

Nr.	Gegenstand.	Betrag.	
		M.	Cent.
Einnahme.			
1	Bestand am 31. December 1880.	329 497	61
2	Laufende Beiträge der Mitglieder.	19 191	73
3	Erlös für gefundene Gegenstände.	365	75
4	Strafgelder.	182	40
5	Zinsen auf belegte Capitalien	13 368	30
6	Zuschuß der Eisenbahn-Gesellschaft	18 011	77
7	Coursdifferenz auf Effecten	7 369	85
Einnahme überhaupt		387 987	41
Ausgabe.			
1	Invaliden-Pensionen	3 634	4
2	Wittwen-Pensionen	1 724	86
3	Waisen-Pensionen	14	—
4	Unterstützungen	537	—
5	Kosten beim Ankauf von Effecten	25	20
Ausgabe überhaupt		5 935	10
Abchluß.			
Einnahme		387 987	41
Ausgabe.		5 935	10
Bestand am 31. December 1881		382 052	31
Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Eisenbahn-Haupt-Casse in Effecten mit		381 460	50
in Baar mit		591	81
Zusammen mit		382 052	31

Rechnung der Pensions- und Unterstützungs-Casse pro 1881.



Gegenstand.	Betrag.	
	M.	S.
Einnahme.		
and am 31. December 1880.	329 497	61
ende Beiträge der Mitglieder.	19 191	73
ß für gefundene Gegenstände.	365	75
fgelder.	182	40
en auf belegte Capitalien.	13 368	30
uß der Eisenbahn-Gesellschaft	18 011	77
sdifferenz auf Effecten	7 369	85
Einnahme überhaupt	387 987	41
Ausgabe.		
riden-Pensionen	3 634	4
ven-Pensionen	1 724	86
en-Pensionen	14	—
erstützungen	537	—
en beim Ankauf von Effecten	25	20
Ausgabe überhaupt	5 935	10
Abchluß.		
Einnahme	387 987	41
Ausgabe.	5 935	10
Bestand am 31. December 1881	382 052	31
vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Eisenbahn-Haupt-Casse in Effecten mit	381 460	50
in Baar mit	591	81
Zusammen mit	382 052	31