Rostocker Dokumentenserver
Dieses Werk wurde Ihnen durch die Universitätsbibliothek Rostock zum Download bereitgestellt.
Für Fragen und Hinweise wenden Sie sich bitte an: digibib.ub@uni-rostock.de

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

1882(1883)

Schwerin: Druck der F. Hartig'schen Officin, [1883?]

http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765935431

Band (Zeitschrift) Freier Zugang PUBLIC DOMAIN OCR-Volltext

Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1882.

Schwerin.

Druck der F. Hartig'schen Officin.

O. 4020. 8.

BIBLIOTHEK D. NIEDERLAUS. U. LANDSCHAFT.

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 Strasburg und von Kleinen bis Lübeck umfaßte.

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

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

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

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

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

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

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

Die auf diese Weise unter eine Verwaltung vereinigten Bahnstrecken repräsentiren eine Gesammtlänge von 321,344 Kilometern oder 42,847 Meilen.

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

mithin pro Meile . . . . . 990 742,57 ℳ.
pro Kilometer . . . . . 132 102,50 ℳ.

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

Die Gesellschaft hat dafür den Preis von 4 500 000 ℔ = 13 500 000 ℳ. in 27 000 Stück Stammactien à 500 ℳ. gewährt.

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

Seit ult. 1872 ist an Kapital für Erweiterungen der Bahn und Ergänzung der Betriebsmittel der Betrag von 2 437 692 ℳ. aufgewendet, so daß das Gesammt-Anlage-Kapital unter Hinzurechnung der Aufwendungen für Erweiterungen sich am Schluß des Jahres 1882 auf 44 888 039 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 integrirenden 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 verausgabten 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 1882 hat auch in Verbindung mit dem Umbau des Bahnhofes Bützow auf etwa 4 km Länge eine Verlegung der Bahnstrecke Bützow-Güstrow stattgefunden. Die dadurch außer Betrieb gesetzte alte Strecke ist nach Wegnahme der Oberbaumaterialien auf Grund der Verhandlungen über den Grunderwerb für die neue Strecke in den Besitz eines Theiles der Adjacenten übergegangen.

1. Bahnbeschreibung.

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

Dieselbe hat ihren Anfangspunkt in dem Bahnhof der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn zu Lübeck und zwar 0,210 km von der Mitte des ursprünglichen Empfangshauses dieser Station entfernt, überschreitet in nächster Nähe des Bahnhofs einen Arm der Trave und läuft bis zu dem von der Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung angelegten Rangirbahnhof auf 2,250 km Länge parallel mit der Lübeck-Büchener Bahn. Von demselben ist ein Rangir-Geleise, welches die letztgenannte Bahn in der Ebene kreuzt, zur Verbindung mit der Lübeck-Hamburger Bahn bis zur Rothbecker Weiche in der Länge von 1,37 km geführt, damit die Transporte von Mecklenburg nach Hamburg und umgekehrt nicht in den Lübecker Stadtbahnhof geführt zu werden brauchen. Vom Rangirbahnhof wendet sich die Bahn nach Osten, überschreitet zunächst die Wackenitz, bei Bahnhof Schönberg die Maurine und unweit des Bahnhofes Grevesmühlen die Stepenitz; von hier steigt sie in südöstlicher Richtung bis zur Station Bobitz und senkt sich alsdann hinab nach dem Bahnhof Kleinen, welcher 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 Ventschow und Station Blankenberg weiter, überschreitet unweit der Haltestelle Warnow den Fluß gleichen Namens mittelst Brücke von eisernem

Ueberbau und führt am Thalrande des rechtsseitigen Warnow-Ufers zum Bahnhof Bützow, welcher in dem hier von der Warnow und der Nebel gebildeten Winkel liegt. Von hier bis Güstrow läuft die Bahn, die Nebel unmittelbar am Bahnhofe mittelst einer eisernen Brücke überschreitend, nach Durchschneidung eines Höhenzuges im Nebelthal hin. Von Güstrow über Lalendorf und Teterow in östlicher Richtung weiterführend, senkt sie sich mit einem Gefälle von 1 : 130 und 1 : 100 auf 1694 resp. 2262 m hinab in das Peenethal, welches mittelst eines 1500 m langen, bis zum Bahnhof Malchin führenden Dammes überschritten wird. Das Plateau des das Peenethal auf seinem rechten Ufer begleitenden Höhenzuges wird von Malchin aus durch Steigungen von 1 : 120, 1 : 100, 1 : 130 und 1 : 230 auf 923 resp. 2811, 993 und 2949 m gewonnen, und folgen sodann unter wechselnd starken Gefällen und Steigungen die Stationen Stavenhagen, Mölln und Neubrandenburg. Von hier führt die Bahn über die letzte Station Oertzenhof hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem 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 229,391 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-Jesar nach Bahnhof Hagenow zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Sie ist 44,745 km lang.

Die Zweigbahn Bützow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Bützow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, übersetzt diesen Fluß unweit des 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 Bützow-Schwaan liegt der tiefste Punkt der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,857 m ist. Die Länge beträgt 31,207 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 ortgesetzt südlicher Richtung nach Waren. Der hier angelegte Bahnhof ist durch ein 1,34 km langes, nur für den Güterverkehr bestimmtes Geleis mit dem Hafen der Müritz verbunden.

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

A. Bahnplanum.

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

Die Kronenbreite des Planums der Hauptbahn für 2 Geleise ist 7,846 m, für 1 Geleis in den Aufträgen 4,708 m, in den Abträgen 4,394 m. Die Böschungen sind für die Aufträge 1½füßig, für die Abträge 1⅓füßig mit 0,471 m breiten Bankets auf je 1,883 m Höhe. Zum Schutz gegen Schneewehungen

---

Anmerkung. Bezüglich der unter 1. Bahnbeschreibung angegebenen Längen wird auf die Anmerkung zu B. a. verwiesen.

sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt. Das Planum der Secundärbahn ist 4,3 m breit; die Böschungen sind im Auftrage 1½füßig, im Abtrage je nach der Bodenbeschaffenheit 1¼füßig oder 1½füßig angelegt.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die normale von 1,435 m.

a. Länge der Geleise.

Die durchgehenden Geleise haben eine Länge von	348,653 km*
Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengeleise bei Wismar, Rostock und Waren, der Kiesbahn bei Moidentin, sowie der Anschlußgeleise an die Zuckerfabriken zu Malchin und Stavenhagen, soweit dieselben auf Bahnterrain belegen sind, gegenwärtig eine Länge von	91,374 „
Mithin Gesammtlänge	440,027 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:

	1882.		1881.	
	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.
131 mm hohes Vignolgeleis .	118,157 km	0,781 km	96,816 km	0,675 km
125 „ „ „	168,320 „	52,480 „	184,417 „	46,130 „
121 „ „ „	24,491 „	4,423 „	25,210 „	3,819 „
105 „ „ „	—	13,994 „	1,405 „	15,012 „
78 „ „ „	1,291 „	3,401 „	—	3,711 „
Stuhlschienengeleis	36,394 „	16,295 „	41,100 „	21,275 „
Summa	348,653 km	91,374 km	348,948 km	90,622 km

Mithin ergiebt sich pro 1882 eine Zunahme an Nebengeleisen von 0,752 km und in Folge Verlegung eines Theiles der Bahnstrecke Bützow-Güstrow eine Verkürzung des Hauptgeleises um 295 m.

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

*) Anmerkung. Die unter B. a. und b. aufgeführten Längen weichen sowohl von den im vorigjährigen Geschäftsberichte angegebenen, als auch von den in der Reichs-Eisenbahn-Statistik enthaltenen Längen ab. Erstere Differenz resultirt aus der in Verbindung mit dem Umbau des Bahnhofes Bützow erfolgten Verlegung eines Theiles der Bahnstrecke Bützow-Güstrow, letztere aus der in Uebereinstimmung mit der Lübeck-Büchener Eisenbahn erfolgten Annahme eines anderen, durch die Erweiterung des Bahnhofes Lübeck verschobenen Nullpunktes.

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 Tirefonds befestigt sind. Außerdem liegt bei geradem Geleis in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Curven sind außer an den Enden der Schienen noch drei solcher Unterlagsplatten zur Verwendung gebracht. Das Gewicht derselben beträgt pro Stück 2,62 kg. Bei Eisen- und Stahlkopfschienen sind die Enden mit 2, um 25 mm gegen einander versetzte Einklinkungen versehen. Bei Stahlschienen sind die Schienen gegen Längsverschiebungen durch Vorstoßplatten gesichert. Die Tirefonds sind excl. Kopf 120 mm lang, haben am oberen Ende einen Durchmesser von 20 mm, sind etwas konisch und 0,350 kg pro Stück schwer.

Die 125 mm hohen Vignolschienen sind 6,59 m lang und wiegen 35,84 kg, resp 34,8 kg pro lfd. Meter.

Die feste Stoßverbindung derselben besteht aus:

2 Laschen à 418 mm lang, durchschnittlich 4 kg schwer,
4 Laschenbolzen à 0,49 kg schwer,
und 1 Unterlagsplatte von 3,60 kg Gewicht.

Auf den Stoßschwellen sind die 125 mm hohen Vignolschienen mittelst Unterlagsplatten durch 4 Hakennägel, auf den Mittelschwellen dagegen durch 2 Hakennägel befestigt. In der Mitte jeder Schiene liegt ebenfalls eine Unterlagsplatte von 2,6 kg Gewicht. Die Hakennägel haben ein Gewicht von 0,347 kg pro Stück.

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

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

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

Die Versuche mit der Verwendung einer Laschenverbindung an Stelle der Stoßstühle ergaben ein günstiges Resultat. Im Jahre 1876 ist die Strecke Kleinen-Wismar und 1879 die Strecke Malchin-Waren damit ausgerüstet worden.

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 Bessemer Stahlschienen 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 493 Weichen und 6 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 37 Stück englische, 2 Stück Blockweichen, die übrigen Zungenweichen.

Die Stellung der Weichen wird durch an die Laternen angebrachte transparente Pfeile und runde Scheiben angezeigt. Bei den älteren Weichen sind die Zungen aus gewöhnlichen Schienen, bei den Plattenweichen dagegen aus Gußstahl hergestellt.

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

d. Schwellen.

Sämmtliche zur Verwendung gekommene hölzerne Schwellen sind kieferne und mit Zinkchlorid getränkt. Die Mittelschwellen haben bei einer Länge von 2,5 m, eine Breite von 0,26 m und eine Dicke von 0,16 m; die Stoßschwellen eine Länge von 2,98 m, eine Breite von 0,31 m und eine Dicke von 0,17 m. Die Schwellen liegen durchschnittlich in 0,8—0,9 m Entfernung von einander; die den Stößen zunächst liegenden sind jedoch etwas näher an die Stöße gerückt. Auf den Strecken mit schwebendem Stoß sind nur Mittelschwellen zur Verwendung gekommen. Es liegen dieselben 0,82—0,84 m von Mitte zu Mitte entfernt. Der Abstand der Endschwellen von den Schienenstößen beträgt 0,3 m.

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

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

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

Das Kiesbett der Hauptbahn ist 0,29 m tief und 3,1 m breit ausgekoffert, während das der Secundärbahn aufgesetzt ist. Die Einschnitte in Thon- und Lehmboden sind durch ein ausgedehntes Drainirungssystem entwässert. Die hölzernen Schwellen liegen auf einer 0,29 m starken Bettung und sind mit einer 0,08 m starken Kiesschicht überdeckt.

C. Bauwerke im Planum.

Vorhanden sind:

1) große Brücken über 10 m Lichtweite jeder Oeffnung . . . . . 5 Stück.
   Davon sind: 1 gewölbt
   und 4 mit eisernem Ueberbau versehen.

   Summa: 5 Stück.

   Die längste Brücke ist die Warnow-Brücke bei Schwaan. Sie enthält 3 Oeffnungen à 12,6 m nnd 2 Oeffnungen à 6,3 m.

2) Kleinere Brücken und Durchlässe von über 2 m bis 10 m Lichtweite jeder Oeffnung 57 Stück.
   Davon sind: 36 gewölbt,
   20 mit eisernem Ueberbau
   und 1 mit hölzernem Ueberbau versehen.

   Summa: 57 Stück.

3) Wegeüberführungen . . . . . 16 Stück.
   Davon: 2 gewölbt.
   2 mit eisernem Ueberbau,
   8 mit hölzernem Ueberbau,
   4 ganz Holzbau.

   Summa: 16 Stück.

4) Wegeunterführungen . . . . . 25 Stück.
Davon: 20 gewölbt,
5 mit eisernem Ueberbau.
Summa: 25 Stück.

5) Kleine Durchlässe bis zu 2 m Lichtweite . . . . . 496 Stück.
Davon:

einfache Röhren	218	Stück,
doppelte „	18	„
dreifache „	1	„
offene Durchlässe	8	„
einfache Plattendurchlässe . . .	140	„
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	326	Stück.
doppelte „	4	„
gemauerte „	4	„
gewölbte Durchlässe	1	„
Plattendurchlässe	71	„
Holzbrücken	12	„
Summa:	418	Stück.

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

Anmerkung. Die Anzahl der Bauwerke im Bahnplanum hat gegen das Vorjahr durch Verlegung eines Theiles der Bahnstrecke Bützow-Güstrow eine Veränderung erlitten. (Cfr. die Anmerkung zu B. a. und b.)

D. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

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

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

E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Seit dem 15. October 1882 ist für den Personen- und Güter-Verkehr versuchsweise die Haltestelle Kleth, sowie ausschließlich für Rüben- und Schnitzel-Transporte eine Haltestelle bei Kastorf, zwischen den Stationen Stavenhagen und Mölln 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.	Entfernungen im Ganzen.
1. Lübeck-Landesgrenze.	km	km
Lübeck.		
Rangirbahnhof	3,02	3,02
Lüdersdorf	8,09	11,11
Schönberg	8,18	19,29
Grevesmühlen	17,38	36,67
Plüschow	7,35	44,02
Bobitz	6,51	50,53
Kleinen	8,76	59,29
Ventschow	8,30	67,59
Blankenberg	9,22	76,81
Friedrichswalde	4,23	81,04
Warnow	8,39	89,43
Bützow	10,33	99,76
Güstrow	13,47	113,23
Lalendorf	15,77	129,00
Teterow	13,26	142,26
Malchin	14,02	156,28
Stavenhagen	11,19	167,47
Kleth	14,90	182,37
Mölln	4,55	186,92
Neubrandenburg	13,97	200,89
Sponholz	7,18	208,07
Oertzenhof	14,87	222,94
Landesgrenze vor Strasburg	6,66	229,60
2. Kleinen-Wismar.		
Kleinen.		
Mecklenburg	9,30	9,30
Wismar	6,40	15,70
3. Kleinen-Hagenow.		
Kleinen.		
Lübstorf	5,77	5,77
Schwerin	10,68	16,45
Holthusen	9,53	25,98
Zachun	6,52	32,50
Kirch-Jesar	7,23	39,73
Hagenow	5,02	44,75
4. Bützow-Rostock.		
Bützow.		
Schwaan	14,45	14,45
Rostock	16,76	31,21
5. Malchin-Waren.		
Malchin.		
Gielow	5,96	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	348,86	348,86

Anmerkung. Der Nullpunkt der diesseitigen Stationirung liegt an der früheren Mitte des Lübecker Empfangsgebäudes = 210 m vor dem Anfang des diesseitigen Hauptgeleises. Demnach Gesammtlänge = 348,65 + 0,21 = 348,86 km. (Siehe Abschnitt B. a. und b.)

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

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

b. Electromagnetische Telegraphen.

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

Die ganze Leitung ist 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 287 Läutewerke und auf den Bahnhöfen 31 Stationsläutewerke vorhanden, welche durch Magnet-Inductions-Apparate ausgelöst werden. Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Glocken-Doppelschläge verschiedenen Tones.

An Morseblauschreibern sind vorhanden 77 Stück, davon 69 auf Stationen und 8 auf Blockstationen aufgestellt; 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 1882 2 Stück 4rädr. Personenwagen III Cl. mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz, 2 Stück 4rädr. Gepäckwagen mit Bremse, 7 Stück bedeckte 4rädr. Güterwagen, davon 3 Stück mit Bremse und bedecktem Bremsersitz, und 10 Stück offene 4rädr. Güterwagen mit Bremse, sowie 25 Stück offene 4rädr. Güterwagen ohne Bremse fertig gestellt sind.

H. Im Laufe des Jahres 1882 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

1. **Haltestelle Ventschow.** Erbauung eines Wohnhauses nebst Stallgebäude für den zweiten Weichenwärter.
2. **Bahnhof Bützow.** Die Verlegung der Strecke Bützow-Zepelin wurde vollendet und am 4. April dem Betriebe übergeben. Das neue Empfangsgebäude, das neue Privetgebäude und das neue Gebäude am Locomotivschuppen zum Aufenthalt und zur Uebernachtung für das Betriebspersonal, sowie die Perrons wurden fertig gestellt und dem Betriebe übergeben. Desgleichen sind bis auf einzelne Ergänzungen zur Vollendung gebracht: die neuen Geleisanlagen, die gepflasterte Straße längs des Bahnhofes und die sonstigen Pflasterungen, die Entwässerungsanlagen, zwei Weichenwärterbuden und ein Wasserkrahn mit Feuergrube.

3. **Bahnhof Güstrow.** Der Perron wurde für den Anschluß der Güstrow-Plauer Eisenbahn verlängert und 2 englische Weichen nebst den Geleisen zur Verbindung mit der genannten Bahn hergestellt.
4. **Bahnhof Malchin.** Die Auswechselung der bisherigen Wasserkrahne nebst Rohrleitung gegen solche weiteren Profils; die Verlängerung des Zwischenperrons; erhebliche Geleiserweiterungen in Folge Anlage einer Zuckerfabrik in der Nähe des Bahnhofes, sowie eine Geleisverbindung mit derselben wurden neu hergestellt.
5. **Bahnhof Stavenhagen.** Die Verlängerung des Centesimalwaagegeleises, desgleichen die des 2. und 3. Geleises Zwecks Ermöglichung von Kreuzungen größerer Züge wurden ausgeführt.
6. **Zu Kleth** ist eine Haltestelle für Personen- und Güterbeförderung angelegt und ausgerüstet und sind die namentlich zur Rübenverladung erforderlichen Nebengeleise hergestellt worden. Die Verbindung zwischen Haupt- und Nebengeleise wird durch 2 Blauel'sche Weichen vermittelt.
7. **Haltestelle Lübstorf.** Der Neubau eines Empfangshauses mit 2 Dienstwohnungen, die vollständige Ausrüstung der Haltestelle, sowie die Einrichtung einer Blockstation daselbst wurden ausgeführt.
8. **Bahnhof Schwerin.** Die Herstellung einer Sielanlage zur Entwässerung des Bahnhofes südlich der Augustenstraße, die Verlegung und Erweiterung der Warte- und Restaurationsräume und in Folge dessen umfassender Durchbau des Empfangsgebäudes haben stattgefunden.
9. **Haltestelle Basedow.** Herstellung eines 3. an beiden Seiten angeschlossenen Geleises mit todt auslaufendem Strang. Die Einführung einer Pferdebahn und die Anlage einer Rampe außerhalb des Bahnhofsterrains wurde von Seiten rübenbauender Adjacenten bewerkstelligt.
10. Auf den Stationen der Strecke Lübeck-Kleinen, sowie auf den Stationen: Lalendorf, Teterow, Malchin, Stavenhagen, Mölln und Oertzenhof wurden neue Weichen-Signale hergestellt, so daß nunmehr sämmtliche Bahnhöfe damit ausgerüstet sind.

b. Auf freier Strecke.

1. Das Wärterwohnhaus für 3 Familien auf der Strecke Kleinen-Blankenberg nebst Stallgebäuden wurde vollendet.
2. Auf der Strecke Güstrow-Lalendorf wurde mit dem Bau eines Wärterwohnhauses nebst Stallgebäude begonnen.
3. Bei Kastorf, Strecke Stavenhagen-Mölln, wurde mittelst Einlegung zweier Blauel'schen Weichen ein Nebengeleise zur Rübenverladung hergestellt.
4. Herstellung von eisernen Gitterbarrieren an Stelle der Kettenbarrieren am Uebergange der Lübecker Straße zu Schwerin.
5. Umbau von 16910 lfd. m 125, 121 und 108 mm hohen Geleises mit 131 mm hohen Vignolschienen aus Bessemer Stahl
6. Herstellung von rund 2500 lfd. m Schneezäunen.

c. Beschaffung von Betriebsmitteln.

1. 2 Stück 4rädr. Personenwagen III Cl. à 5 Coupees mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz.
2. 2 Stück 4rädr. Gepäckwagen à 5000 kg Tragkraft mit Bremse und Packmeister-Coupee.
3. 7 Stück 4rädr. bedeckte Güterwagen à 10000 kg Tragkraft, davon 3 Stück mit Bremse und bedecktem Bremsersitz.
4. 10 Stück 4rädr. offene Güterwagen à 10000 kg Tragkraft mit Bremse ꝛc.
5. 25 Stück 4rädr. offene Güterwagen à 10000 kg Tragkraft ohne Bremse.

Wegen der übrigen Beschaffungen wird auf Anlage IV verwiesen.

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1882 wurde an Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung neu eingebaut:

16280 Stück Mittelschwellen,
112 „ Stoßschwellen,
1282 lfd. m Weichenschwellen,
12 Stück einfache, 12 Stück halbe englische, 4 Stück ganze englische und 4 Stück Blauel'sche Weichen,
4 „ Herzstücke,
5345 „ Schienen, nämlich:
4640 Stück 131 mm hohe Vignolschienen,
194 „ 125 „ „ „
111 „ 105 „ „ „
400 „ Stuhlschienen.

K. Anschlußgeleise.

Als solche sind die Hafengeleise zu Wismar, Rostock und Waren, die Kiesbahn zu Moidentin, sowie die Geleisverbindungen mit den Zuckerfabriken zu Malchin und Stavenhagen zu verzeichnen.

2. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren vorhanden:	1882	1881
1. Locomotiven nebst Tendern: ungekuppelte	6 Stück	6 Stück
einfach gekuppelte	42 „	42 „
zweifach gekuppelte	11 „	11 „
Zusammen:	59 Stück	59 Stück
2. Personenwagen	146 Stück	144 Stück
mithin 1882 mehr: 2 Stück.		
3. Güterwagen: bedeckte	518 Stück	516 Stück
offene	301 „	286 „
Plateauwagen	35 „	37 „
Zusammen:	854 Stück	839 Stück

mithin 1882 mehr: 15 Stück.

Der Gesammt-Wagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1882:
146 Personenwagen mit 6280 Plätzen; darunter waren:

I. Classe	304 Plätze.
II. „	1224 „
III. „	3204 „
IV. „	1548 „
Summa:	6280 Plätze.

834 Güterwagen mit 158 860 Ctr. = 7 943 000 kg Tragfähigkeit.
Von denselben sind 324 Stück mit Bremse versehen.
Im Jahre 1881 enthielten die gesammten 839 Güterwagen 154 080 Ctr. = 7 704 000 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 Hauptkasse, die Buchhalterei, die Controle, die Rechnungsrevision, das Secretariat, die Registratur, die Materialien-Verwaltung und die Telegraphen-Inspection.

Eine allgemeine Pensionskasse 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-Kasse geleistet wird. Eine geringe Anzahl von Beamten, die ehemals der Pensionsanstalt der Mecklenburgischen Bahn angehörten, erhalten die Pension für sich und ihre Hinterbliebenen von der Großherzoglichen Regierung.

Nur für die sogenannten Unterbeamten, als Bahn-, Weichen- und Hülfswärter ꝛc. und deren Angehörige bestand früher unter dem Namen „Knappschaftskasse" eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Auf Grundlage derselben und unter Verschmelzung mit ihr ist am 1. November 1876 eine neue Pensions- und Unterstützungskasse ins Leben gerufen, welcher alle von der Gesellschaft neu anzustellende Beamte beizutreten haben. Der Stand der Kasse ergiebt sich aus dem Rechnungsabschluß in Anlage XI. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 18121,83 ℳ. geleistet.

Betheiligt waren an der Pensionskasse Ende 1881 618 Mitglieder, deren Diensteinkommen zusammen 456795 ℳ. betrug, das im Jahre 1882 durch Gehaltszulage sich um 7795 ℳ. vermehrte. Im Jahre 1882 traten der Kasse bei: 25 Mitglieder mit zusammen 17720 ℳ. Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Pensionirung 8, durch Tod mit Wittwenpension 3, ohne Wittwenpension 1 und durch Dienstaustritt resp. Dienstentlassung ohne Pension 9, zusammen 21 Mitglieder mit einem Diensteinkommen von 15945 ℳ., so daß am Schlusse des Jahres 1882 ein Bestand verblieb von 622 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 466365 ℳ.

Die Anzahl der Pensionäre betrug Ende 1881 39 Personen mit einer Gesammt-Jahrespension von 5351,76 ℳ. Im Laufe des Jahres 1882 wurden 8 Invaliden- und 6 Wittwenpensionen im Betrage von 2016 ℳ. gewährt, dagegen erloschen 4 Invalidenpensionen mit 800,40 ℳ. Die Kasse war demnach Ende 1882 mit einer Gesammt-Jahrespension von 6567,36 ℳ belastet, woran 49 Personen participiren.

Laufende Unterstützungen wurden in Beihalt der Bestimmung im § 17 des für die Pensions- und Unterstützungskasse normirenden Reglements an 5 Beamten-Wittwen mit zusammen 567 ℳ. gewährt, desgleichen wurde 1 Wittwe mit einer einmaligen Unterstützung von 100 ℳ. (incl. der zurückerstatteten Beiträge) bedacht.

Die Anzahl derjenigen Pensionäre (vormals Großherzogliche Diener), welche aus der Betriebs-Kasse der Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des Kaufcontractes ihre Pension beziehen, belief sich Ende 1882 auf 24 Personen und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 18587,40 ℳ.

Seit dem 1. October 1875 besteht ein Spar- und Vorschuß-Verein der Beamten der Gesellschaft auf Grund eines von des Direction zu diesem Behuf emanirten Statutes. Der Verein hat den Zweck: Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, zu verzinsen und durch Antheil am Gewinne 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 Direction und 6 Vereinsmitgliedern gebildeten Vorstande verwaltet. Die Anzahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1882 801. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds aus Gesellschaftsmitteln 3000 M. überwiesen worden und belief dieser Fonds sich am Jahresschlusse auf 3688,52 M. Die in der Vereinskasse aufgekommenen, zu Vorschüssen an die Mitglieder nicht verwendeten Gelder sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt, welche am 31. December 1882 einen Nominalwerth von 92750 M. und einen Buchwerth von 92114,68 M. hatten. Die darüber lautenden Werthpapiere werden in dem Kassengewölbe der Eisenbahnverwaltung aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug Ende 1882 106540,62 M., worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3% noch weitere 2¼% als Antheil an dem pro 1882 erzielten Reingewinn, also zusammen 5¼% gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der nicht abgehobenen Zinsen und der Gewinnantheile von zusammen 5045,95 M. hat das Gesammtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1882 sich auf 111586,57 M. erhöhet; dasselbe hat sonach im Jahre 1882 sich vermehrt um 20097,36 M. oder 18,01%.

2) Betriebsdienst.

Die Anzahl der abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge .	1 095	
„ Personenzüge .	3 499	
„ gemischte Züge .	10 352	
„ Güterzüge .	1 405	16 351
Extra-Personenzüge		123
zusammen:		16 474 Züge.

Es legten überhaupt zurück:

A. Locomotiven.

	auf eigener Bahn. Kilometer.	auf fremden Bahnen. Kilometer.	in Summe. Kilometer.
in Schnellzügen	179 156	3 730	182 886
„ Personenzügen	206 197	—	206 197
„ gemischten Zügen	614 712	7 828	622 540
„ Güterzügen	226 474	4 155	230 629
„ Extrazügen	17 767	—	17 767
„ Leerfahrten	54 203	1 070	55 273
„ Arbeitszügen	26 241	—	26 241
Summe:	1 324 750	16 783	1 341 533
Davon: **Nutzkilometer**	1 270 547	15 713	1 286 260

Außerdem haben die Locomotiven im **Rangirdienst** geleistet: 39 967 Stunden = 399 670 Kilometer.

B. Wagen.

	Achskilometer.	Achskilometer.	Achskilometer.
Personenwagen	8 786 061	2 422 488	11 208 549
Güter- und Gepäckwagen .	14 671 547	8 197 652	22 869 199
Summe:	23 457 608	10 620 140	34 077 748

C. Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen	1 961 870	Achskilometer,
Güter- und Gepäckwagen	8 607 193	„
Summe:	10 569 063	Achskilometer, auf diesseitiger Bahn.

D. Wagen der Reichspostverwaltung.

2 267 991 Achskilometer. auf diesseitiger Bahn.

Auf diesseitiger Bahn sind mithin im Jahre 1882 überhaupt zurückgelegt worden:

von den eigenen Wagen	23 457 608	Achskilometer,
„ „ fremden Wagen	10 569 063	„
„ „ Postwagen	2 267 991	„
Summe:	36 294 662	Achskilometer.

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

Die Anzahl der im Jahre 1882 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme	76	Stück,
Privat-Telegramme	5457	„
zusammen:	5533	Stück.

Die für Privat-Telegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto ꝛc. betragen 3993,87 ℳ.

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn ꝛc.	1395,99	„
Bleibt als diesseitiger Antheil:	2597,88	ℳ

3) Verkehrsverhältnisse.

Am 5. December ist die von der Güstrow-Plauer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Secundärbahn Güstrow-Plau dem Betriebe übergeben. Dieselbe mündet auf der diesseitigen Station Güstrow ein. Der Stationsdienst der Güstrow-Plauer Eisenbahn in Güstrow wird unter Mitbenutzung des diesseitigen Bahnhofes von dem Dienst-Personal der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn gegen Kosten-Erstattung mitbesorgt.

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 Strasburg 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 Bedürfniß, auf eine größere Anzahl Stationen fremder Bahnen ausgedehnt, auch hat der über die Bahn sich bewegende Transitverkehr durch Einbeziehung weiterer Stationen der anschließenden Bahnen in die bezüglichen Tarife eine Erweiterung erfahren.

Der directe Personenverkehr erstreckt sich nicht nur auf die Nachbarbahnen, nämlich die Güstrow-Plauer, die Berlin-Hamburger, Parchim-Ludwigslust, Lübeck-Hamburger und Lübeck-Büchener, die Eutin-Lübecker, die Berlin-Stettiner und die Berliner Nordbahn, sondern auch noch auf die Stationen Magdeburg, Stendal, Halle, Leipzig, Lüneburg, Hannover, Bremen, Köln, Neumünster, Schleswig, Flensburg, Ploen, Kiel, Dresden, Eisenach und Kissingen.

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

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

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

Der die diesseitige Bahn transitirende Güterverkehr umfaßt den Verkehr zwischen den Stationen der Güstrow-Plauer Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger und Lübeck-Hamburger Bahn, sowie Station Magdeburg andererseits; zwischen den Stationen der Berlin-Stettiner Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits; ferner im Ostseeverbande den Verkehr zwischen Stationen der Schleswig-Holstein'schen und Eutin-Lübecker Bahn einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn andererseits; im Hamburg-Pommerschen Verbande den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger und der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner und der Hinterpommerschen Bahn andererseits; im Hanseatisch-Preußischen, im 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-, den Polnischen und Russischen Bahnen andererseits.

Anlangend den internen Verkehr, so bleibt zu erwähnen, daß die beiden in Malchin und Stavenhagen errichteten Zuckerfabriken durch directe Geleisverbindung Anschluß an die Bahnhöfe zu Malchin und Stavenhagen erhalten haben.

4) Ergebnisse des Betriebes.

A. Personenverkehr.

1) Personenbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

auf Tourbillets in	I. Classe	2 997	Personen auf	205 312	Kilometer,
= = =	II. =	57 414	= =	3 471 672	=
= = =	III. =	172 191	= =	8 013 250	=
= = =	IV. =	377 296	= =	12 340 452	=
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)					
in	II. Classe	55 732	= =	2 148 908	=
=	III. =	198 044	= =	5 607 476	=
Militairpersonen		39 473	= =	2 786 034	=
	in Summe:	903 147	Personen auf	34 573 104	Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in	I. Classe	3 721	Personen auf	291 911 Kilometer.
= = =	II. = ...	43 230	= =	3 478 248 =
= = =	III. = ...	70 559	= =	5 484 998 =
= = =	IV. = ...	112 935	= =	10 293 602 =
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)				
in	I. Classe	100	= =	3 088 =
=	II. = ...	4 890	= =	215 218 =
=	III. = ...	12 068	= =	461 214 =
Militairpersonen		26 472	= =	3 435 993 =
	in Summe:	273 975	Personen auf	23 664 272 Kilometer.

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in	I. Classe	6 818	Personen auf	500 311 Kilometer, oder	73,38
= =	II. =	161 266	= =	9 314 046 = =	57,76
= =	III. =	452 862	= =	19 566 938 = =	43,21
= =	IV. =	490 231	= =	22 634 054 = =	46,17
	in Summe:	1 111 177	Personen auf	52 015 349 Kilometer, oder	46,81
Militairpersonen . . .		65 945	= =	6 222 027 = =	94,35
	Summe überhaupt:	1 177 122	Personen auf	58 237376 Kilometer, oder	49,48

Kilometer im Durchschnitt pro Person

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

für die Beförderung von:		im Durchschnitt:	
Civilpersonen . .	1 985 315,28 ℳ.	1,79 ℳ. pro Person und	0,038 ℳ.
Militairpersonen . .	95 522,40 =	1,45 = = = =	0,015 =
an diversen Neben-Einnahmen . . .	5 356,92 =	—	—
in Summe:	2 086 194,60 ℳ.	1,79 ℳ. pro Person und	0,036 ℳ.

pro Person und Kilometer.

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1882 giebt die in der Anlage VI. enthaltene Zusammenstellung specielle Nachweisung, während die Anlage IX. die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1881 und 1880 enthält.

Der Personenverkehr ergiebt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1882.		im Jahre 1881.		daher im Jahre 1882	
	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer
Civilpersonen:						
in I Classe .	6 818	500 311	6 593	465 043	mehr 225	mehr 35 268
= II. =	161 266	9 314 046	159 325	9 286 263	= 1 941	= 27 783
= III. = .	452 862	19 566 938	435 650	18 843 927	= 17 212	= 723 011
= IV. = .	490 231	22 634 054	471 659	21 723 916	= 18 572	= 910 138
	1 111 177	52 015 349	1 073 227	50 319 149	mehr 37 950	mehr 1 696 200
Militairpersonen .	65 945	6 222 027	64 578	5 326 909	= 1 367	= 895 118
Gesammt-Verkehr:	1 177 122	58 237 376	1 137 805	55 646 058	mehr 39 317	mehr 2 591 318

Die Gesammt-Einnahme aus der Personenbeförderung (incl. der Nebeneinnahmen für beförderte Hunde der Reisenden, Extrazüge ꝛc.) betrug:

für Civilpersonen	im Jahre 1882	1 990 672,20 ℳ.
= =	= = 1881	1 939 693,66 =
	mithin 1882 mehr . .	50 978,54 ℳ.
für Militairpersonen	im Jahre 1882	95 522,40 ℳ.
= =	= = 1881	81 923,50 =
	mithin 1882 mehr . .	13 598,90 ℳ.
überhaupt	im Jahre 1882	2 086 194,60 ℳ.
=	= = 1881	2 021 617,16 =
	mithin 1882 mehr . .	64 577,44 ℳ.

2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurden an Gepäck:

im Binnenverkehr	3 715,6	Tonnen auf	200 772,4 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	2 196,9	= =	186 400,8 =
in Summe:	5 912,5	Tonnen auf	387 173,2 Kilometer.

Die Einnahme hierfür betrug:
für den Transport: 57 222,41 ℳ., im Durchschnitt: 9,68 ℳ. pro Tonne und 0,15 ℳ. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergiebt das Jahr 1882 einen Mehrtransport von 88,4 Tonnen auf 12 916,0 Kilometer weniger, dagegen eine Mindereinnahme von 3 425,22 ℳ.

B. Güterverkehr.

1) Güterbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

Eil- und Expreß-Gut	1 699,4	Tonnen auf	105 958,4	Kilometer,
Stückgut	26 308,1	= =	1 764 148,7	=
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	2 667,0	= =	249 528,9	=
Güter der Special-Tarife	46 569,8	= =	2 562 110,6	=
Güter der Ausnahme-Tarife für Eilgut, Expreßgut, Stückgut	657,9	= =	43 629,8	=
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen . .	101 347,2	= =	4 810 120,0	=
Militairgut auf Requisitionsschein	362,4	= =	32 423,4	=
Leichen und Fahrzeuge	36,0	= =	2 839,3	=
	179 647,8	Tonnen auf	9 570 759,1	Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	33 372,8	=	1 973 606,2	=
in Summe:	213 020,6	Tonnen auf	11 574 365,3	Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Eil- und Expreß-Gut	2 491,0	Tonnen	auf	262 040,0	Kilometer,
Stückgut	33 416,8	=	=	3 372 728,9	=
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	21 702,3	=	=	3 378 213,8	=
Güter der Special-Tarife	91 554,9	=	=	9 148 264,5	=
Güter der Ausnahme-Tarife für Eilgut, Expreßgut, Stückgut	878,8	=	=	82 269,7	=
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	114 226,1	=	=	9 665 655,9	=
Militairgut auf Requisitionsschein	160,7	=	=	19 727,3	=
Leichen und Fahrzeuge	490,5	=	=	62 689,8	=
	264 921,1	Tonnen	auf	25 991 589,9	Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	79,3	=	=	8 002,0	=
in Summe:	265 000,4	Tonnen	auf	25 999 591,9	Kilometer.

Der ganze Transport betrug daher:

Eil- und Expreß-Gut	4 190,4	Tonnen	auf	367 998,4	Kilometer, oder	87,82	Kilometer im Durchschnitt pro Tonne.
Stückgut	59 724,9	=	=	5 136 877,6	= =	86,01	
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	24 369,3	=	=	3 627 742,7	= =	148,87	
Güter der Special-Tarife	138 124,7	=	=	11 710 375,1	= =	84,78	
Güter der Ausnahme-Tarife für Eil-, Expreß- u. Stückgut	1 536,7	=	=	125 899,5	= =	81,93	
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	215 573,3	=	=	14 475 775,9	= =	67,11	
Militairgut auf Requisitionsschein	523,1	=	=	52 150,7	= =	99,70	
Leichen und Fahrzeuge	526,5	=	=	65 529,1	= =	124,46	
	444 568,9	Tonnen	auf	35 562 349,0	Kilometer, oder	79,99	
Frachtfreie Dienstgüter	33 452,1	=	=	1 981 608,2	= =	59,54	
Total-Summe:	478 021,0	Tonnen	auf	37 543 957,2	Kilometer, oder	78,54	

Die Einnahmen für die Güterbeförderung betrugen: im Durchschnitt:

für Eil- und Expreßgüter	109 602,56	ℳ;	26,16	ℳ pro Tonne und	0,30	ℳ pro Kilom. und Tonne						
für Frachtgüter, incl. Militairgut, Leichen und Fahrzeuge	2 196 404,49	=	4,99	= =	=	=	0,06	=	=	=	=	=
an sonstigen Nebenerträgen: Frachtzuschläge, Provision, Lagergeld ꝛc.	41 007,72	—		—								
in Summe:	2 347 014,77	ℳ;	5,28	ℳ pro Tonne und	0,07	ℳ pro Kilom. und Tonne.						

Im Verhältniß zu dem Jahre 1881 betrugen die Transporte:

der Eil- und Expreßgüter	1 365,9	Tonnen	weniger und	103 021,8	Tonnen-Kilom.	weniger,	
der Stückgüter (incl. Militairgut, Leichen und Fahrzeuge) sowie der Güter der allgemeinen Wagen-Classen	3 614,0	=	=	1 162 906,3	=	=	=
der Güter der Special- und Ausnahme-Tarife	56 082,8	=	mehr	3 761 199,5	=	=	mehr
überhaupt:	51 102,9	Tonnen	mehr und	2 495 271,4	Tonnen-Kilom.	mehr.	

Die Einnahme aus der Güterbeförderung pro 1882, verglichen mit derjenigen des Vorjahres, ergiebt:

für Eil- und Expreßgüter	im Jahre 1882	109 602,56	ℳ.
= = = = = =	1881	108 171,68	=
	mithin 1882 mehr	1 430,88	ℳ.
für Frachtgüter	im Jahre 1882	2 196 404,49	ℳ.
= = = =	1881	2 076 258,64	=
	mithin 1882 mehr	120 145,85	ℳ.
an Nebenerträgen	im Jahre 1882	41 007,72	ℳ.
= = = =	1881	36 799,63	=
	mithin 1882 mehr	4 208,09	ℳ.
überhaupt	im Jahre 1882	2 347 014,77	ℳ.
= = =	1881	2 221 229,95	=
	mithin 1882 mehr	125 784,82	ℳ.

2) Viehbeförderung.

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

im Binnenverkehr	21 836 Stück, oder	3 335,6 Tonnen auf	221 792,6 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	133 512 = =	14 153,5 = =	1 961 040,5 =
in Summe:	155 348 Stück, oder	17 489,1 Tonnen auf	2 182 833,1 Kilometer.

Die Einnahme für den Viehtransport (ausschließlich derjenigen für beförderte 3 531 Stück Hunde der Reisenden, welche in der Einnahme aus der Personenbeförderung unter A. 1 mitenthalten ist) betrug: 183 174,25 ℳ.; im Durchschnitt: 1,18 ℳ. pro Stück und 0,08 ℳ. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei der Viehbeförderung ergiebt das Jahr 1882 einen Mehrtransport von 8 060 Stück und 175,0 Tonnen auf 435 832,2 Kilometer mehr dagegen eine Mindereinnahme von 22 890,11 ℳ. Der Mehrtransport resultirt überhaupt aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 9 342 Stück, während im Binnenverkehr 1 282 Stück Vieh weniger befördert wurden als im Vorjahre.

Wie die beförderte Stückzahl des Viehes seiner Gattung nach auf die einzelnen Stationen sich vertheilt, ist aus der Anlage VIII. ersichtlich, welche zugleich die Nachweisung der auf denselben zur Beförderung gelangten Fahrzeuge enthält, für welche die Einnahmen in derjenigen aus der Güterbeförderung (B. 1) mit einbegriffen 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)	4 367 803,2	Tonnen-Kilometer,
2) bei der Gepäckbeforderuug	387 173,2	= =
3) bei der Güterbeförderung	37 543 957,2	= =
4) bei der Viehbeförderung	2 182 833,1	= =
in Summe:	44 481 766,7	Tonnen-Kilometer,
im Vorjahre dagegen:	41 359 302,7	= =
mithin im Jahre 1882 mehr:	3 122 464,0	Tonnen-Kilometer.

Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

1) Personen	3 374		gegen	3 261	Personen	im Vorjahre,
2) Gepäck	16,9	Tonnen	=	16,7	Tonnen	=	=
3) Güter (excl. Dienstgüter) . . .	1 274,3	=	=	1 120,8	=	=	=
4) Vieh	445	Stück	=	422	Stück	=	=

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

Personen-Kilometer	166 943	gegen 159 467	im Vorjahre,
Tonnen-Kilometer (excl. Dienstgüter und Neben-Transporte)	101 944,0	= 94 761,6	= =

Die Einnahmen betrugen im Ganzen: 4 965 352,21 ℳ. gegen 4 805 856,16 ℳ. im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge:

1) aus dem Personenverkehr	5 980,03 ℳ.	gegen	5 793,43 ℳ.	im	Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	164,03	=	=	173,80	=	=	=
3) aus der Güterbeförderung	6 727,67	=	=	6 365,46	=	=	=
4) aus der Viehbeförderung	525,07	=	=	590,53	=	=	=
5) an Nebeneinnahmen	836,28	=	=	849,11	=	=	=
in Summe pro Kilometer:	14 233,08 ℳ.	gegen	13 772,33 ℳ.	im	Vorjahre,

mithin im Jahre 1882 gegen 1881 mehr: 460,75 ℳ. pro Kilometer Bahnlänge.

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

1) aus dem Personenverkehr	42,02 %	gegen	42,07 %	im	Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	1,15	=	=	1,26	=	=	=
3) aus der Güterbeförderung	47,27	=	=	46,22	=	=	=
4) aus der Viehbeförderung	3,69	=	=	4,28	=	=	=
5) die Nebeneinnahmen	5,87	=	=	6,17	=	=	=

Die Ausgaben betrugen:

für die Allgemeine Verwaltung	265 927,59 ℳ.	gegen	256 000,85 ℳ.	im	Vorjahre,
für die Bahnverwaltung . .	569 503,55	=	=	596 616,14	=	=	=
für die Transportverwaltung .	1 398 889,32	=	=	1 424 226,17	=	=	=
in Summe:	2 234 320,46 ℳ.	gegen	2 276 843,16 ℳ.	im	Vorjahre,
pro Kilometer Bahnlänge . .	6 404,63	=	=	6 524,84	=	=	=

mithin pro 1882 weniger 120,21 ℳ. pro Kilometer Bahnlänge.

Die Betriebsausgaben repartiren sich pro Nutzkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit . . .	0,21 ℳ.	gegen	0,20 ℳ.	im	Vorjahre,
auf die Bahnverwaltung mit	0,45	=	=	0,48	=	=	=
auf die Transportverwaltung mit . . .	1,10	=	=	1,12	=	=	=
in Summe mit:	1,76 ℳ.	gegen	1,80 ℳ.	im	Vorjahre;

mithin pro 1882 gegen das Vorjahr weniger 0,04 ℳ. pro Nutzkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesammt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung	5,36 %	gegen	5,33 %	im	Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung	11,47	=	=	12,41	=	=	=
die Transportverwaltung	28,17	=	=	29,64	=	=	=
in Summe:	45,00 %	gegen	47,38 %	im	Vorjahre,

mithin pro 1882 gegen das Vorjahr weniger 2,38 %.

Die Gesammt-Einnahme belief sich auf	4 965 352,21	ℳ.
die Betriebs-Ausgabe auf	2 234 320,46	=
der Ueberschuß mithin auf	2 731 031,75	ℳ.
Hinzu tritt der aus dem Jahre 1881 auf die Betriebs-Rechnung pro 1882 übernommene Reserve-Vortrag mit	310 865,79	=
daher Gesammt-Ueberschuß pro 1882	3 041 897,54	ℳ.
Davon ist gezahlt:		
1) die pro 1882 vertragsmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung zu leistende Annuität mit	960 000,00	ℳ.
2) der regulativmäßig pro 1882 an den Erneuerungs-Fonds zu gewährende Zuschuß mit	370 000,00	=
3) die beschlußmäßig pro 1882 in den Reserve-Fonds abzuführende Quote von	187 856,11	=
4) an Eisenbahnsteuer pro 1882	25 289,84	=
5) an Tantieme	41 251,59	=
6) als Dividende pro 1882 auf das Actien-Capital von 13 500 000 ℳ. à 8,5 pCt. oder 42,50 ℳ. pro Actie; auf 27 000 Actien	1 147 500,00	=
Der Rest ist als Reserve-Vortrag auf die Betriebs-Rechnung pro 1883 übertragen mit	310 000,00	=
Summe, wie vor:	3 041 897,54	ℳ.

Die speciellen Angaben über die gesammten Betriebs-Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1882 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 Erneuerungs-Fonds und die Anlage V. die diesen Fonds angehörenden Effecten, während die sonstigen Betriebs-Ergebnisse im Einzelnen durch die Anlagen VI. bis XI. nachgewiesen werden.

Schwerin, im Mai 1883.

Die Direction

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

Betriebs-Rechnung für das Jahr 1882.

Betriebs-Einnahmen.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
I.			**Aus dem Personen- und Gepäckverkehr.**				
	1		Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementsbillets) ausschließlich Militair . .	1 985 315	28		
	2		Für Beförderung von Militair auf Requisitionsschein und auf Militairbillets	95 522	40		
	3		Für Beförderung von Gepäck	57 222	41		
	4		Für Beförderung von Hunden auf Hundebillets und Gepäckschein	2 776	7		
	5		Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif	2 568	30		
	6		Sonstige, aus dem Personen- und Gepäckverkehr herrührende Einnahmen	12	55		
						2 143 417	1
II			**Aus dem Güterverkehr.**				
	1		Für Beförderung von Eil- und Expreßgut . . . . . einschließlich Equipagen und	109 602	56		
	2		Für Beförderung von Frachtgut . . . . . anderer Fahrzeuge aller Art.	2 166 630	71		
	3		Für Beförderung von Postgut	10 531	83		
	4		Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionsschein . . .	15 878	55		
	5		Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde	183 174	25		
	6		Für Beförderung von Leichen	3 363	40		
	7		Für Beförderung von frachtflichtigem Dienstgut	—	—		
	8		Nebenerträge, als:				
		1	Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung . . .	4 748	63		
		2	Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen ꝛc.	36 259	9		
						2 530 189	2
III.			**Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.**				
	1		Vergütung für verpachtete Bahnstrecken	—	—		
	2		Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten durch andere Bahnverwaltungen, oder Besitzer von Anschlußgeleisen	40 548	34		
	3		Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen, bezw. in gemeinschaftlichen Verkehren . . .	14 940	59		
	4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungsbüreaux	—	—		
						55 488	93
			Uebertrag			4 729 094	96

Betriebs-Einnahmen. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Einnahmen.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
			Uebertrag			4 729 094	96
IV.			**Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.**				
	1		Miethe (einschließlich Conventionalstrafen) für:				
		1	Locomotiven	—	—		
		2	Wagen	119 849	44		
						119 849	44
V.			**Erträge aus Veräußerungen.**				
	1		Aus dem Verkaufe von bei Erneuerungen gewonnenen Materialien (die Erträge hiefür sind dem Erneuerungsfonds überwiesen, vgl. Anlage IV. I.)	—	—		
	2		Aus dem Verkaufe anderweiter Betriebsmaterialien	601	53		
	3		Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände	198	75		
						800	28
VI.			**Verschiedene sonstige Einnahmen.**				
	1		Telegraphen-Gebühren	2 597	88		
	2		Pächte und Miethen, sowie öconomische Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:				
		1	Restaurationen	10 457	—		
		2	Dienst- und Miethswohnungen	10 799	31		
		3	Gräsereien, Pflanzungen, Ackerpacht	6 416	45		
		4	Lagerplätze ꝛc.	957	88		
	3		Vergütung der Post:				
		1	für Benutzung der Coupees zum Postdienst, Beförderung von Postwagen, Gestellung von Beiwagen	2 838	68		
		2	für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren ꝛc. der Eisenbahn-Postwagen	10 373	43		
	4		Entschädigung von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung für Benutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen ꝛc.	46	25		
	5		Zinsen und Coursgewinn aus Geldbeständen des Betriebes . . .	70 980	77		
	6		Insgemein, wie Ersatz für beschädigte und zertrümmerte Gegenstände, nicht abgehobene Lohnbeträge ꝛc.	139	88		
						115 607	53
			Summe der Betriebs-Einnahmen:			4 965 352	21

Betriebs-Ausgaben.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen M.	₰	Im Ganzen. M.	₰
			A. Allgemeine Verwaltung.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
I.			**Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.**				
	1		Direction	30 300	—		
	2		Centralbüreaux	91 706	25		
	3		Ober-Betriebs-Inspection und Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection	24 540	—		
	4		Maschinen-Verwaltung	13 539	—		
						160 085	25
II.			**Andere persönliche Ausgaben.**				
	1		Diätarische Besoldungen, Funktionsgehalte, zeitweise Arbeitshülfe	4 141	51		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder ꝛc.	—	—		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	600	—		
	4		Reise- und Umzugskosten:				
		1	Aufsichtsrath	1 659	—		
		2	Direction und Beamte der Allgemeinen Verwaltung	8 731	67		
	7		Tag- und Accordlöhne für Arbeiter der Materialien-Verwaltung	1 676	51		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung	308	62		
	9		Mancogelder für Cassenführer	—	—		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:				
			a. für Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	445	—		
			b. für Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	303	90		
		2	Laufende Unterstützungen:				
			a. für Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	60	—		
			b. für Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	—	—		
		3	Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Beamte	405	—		
	11	1	Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung:				
			a. für Beamte	95	—		
			b. für Arbeiter	246	40		
		2	Zuschüsse zu Krankenkassen	300	—		
	12	1	Pensionen	15 019	32		
		2	Zuschüsse zu Pensions- und Unterstützungskassen	18 121	83		
	13		Insgemein	1	50		
						52 115	26
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			**Allgemeine Kosten.**				
	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Bücher, Karten, Drucksachen	10 210	64		
	2	1	Heizung der Dienstlocale	1 857	87		
		2	Erleuchtung derselben	528	21		
		3	Reinigung derselben	906	7		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars	1 496	32		
	4		Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen	1 800	—		
	5		Steuern, Communalabgaben und öffentliche Lasten	1 583	75		
			Uebertrag	18 382	86	212 200	51

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	₰	Im Ganzen. M.	₰
			Uebertrag	18 382	86	212 200	51
	6	1	Feuer-Versicherungs-Prämie	2 814	30		
		2	Rücklage zur Ansammlung eines Feuerversicherungs-Fonds	7 500	—		
	7		Gerichts-, Beeidigungs-, Notariats- und Prozeß-Kosten, Stempel ꝛc.	682	30		
	8	1	Kosten des Geldverkehrs mit Banken	2 341	85		
		2	Dividenden-Einlösungs-Kosten	1 750	46		
	9		Porto- und Insertionskosten	1 885	2		
	10		Ersatzleistungen:				
		1	Für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände	329	30		
		2	Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze:				
			a. in Folge directer Verpflichtung der eigenen Bahn	6 602	16		
			b. in Folge vertragsmäßiger Uebernahme fremder Verpflichtungen	4 234	50		
		3	Sonstige Entschädigungen	14	—		
	12		Insgemein:				
		1	Kosten der Staatsaufsicht	4 200	—		
		2	Kosten von Conferenzen, Generalversammlungen	124	30		
		7	Anderweitige allgemeine sachliche Kosten	566	5		
						51 427	10
VIII.			**Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.**				
	4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungs-Büreaux	2 299	98		
						2 299	98
			Summe A. Allgemeine Verwaltung:			265 927	59
			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	242 984	36		
						242 984	36
II.			**Andere persönliche Ausgaben.**				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehalte, zeitweise Arbeitshülfe	3 389	40		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder ꝛc.	1 864	11		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	13 902	75		
	4	2	Reise- und Umzugskosten für Beamte der Bahnverwaltung	3 361	40		
	6		Prämien für Entdeckung von Schienenbrüchen	7	—		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung für das Bahnpersonal	14 113	18		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:				
			a. für Beamte der Bahnverwaltung, bezw. deren Hinterbliebene	853	50		
			b. für Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	90	—		
		3	Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Bahnbeamten	142	50		
	13		Insgemein	60	—		
						37 783	84
			Uebertrag			280 768	20

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	Pf.	Im Ganzen. M.	Pf.
			Uebertrag			280 768	20
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			**Allgemeine Kosten.**				
	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Drucksachen	1 061	16		
	2	1	Heizung der Dienstlocale einschließlich der Wärterlocale	6 039	72		
		2	Erleuchtung derselben	3 597	24		
		3	Reinigung derselben	252	47		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars	267	88		
	4		Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, auch Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke	278	—		
						11 496	47
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, Wärteraufgangstreppen, Seitendurchlässe, Entwässerungen, Kieskoffer.	11 107	40		
	2		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug):				
		1	Unterhaltung des Geleises.	101 788	41		
		2	Beschaffung des Kieses und sonstigen Bettungsmaterials loco Verwendungsstelle	19 429	88		
	3	1	Unterhaltung der Wege-Unterführungen	149	85		
		2	Unterhaltung der Bahn-Ueberbrückungen	2 103	39		
		3	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe	4 120	34		
	4		Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) auf freier Strecke, Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungstafeln, Steigungs- und Krümmungszeiger, Nummer- und Grenzsteine ꝛc.	8 128	—		
	5		Kosten für Wegräumen des Schnees, Instandhaltung und Ergänzung der Schneeschutzanlagen, Bestreuen der Schienen bei Glatteis	3 491	20		
	6		Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten, Feuerwache behufs Verhütung von Waldbränden .	524	85		
	7		Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, Draisinen, Bahnmeisterwagen.	5 122	28		
	8		Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser, der Blockstationen und Wärterbuden nebst deren Utensilien und Mobilien, Brunnen, Privets ꝛc.	9 438	62		
	9		Unterhaltung außergewöhnlicher Anlagen	—	—		
	10		Insgemein	49	40		
						165 453	62
IVb.			**Bahnhofs-Anlagen.**				
	1		Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen	4 373	45		
			Uebertrag	4 374	45	457 718	29

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
			Uebertrag	4 373	45	457 718	29
	2		Unterhaltung der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Beamtenwohnhäuser, Verwaltungsgebäude ꝛc.	35 204	6		
	3		Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen, als: Weichensteller- und Portierbuden, Materialiendepots, Aborte nebst Gruben, Arbeiterlocale, Waagehäuschen, Vieh- und Equipagen-Rampen, Viehhöfe, Ladeprofile, Kohlenbänke, Kohlenlagerplätze, Distancepfähle, Entwässerungsanlagen, Gasleitungen, Ladekrähne, Brückenwaagen, Stationsbrunnen, Perrons, Laternen, Candelaber, Stations- und Perronuhren, Glocken ꝛc.	15 558	3		
	4		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug):				
		1	Unterhaltung der Nebengeleise	14 363	19		
		2	Beschaffung des Kieses und sonstigen Bettungsmaterials	2 558	27		
		3	Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen (incl. Laternen) und sonstiger mechanischer Vorrichtungen	4 410	55		
	5		Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Wagenschuppen, Feuergruben, Wasserstationen, Wasserkrähne, Pumpen, Brunnen, Röhrenleitungen, Wasserhebungs-Maschinen, Hebekrähne ꝛc.	9 689	49		
	6		Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofsanlagen, Gasanstalten, Hafenbohlwerke ꝛc.	208	78		
	7		Insgemein	2 468	2		
						88 833	84
IV c.			**Telegraphen-Signalvorrichtungen und Zubehör.**				
	1		Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweglichen und Reservetheile, sowie der Bahnhofssignale	3 023	26		
	2		Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutewerke, Batterien, tragbaren Apparate, sowie der zur Reparatur der Apparate und Leitungen erforderlichen Utensilien und Werkzeuge	5 332	16		
	3		Insgemein	—	—		
						8 355	42
VIII.			**Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.**				
	1		Vergütung für gepachtete Strecken	—	—		
	2		Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten anderer Verwaltungen, oder der Besitzer von Anschlußgeleisen	14 596	—		
						14 596	—
			Summe B. Bahnverwaltung:			569 503	55

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	₰	Im Ganzen. 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-Vorarbeiter (Rangirer), Stationswächter, Weichenwärter, Wagenrevisoren	162 667	66		
						162 667	66
II.			**Andere persönliche Ausgaben.**				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehalte, zeitweise Arbeitshülfe .	697	56		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder 2c.	3 307	3		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	804	—		
	4	2	Reise- und Umzugskosten für Beamte des äußeren Bahnhofsdienstes	1 603	—		
	7		Tag- und Accordlöhne der Stationsarbeiter.	46 874	90		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung für das Stations-Personal	8 724	33		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:				
			a. für Stations-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	768	8		
			b. für Stations-Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	239	55		
		2	Laufende Unterstützungen:				
			a. für Stations-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	436	—		
			b. für Stations-Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	168	—		
		3	Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Stationsbeamten .	68	75		
						63 691	20
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			**Allgemeine Kosten.**				
	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Drucksachen	2 979	82		
	2	1	Heizung der Bahnhofsdienstlocale, Wartezimmer	8 079	55		
		2	Erleuchtung derselben	21 218	26		
		3	Reinigung derselben	2 387	91		
		4	Vorhalten von Wächterhunden	612	—		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Bahnhofs-Inventars . . .	5 840	89		
	4		Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen	450	—		
						41 568	43
VIII.			**Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.**				
	2		Vergütung für Mitbenutzung von Bediensteten andererer Verwaltungen	13 969	27		
						13 969	27
			Summe C. a.: Aeußerer Bahnhofsdienst . .			281 896	56

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
			b. Expeditionsdienst.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
I.			**Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.**				
	5		Expeditions-Personal: Güter-Expedienten, Einnehmer, Kassirer, Expeditions-Assistenten, Güterbodenmeister, Wägemeister .	56 358	23		
						56 358	23
II.			**Andere persönliche Ausgaben.**				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehalte, zeitweise Arbeitshülfe .	1 461	60		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder ꝛc.	365	95		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen.	840	—		
	4	2	Reise- und Umzugskosten für das Expeditionspersonal.	477	—		
	7		Tag- und Accordlöhne der Güterbodenarbeiter, Kofferträger. . .	30 580	34		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung für das Expeditions-Personal.	3 610	38		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen an Expeditions-Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	210	—		
		2	Laufende Unterstützungen desgleichen	120	—		
						37 665	27
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			**Allgemeine Kosten.**				
	1		Büreaubedürfnisse, Drucksachen für den Expeditionsdienst, Billets ꝛc.	13 995	22		
	2	1	Heizung der Expeditions-Dienstlocale	3 005	92		
		2	Erleuchtung derselben	5 324	72		
		3	Reinigung derselben	593	96		
		4	Vorhalten von Katzen zur Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden	328	—		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars des Expeditionsdienstes	3 425	12		
	12	6	Fracht-Incasso	1 305	21		
		7	Anderweitige allgemeine sachliche Kosten	17	30		
						27 995	45
VIII.			**Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.**				
	2		Vergütung für Mitbenutzung von Bediensteten anderer Verwaltungen.	6 206	2		
						6 206	2
			Summe C. b.: Expeditionsdienst.			128 224	97

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
			c. Zugbegleitungsdienst.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
I.			**Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.**				
	5		Fahrpersonal: Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser, Schmierer	87 690	25		
						87 690	25
II.			**Andere persönliche Ausgaben.**				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehalte, zeitweise Arbeitshülfe	1 591	79		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder ꝛc.	674	44		
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen.	1 080	—		
	4	2	Reise- und Umzugskosten für das Zugbegleitungs-Personal	210	—		
	5		Reisekosten-Entschädigung für dasselbe	50 574	13		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung für dasselbe	10 693	89		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen: a. für Beamte des Zugbegleitungsdienstes, bezw. deren Hinterbliebene	342	35		
			b. für Arbeiter (Hülfsbremser), bezw. deren Hinterbliebene	100	—		
		2	Laufende Unterstützungen an Beamte des Zugbegleitungsdienstes	18	—		
		3	Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Zugbegleitungsbeamte	1 200	—		
						66 484	60
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			**Allgemeine Kosten**				
	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Drucksachen	1 458	81		
	2	1	Heizung der Fahrdienstlocale	401	85		
		2	Erleuchtung derselben	296	46		
		3	Reinigung derselben	88	3		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Inventars der Züge	886	88		
						3 132	3
VIII.			**Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen.**				
	3		Vergütung für Wahrnehmung des Betriebes auf der eigenen Strecke, oder in gemeinsamen Verkehren durch andere Verwaltungen	3 485	66		
						3 485	66
			Summe C. c.: Zugbegleitungsdienst			160 792	54
			d. Zugförderungsdienst.				
			Abtheilung I: Persönliche Ausgaben.				
I.			**Besoldung und Gehalte der etatmäßigen Beamten.**				
	5		Maschinen-Personal: Locomotivführer, Assistenten, Lehrlinge, Heizer	89 010	28		
						89 010	28
			Uebertrag			89 010	28

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	Im Einzelnen. ₰	Im Ganzen. M.	Im Ganzen. ₰
			Uebertrag			89 010	28
II.			**Andere persönliche Ausgaben.**				
	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehalte, zeitweise Arbeitshülfe .	1 152	30		
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder ꝛc.	4 317	15		
	4	2	Reise- und Umzugskosten für das Maschinen-Personal	1 017	—		
	5		Reisekosten-Entschädigung für dasselbe.	20 769	14		
	6		Prämien für Material-Ersparniß, sowie für entdeckte Rad- und Achsbrüche	33 905	—		
	7		Tag- und Accordlöhne für Maschinen- und Wagenputzer, Nachtheizer, Wasserpumper, Dampfpumpenheizer	31 691	30		
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung für das Maschinenpersonal	6 314	51		
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen: a. für Beamte des Zugförderungsdienstes, bezw. deren Hinterbliebene	200	—		
			b. für Arbeiter desgleichen, bezw. deren Hinterbliebene . . .	150	—		
		2	Laufende Unterstützungen: a für Beamte desgleichen, bezw. deren Hinterbliebene . . .	324	—		
			b. für Arbeiter desgleichen, bezw deren Hinterbliebene . . .	204	—		
		3	Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Zugförderungsbeamte .	967	50		
						101 011	90
			Abtheilung II: Sachliche Ausgaben.				
III.			**Allgemeine Kosten.**				
	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Drucksachen	459	58		
	2	1	Heizung der Dienstlocale des Maschinen-Personales	1 077	14		
		2	Erleuchtung derselben	3 216	74		
		3	Reinigung derselben	25	17		
	3		Instandhaltung und Ergänzung des Maschinen-Inventars . . .	1 811	54		
						6 590	17
V.			**Kosten des Bahntransports.**				
a.			Kosten der Züge.				
	1		Brennmaterial zur Locomotivfeuerung, einschließlich der Transport- und Ladekosten	207 399	6		
	2		Heizung der Wasserstationen und Feuerung der stehenden Dampfmaschinen zum Wasserpumpen, sowie sonstige Kosten der Beschaffung des Wassers der Locomotiven	6 696	31		
	3		Schmiermaterial für Locomotiven und Tender	5 647	8		
	4		Putz- und Verpackungsmaterial für dieselben.	5 042	90		
	5	1	Schmiermaterial für Wagen.	3 123	34		
		2	Putzmaterial für dieselben.	946	18		
		3	Desinfectionsmaterial für dieselben.	599	—		
	6		Material zur Beleuchtung der Züge	9 678	29		
	7		Material zur Erwärmung der Züge	3 628	9		
	9		Insgemein	13	64		
						242 773	89
			Uebertrag			439 386	24

Betriebs-Ausgaben. Fortsetzung.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Benennung der Ausgaben.	Im Einzelnen. M.	₰	Im Ganzen. M.	₰
			Uebertrag			439 386	24
Vb.			**Unterhaltung der Betriebsmittel.**				
	1		Unterhaltung der Locomotiven und Tender nebst Zubehör . . .	145 704	48		
	2		Unterhaltung der Personenwagen nebst Zubehör	44 049	83		
	3		Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör . . .	91 986	3		
	6		Insgemein	311	18		
						282 051	52
IX.			**Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.**				
	1		Miethe einschließlich Conventionalstrafen:				
		1	für Locomotiven	—	—		
		2	für Wagen	106 537	49		
						106 537	49
			Summe C. d.: Zugförderungsdienst.			827 975	25
			Hierzu C. c. Zugbegleitungsdienst.			160 792	54
			„ C. b. Expeditionsdienst.			128 224	97
			„ C. a. Aeußerer Bahnhofsdienst.			281 896	56
			Summe C. Transportverwaltung:			1 398 889	32

Wiederholung der Betriebs-Ausgaben.

A. Allgemeine Verwaltung	265 927	59
B. Bahn-Verwaltung	569 503	55
C. Transportverwaltung	1 398 889	32
Gesammt-Summe der **Betriebs-Ausgaben**:	2 234 320	46

Abschluß.

Summe der Betriebs-Einnahmen	4 965 352	21
Summe der Betriebs-Ausgaben	2 234 320	46
Ueberschuß:	2 731 031	75

II.

Bilanz pro

Activa.

	M.	₰
Uebernahme-Preis der Bahn nebst Zubehör einschließlich der zur ersten Dotirung des Reserve- und Erneuerungs-Fonds überwiesenen 3 000 000 M. unter Einrechnung des Capitalwerthes der an die Großherzogliche Regierung zu zahlenden Annuität	32 700 000	—
Aufwendung seitens der Gesellschaft zum Bau der Secundärbahn Malchin-Waren	439 424	81
Werth der vorräthigen Betriebs- und Werkstatt-Materialien	628 271	72
Effecten	2 494 188	70
Verschiedene Debitoren	58 135	04
Cassenbestand und Guthaben bei der Bank für Handel und Industrie in Berlin	547 657	36
	36 867 677	63

31. December 1882.

Passiva.

			M.	₰
Stamm-Actien-Capital			13 500 000	—
Capitalwerth der an die Großherzogl. Regierung noch auf 54 Jahre abzuführenden Annuitäten	18 594 573 M.			
Amortisationsquote der Annuitäten pro 1873—1882	605 427 =		19 200 000	—
Geleisteter Beitrag zu den Kosten des Baues der Secundärbahn Malchin-Waren			439 424	81
Reservefonds einschließlich des Zuschusses pro 1882 von 187 856,11 M.			619 245	62
Erneuerungsfonds einschließlich des Zuschusses pro 1882 von 370 000 M.			955 024	64
Verschiedene Creditoren			200 029	84
Bestand der Beamten-Pensions-Casse			429 911	29
Betriebsergebnisse pro 1882:				
die Einnahmen betragen	4 965 352,21 M.			
die Ausgaben betragen:				
a. für die Allgemeine, Bahn- und Transport-Verwaltung	2 234 320,46 M.			
b. Zahlung der Annuitäten	960 000,00 =			
	3 194 320,46 =			
Reingewinn pro 1882:	1 771 031,75 M.			
Hierzu Reserve-Vortrag aus 1881:	310 865,79 =			
Zusammen Reingewinn:	2 081 897,54 M.			
Von diesem Reingewinn sind überwiesen (s. oben):				
dem Reservefonds	187 856,11 M.			
dem Erneuerungsfonds	370 000,00 =			
	557 856,11 =			
Bleibt Ueberschuß:	1 524 041,43 M.		1 524 041	43
Davon ist zu zahlen:				
1) Eisenbahnsteuer	25 289,84 M.			
2) Tantieme mit	41 251,59 =			
3) Dividende pro 1882 auf das Actien-Capital von 13 500 000 M. à 8½ % = 42,50 M. pro Actie; auf 27 000 Actien	1 147 500,00 =			
Bleibt Reserve-Vortrag für das Jahr 1883	310 000,00 =			
Summe wie vor:	1 524 041,43 M.			
			36 867 677	63

III.

Rechnung des Reservefonds pro 1882.

Gegenstand.	Im Einzelnen. M.	Pf.	Im Ganzen. M.	Pf.
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1881 laut Geschäftsbericht, Anl. III			826 143	34
Coursgewinn auf ausgelooste, resp. im Jahre 1882 convertirte Effecten . . .	3 085	30		
Davon ab: Coursverlust auf die ult. 1882 vorräthigen Effecten	3 077	20		
bleibt Coursgewinn	8	10		
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1882	187 856	11		
			187 864	21
Summe der **Einnahmen:**			1 014 007	55
II. Ausgaben.				
1) Oberbau.				
Herstellung von Geleiserweiterungen auf dem Bahnhof Malchin	7 624	52		
Wiederherstellung des beschädigten Hafenbahndammes zu Wismar	120	5		
Herstellung einheitlicher Weichensignale (Restbetrag)	8 225	80		
Herstellung von Geleisanlagen nebst 2 Weichen auf dem Bahnhofe Güstrow zur Verbindung der Güstrow-Plauer Eisenbahn (Theil)	7 392	79		
Verlängerung des 2. und 3. Geleises auf dem Bahnhofe Stavenhagen zwecks Kreuzung größerer Züge und Aufstellung von Wagen für die dortige Zuckerfabrik	3 848	59		
			27 211	75
2) Betriebsmittel.				
Neubeschaffung von 2 Stück 4rädr. Personenwagen III. Classe à 5 Coupees, mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz incl. Achsen und Räder	12 027	42		
Neubeschaffung von 2 Stück 4rädr. Gepäckwagen à 5000 kg Tragkraft mit Bremse, Packmeister-Coupee und abgeschlossenem Gepäckraum, incl. Achsen und Räder .	10 390	18		
Neubeschaffung von 10 Stück offenen 4rädr. Güterwagen à 10 000 kg Tragkraft mit Bremse, incl. Achsen und Räder	30 948	90		
Neubeschaffung von 15 Stück desgl. wie vor, ohne Bremse, jedoch incl. Achsen und Räder	37 215	66		
			90 582	16
Uebertrag			117 793	91

Ausgaben des Reservefonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen. M	₰	Im Ganzen. M	₰
Uebertrag			117 793	91
3. Gebäude.				
a. auf den Bahnhöfen.				
Ausbau und vollständige Ausrüstung der Haltestelle Lübstorf	19 066	84		
Herstellung eines Materialien- und Stallgebäudes auf dem Rangirbahnhofe Lübeck	4 659	64		
Herstellung und Ausrüstung einer Haltestelle für den Personen- und Güterverkehr bei Kleth zwischen den Stationen Stavenhagen und Mölln	31 423	36		
			55 149	84
b. auf der Strecke.				
Herstellung eines Wärteretablissements für 3 Familien auf der Strecke Bützow-Güstrow (Restbetrag)	438	—		
Desgleichen wie vor auf der Strecke Warnow-Bützow (Restbetrag)	492	90		
Desgleichen wie vor auf der Strecke Kleinen-Blankenberg (Restbetrag)	6 667	39		
Herstellung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien auf der Strecke Blankenberg-Warnow (Theil)	318	87		
Anbau einer Familienwohnung an das vorhandene Wärterhaus zu Ventschow (Theil)	4 634	11		
Herstellung eines Wohnhauses für einen Hülfswärter auf der Blockstation (Wärterstation Nr. 242) der Strecke Güstrow-Lalendorf (Theil)	3 582	43		
			16 133	70
4. Bahnhofs-Nebenanlagen.				
Herstellung einer Centesimalwaage nebst Waagehäuschen auf dem Bahnhofe Bützow (Restbetrag)	1 899	66		
Erbauung einer Rampe nebst Viehbuchten daselbst (Restbetrag)	1 302	78		
Regulirung und Entwässerung des Vorplatzes auf dem Bahnhofe Wismar (Restbetrag)	900	—		
Pflasterung einer neuen Ladestraße daselbst für Rohproducte	4 177	51		
Herstellung einer Anschlußleitung an die städtische Wasserleitung auf dem Rangirbahnhofe Lübeck	4 716	39		
Herstellung einer Centesimalwaage auf dem Bahnhofe Schwaan, nebst Anlage der erforderlichen Geleise	3 493	73		
Auswechselung zweier Wasserkrähne auf dem Bahnhofe Malchin gegen solche von größerer Lichtweite mit Verlegung der Rohrleitung zu den versetzten Krahnen, incl. Mauerung zweier Krahnfundamente	5 137	18		
Verlängerung des Zwischenperrons daselbst	257	98		
Uebertrag	21 885	43	189 077	45

Ausgaben des Reservefonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen. M.	₰	Im Ganzen. M.	₰
Uebertrag	21 885	43	189 077	45
Neubeschaffung einer Räderdrehbank für die Werkstatt Malchin complet mit Vorgelege, Fundamenten, sowie Versetzung des Laufkrahnes ꝛc.	5 549	84		
Neubeschaffung eines Satzes Hebeböcke nebst Querbalken für die Locomotiv-Reparatur-Werkstatt Malchin	2 183	68		
			29 618	95
5. Bahn-Nebenanlagen.				
Herstellung von 718 lfd. m Schneezaun auf der II. Bahnabtheilung (Rest) . .	411	10		
desgleichen von 1200 = = = = = III. = ...	1 054	47		
			1 465	57
6. Umbau des Bahnhofes Bützow.				
Weiterer Umbau des Bahnhofes bis zur Herstellung des neuen Empfangsgebäudes, des Privetgebäudes, des neuen Gebäudes am Locomotivschuppen zum Aufenthalt und zur Uebernachtung des Betriebspersonales, der Perrons, Pflasterungen, Entwässerungs- und Geleisanlagen ꝛc., sowie bis zur Vollendung der Verlegung der Bahnstrecke Bützow-Zepelin, excl. Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Weichen. (Theilbetrag.)	174 599	96		
			174 599	96
Summe der **Ausgaben:**			394 761	93

III. Abschluß.

I. Einnahmen	1 014 007	55
II. Ausgaben	394 761	93
Bestand des Reservefonds ult. 1882:	619 245	62

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1882.

Gegenstand.	Im Einzelnen. M.	₰	Im Ganzen. M.	₰
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1881, laut Geschäftsbericht, Anl. IV.			997 729	02
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängigen Materials, als Schienen, Schwellen, Werkstatt-Abfälle ꝛc.	84 852	67		
Zinsen auf vorräthige Effecten . . . 40 188,00 M.				
abzüglich der Zinsen-Ausgabe für aus Betriebsmitteln zu Erneuerungszwecken geleistete Vorschüsse . . . 12 416,75 „	27 771	25		
Coursgewinn auf vorräthige, resp. im Jahre 1882 convertirte Effecten, abzüglich des Coursverlustes auf ausgelooste Effecten	20 539	30		
Regulativmäßiger Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1882	370 000	—		
			503 163	22
Summe der **Einnahmen:**			1 500 892	24
II. Ausgaben.				
1. Oberbau.				
Auswechselung des Oberbau-Materials, als Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug zur gewöhnlichen Unterhaltung der Bahnstrecken	344 811	86		
Erneuerung von Weichen und einzelner Theile derselben	16 292	25		
Umbau der Stuhlbahn auf der Bahnstrecke Bützow-Rostock in 131 mm hohe Vignolbahn, theilweise mit eisernen Querschwellen (Letzte Rate)	71 500	—		
Beschaffnng von Oberbau-Material zum Umbau des Bahnhofes Bützow, sowie zur Verlegung der Bahnstrecke Bützow-Zepelin	3 080	55		
			435 684	66
2. Betriebsmittel.				
a. Locomotiven und Tender.				
Erneuerung der Feuerbüchsen-Rohrwand an einer Locomotive	1 000	—		
Erneuerurg des Feuerthürringes unter Anbringung einer kupfernen Deckplatte nebst Schutzring am Feuerthürloch an einer Locomotive	402	60		
Theilweise Erneuerung des Rauchkammerbodens an 2 Locomotiven	75	55		
Desgleichen der Rauchkammerthüren an 6 Locomotiven	287	58		
Erneuerung von 559 Stück Siederohren in Locomotiven	3 021	41		
Theilweise Erneuerung der Spritzkasten an 14 Locomotiven	533	32		
Erneuerung des Aschkastens an einer Locomotive	108	33		
Theilweise Erneuerung der Schornsteine an 10 Locomotiven	503	97		
Uebertrag	5 932	76	435 684	66

Ausgabe des Erneuerungsfonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen. M.	₰	Im Ganzen. M.	₰
Uebertrag	5 932	76	435 684	66
Erneuerung und Einsetzung von 2 Kurbelzapfen	195	33		
Erneuerung des Bodens und der inneren Seitenwände an 3 Tendern	964	90		
Neubeschaffung und Aufziehen ꝛc. von 110 St. Locomotiv- und 90 St. Tenderbandagen	18 734	19		
			25 827	18
b. Wagen.				
Neubeschaffung von 3 Stück 4rädr. Kastenwagen à 10 000 kg Tragkraft mit Bremse und bedecktem Bremsersitz, incl. Achsen und Räder	10 649	88		
Neubeschaffung von 4 Stück dergleichen wie vor, jedoch ohne Bremse und Bremsersitz, incl. Achsen und Räder	11 139	90		
Neubeschaffung von 10 Stück offenen 4rädr. Güterwagen mit hohen Bords à 10 000 kg Tragkraft, ohne Bremse, jedoch incl. Achsen und Räder	24 762	12		
Erneuerung der Zugapparate, Spiralfedern und Bufferhülsen an 14 St. Personenwagen	2 976	51		
Auswechselung älterer Lauensteinscher Bufferfedern gegen solche neuerer Construction an 5 Stück Güterwagen	209	52		
Auswechselung der gußeisernen Bufferhülsen und flachen Spiralfedern an 3 Stück älteren Lauensteinschen Güterwagen gegen schmiedeeiserne Bufferhülsen und Spiralfedern neuerer Construction	306	95		
Erneuerung der Blechverkleidung an einem Personenwagen bei gleichzeitiger Erneuerung der Thürcharniere, Schlösser, Thürsäulen ꝛc.	895	4		
Erneuerung des Oberkastens an 2 Stück Etagewagen	1 372	93		
Erneuerung des Oberkastens an 3 St. offenen Güterwagen mit hohen Bords (Kohlenwagen)	1 282	51		
Desgleichen an 3 Stück offenen Güterwagen mit niedrigen Bords	926	39		
Erneuerung der Fußböden an 19 Stück Güterwagen	1 408	69		
Erneuerung der Polster und Polsterbezüge, nebst Gardienen und Rouleaux in 4 Coupees I. Cl. und 27 Coupees II. Cl.	8 053	11		
Erneuerung der Wand- und Deckenverkleidungen in 38 Coupees I. und II. Cl.	1 394	36		
Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 20 St. bedeckten Güterwagen	790	64		
Neubeschaffung und Aufziehen von 52 St. Radbandagen für Personenwagen	3 401	92		
Desgleichen von 226 St. Radbandagen für Güterwagen	14 785	29		
			84 355	76
Summe der **Ausgaben:**			545 867	60

III. Abschluß.

I. Einnahmen	1 500 892	24
II. Ausgaben	545 867	60
Bestand des Erneuerungsfonds ulto 1882:	955 024	64

Effecten-Bestand des Reserve- und des Erneuerungs-Fonds

ultimo 1882.

Benennung der Effecten.	Nominalwerth M.
1. Reserve-Fonds.	
Berlin-Potsdam-Magdeburger 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. D.	94 500
Dortmund-Soester 4 pCt. Prioritäts-Obligationen Serie I.	52 500
Magdeburg-Leipziger 4 pCt. Prioritäts-Obligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Gesellschaft Litt. B.	80 000
Magdeburg-Halberstädter 4½ Prioritäts-Obligationen von 1873	48 000
Bergisch-Märkische 3½ pCt. Prioritäts-Obligationen Serie III. Litt. C.	106 800
Obligationen der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Eisenbahn-Schuld de 1870, à 3½ pCt.	27 900
Königlich Preußische 4 pCt. consolidirte Staats-Anleihe	214 300
in Summe:	624 000
2. Erneuerungs-Fonds.	
Oberschlesische 4 pCt. Prioritäts-Obligationen von 1873	96 000
Königlich Preußische 4 pCt. consolidirte Staats-Anleihe	853 200
in Summe:	949 200

VI.

Stationsweise Zusammenstellung der Personen-Frequenz im Jahre 1882.

№	Von resp. nach:	Es sind **abgegangen** von den Stationen:						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.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militairs.	Zusammen.
1	Lübeck	775	13 641	35 664	36 923	5 805	92 808	735	13 438	35 017	50 102	8 816	108 108	1 510	27 079	70 681	87 025	14 621	200 916
2	Lüdersdorf	—	115	2 768	6 650	59	9 592	—	130	2 958	8 560	46	11 694	—	245	5 726	15 210	105	21 286
3	Schönberg	46	2 853	16 078	16 996	576	36 549	56	2 967	15 941	15 139	654	34 757	102	5 820	32 019	32 135	1 230	71 306
4	Grevesmühlen	133	4 233	13 366	12 380	772	30 884	133	4 257	12 710	13 386	768	31 254	266	8 490	26 076	25 766	1 540	62 138
5	Plüschow	—	111	299	2 151	36	2 597	—	84	327	1 697	31	2 139	—	195	626	3 848	67	4 736
6	Bobitz	47	1 382	3 530	4 907	184	10 050	39	1 368	3 294	4 832	122	9 655	86	2 750	6 824	9 739	306	19 705
7	Kleinen	86	3 002	15 979	16 120	938	36 125	81	2 879	16 173	15 542	787	35 462	167	5 881	32 152	31 662	1 725	71 587
8	Mecklenburg	—	460	3 165	4 135	100	7 860	—	486	3 337	3 243	135	7 201	—	946	6 502	7 378	235	15 061
9	Wismar	224	8 614	26 055	23 789	3 618	62 300	257	8 657	26 141	23 499	4 023	62 577	481	17 271	52 196	47 288	7 641	124 877
10	Lübstorf	—	216	1 891	7 017	92	9 216	—	217	1 793	6 546	64	8 620	—	433	3 684	13 563	156	17 836
11	Schwerin	1 276	25 266	50 392	57 337	11 521	145 792	1 218	25 454	52 183	58 759	12 987	150 601	2 494	50 720	102 575	116 096	24 508	296 393
12	Holthusen	—	271	2 350	7 148	157	9 926	—	259	2 307	5 513	136	8 215	—	530	4 657	12 661	293	18 141
13	Zachun	10	709	1 516	10 298	223	12 756	7	751	1 586	10 012	195	12 551	17	1 460	3 102	20 310	418	25 307
14	Kirch-Jesar	—	14	114	668	16	812	—	10	103	417	8	538	—	24	217	1 085	24	1 350
15	Hagenow	869	13 500	22 714	25 224	9 100	71 407	957	13 178	21 500	28 781	6 442	70 858	1 826	26 678	44 214	54 005	15 542	142 265
16	Ventschow	31	852	1 115	4 113	160	6 271	29	869	1 212	4 347	274	6 731	60	1 721	2 327	8 460	434	13 002
17	Blankenberg	51	2 779	9 091	12 976	1 061	25 958	52	2 674	9 312	12 421	778	25 237	103	5 453	18 403	25 397	1 839	51 195
18	Warnow	19	674	1 658	4 636	182	7 169	34	716	1 629	4 539	220	7 138	53	1 390	3 287	9 175	402	14 307
19	Bützow	164	5 951	21 722	19 831	1 802	49 470	134	5 818	22 009	18 944	1 900	48 805	298	11 769	43 731	38 775	3 702	98 275
20	Schwaan	23	2 489	16 064	19 067	770	38 413	29	2 522	15 938	19 165	773	38 427	52	5 011	32 002	38 232	1 543	76 840
21	Rostock	786	19 161	43 950	40 654	5 746	110 297	800	19 422	44 400	39 327	6 676	110 625	1 586	38 583	88 350	79 981	12 422	220 922
22	Güstrow	259	11 185	29 920	27 511	1 769	70 644	253	11 217	29 423	27 630	1 907	70 430	512	22 402	59 343	55 141	3 676	141 074
23	Lalendorf	101	2 695	5 429	8 426	424	17 075	119	2 606	5 537	8 306	356	16 924	220	5 301	10 966	16 732	780	33 999
24	Teterow	306	4 540	14 608	15 781	1 053	36 288	269	4 503	14 530	14 844	1 076	35 222	575	9 043	29 138	30 625	2 129	71 510
25	Malchin	194	7 345	27 318	17 316	1 677	53 850	207	7 298	27 326	16 338	1 691	52 860	401	14 643	54 644	33 654	3 368	106 710
26	Gielow	—	213	3 550	—	61	3 824	—	207	3 495	1	34	3 737	—	420	7 045	1	95	7 561
27	Basedow	—	551	2 038	—	33	2 622	—	591	2 205	—	23	2 819	—	1 142	4 243	—	56	5 441
28	Schwinkendorf	—	772	3 498	15	58	4 343	—	790	3 458	7	91	4 346	—	1 562	6 956	22	149	8 689
29	Levenstorf	—	173	2 487	1	17	2 678	—	159	2 572	—	18	2 749	—	332	5 059	1	35	5 427
30	Schönau-Falkenhagen	—	219	1 401	1	69	1 690	—	222	1 612	1	40	1 875	—	441	3 013	2	109	3 565
31	Waren	84	2 505	11 838	21	611	15 059	88	2 661	11 680	11	643	15 083	172	5 166	23 518	32	1 254	30 142
32	Stavenhagen	248	2 705	9 685	10 950	804	24 392	225	2 710	9 823	10 292	871	23 921	473	5 415	19 508	21 242	1 675	48 313
33	Kleth	—	112	237	722	12	1 083	—	111	255	687	9	1 062	—	223	492	1 409	21	2 145
34	Mölln	74	1 909	3 287	5 119	339	10 728	69	1 792	3 308	5 256	291	10 716	143	3 701	6 595	10 375	630	21 444
35	Neubrandenburg	692	12 500	27 717	28 720	10 469	80 098	727	12 732	27 510	26 951	7 983	75 903	1 419	25 232	55 227	55 671	18 452	156 001
36	Sponholz	7	665	2 360	5 995	388	9 415	7	665	2 288	4 895	388	8 243	14	1 330	4 648	10 890	776	17 658
37	Oertzenhof	62	2 177	5 671	8 269	478	16 657	77	2 121	5 534	8 164	456	16 352	139	4 298	11 205	16 433	934	33 009
38	Landesgrenze	251	4 707	12 337	28 364	4 765	50 424	216	4 725	12 436	22 077	4 233	43 687	467	9 432	24 773	50 441	8 998	94 111
	Summe	6 818	161 266	452 862	490 231	65 945	1 177 122	6 818	161 266	452 862	490 231	65 945	1 177 122	13 636	322 532	905 724	980 462	131 890	2 354 244

VII.

Stationsweise Zusammenstellung
der
beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1882.

№	Von resp. nach	Es sind **versandt** von den Stationen:				Es sind **angekommen** auf den Stationen:				Im **Versand** u. **Empfang** sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen.	
		1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10
1	Lübeck	42 754	9	514	7	63 814	8	646	6	106 569	7	1 161	3
2	Schönberg	4 776	9	46	8	4 412	1	59	4	9 189	0	106	2
3	Grevesmühlen	9 329	3	71	3	8 504	5	79	2	17 833	8	150	5
4	Bobitz	2 446	1	9	9	1 755	8	16	6	4 201	9	26	5
5	Kleinen	2 415	2	13	8	6 419	2	27	4	8 834	4	41	2
6	Mecklenburg	18	9	—	—	2	1	—	—	21	0	—	—
7	Wismar	58 220	9	290	3	13 032	5	181	2	71 253	4	471	5
8	Schwerin	16 805	8	377	0	51 487	4	466	6	68 293	2	843	6
9	Zachun	2 036	9	8	5	1 130	0	14	9	3 166	9	23	4
10	Hagenow	60 591	6	576	6	61 401	5	506	8	121 993	1	1 083	4
11	Ventschow	1 918	6	17	4	923	0	17	5	2 841	6	34	9
12	Blankenberg	12 065	0	46	6	5 705	4	77	0	17 770	4	123	6
13	Friedrichswalde	1 055	2	—	—	45	9	—	—	1 101	1	—	—
14	Warnow	1 224	9	17	2	818	1	16	7	2 043	0	33	9
15	Bützow	8 643	1	84	8	8 164	6	108	4	16 807	7	193	2
16	Schwaan	6 096	9	52	8	2 315	3	57	8	8 412	2	110	6
17	Rostock	33 447	4	709	0	34 047	5	535	2	67 494	9	1 244	2
18	Güstrow	20 182	7	237	0	31 932	8	234	7	52 115	5	471	7
19	Lalendorf	3 708	6	28	0	2 574	7	32	4	6 283	3	60	4
20	Teterow	20 135	8	163	3	7 910	6	94	8	28 046	4	258	1
21	Malchin	17 363	4	84	2	37 608	3	109	4	54 971	7	193	6
22	Gielow	1 402	3	2	3	447	3	3	4	1 849	6	5	7
23	Basedow	2 494	1	2	1	907	5	4	6	3 401	6	6	7
24	Schwinkendorf	7 874	9	4	5	1 767	5	4	6	9 642	4	9	1
25	Levenstorf	426	5	2	4	119	6	—	2	546	1	2	6
26	Schönau-Falkenhagen	1 359	8	—	7	359	3	1	8	1 719	1	2	5
27	Waren	3 917	6	43	9	7 187	8	62	7	11 105	4	106	6
28	Stavenhagen	10 883	6	99	3	20 874	7	76	0	31 758	3	175	3
29	Kastorff	1 383	7	—	—	289	3	—	—	1 673	0	—	—
30	Kleth	5 415	9	—	5	2 253	7	1	6	7 669	6	2	1
31	Mölln	3 150	3	22	9	2 362	6	25	7	5 512	9	48	6
32	Neubrandenburg	27 697	6	366	3	36 107	8	483	2	63 805	4	849	5
33	Sponholz	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6	—	—
34	Oertzenhof	5 928	1	32	1	4 223	3	37	1	10 151	4	69	2
35	Landesgrenze	43 206	0	264	2	19 471	4	206	9	62 677	4	471	1
	Summe	440 378	5	4 190	4	440 378	5	4 190	4	880 757	0	8 380	8

Nachweisung
der
im Jahre 1882 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

№	Von	I. Fahrzeuge	II. Vieh.							
			Pferde Stück.	Rindvieh. Stück.	Kälber. Stück.	Schafe. Stück.	Schweine Stück.	Hunde Stück.	Geflügel Stück.	Menagerie und andere Thiere. Stück.
1	Lübeck	7	2 384	1 467	232	293	12	181	—	1
2	Lüdersdorf	—	—	—	—	—	—	13	—	—
3	Schönberg	—	249	575	362	1 504	965	55	—	—
4	Grevesmühlen	—	365	336	4	1 471	217	85	—	—
5	Plüschow	—	—	—	—	—	—	3	—	—
6	Bobitz	—	57	25	1	1 102	59	22	—	—
7	Kleinen	—	24	31	9	1 614	24	115	—	—
8	Mecklenburg	—	—	—	—	—	—	16	—	—
9	Wismar	—	240	444	225	7 704	2 589	136	26	—
10	Lübstorf	—	—	—	—	—	—	30	—	—
11	Schwerin	9	309	163	48	5 146	4 540	403	—	—
12	Holthusen	—	—	—	—	—	—	26	—	—
13	Zachun	—	2	—	25	75	—	40	—	—
14	Hagenow	15	918	522	25	26	89	390	—	—
15	Ventschow	—	—	1	—	151	—	23	—	—
16	Blankenberg	—	27	525	215	3 493	2 468	69	—	—
17	Warnow	—	—	3	10	54	—	17	—	—
18	Bützow	1	78	256	24	1 111	1 094	154	100	—
19	Schwaan	—	254	615	268	3 320	1 796	98	—	—
20	Rostock	4	304	188	14	2 661	430	289	276	—
21	Güstrow	2	515	594	212	3 523	2 384	238	—	—
22	Lalendorf	—	39	144	78	962	368	64	—	—
23	Teterow	—	95	576	485	7 405	4 173	141	165	—
24	Malchin	1	177	348	111	2 515	874	151	—	—
25	Gielow	—	—	1	—	—	—	9	—	—
26	Basedow	—	—	—	—	—	35	12	—	—
27	Schwinkendorf	—	5	51	17	457	86	6	—	—
28	Levenstorf	—	—	5	—		—	14	—	—
29	Schönau-Falkenhagen	—	—	—	—	—	22	14	—	—
30	Waren	—	22	41	—	707	20	70	—	—
31	Stavenhagen	—	54	339	182	2 556	1 827	67	—	—
32	Kleth	—	—	—	—	—	—	3	—	—
33	Mölln	—	22	69	8	724	64	44	—	—
34	Neubrandenburg	12	881	1 021	34	2 912	290	286	—	—
35	Sponholz	—	—	—	—	—	—	22	—	—
36	Oertzenhof	—	22	98	106	1 176	682	69	—	—
37	Landesgrenze	38	1 054	1 029	23	7 924	44 431	197	800	1
	Summe:	89	8 097	9 467	2 718	60 586	69 539	3 572	1 367	2

Zusammen 155 348 Stück Vieh (incl. Hunde der Reisenden.)

Davon sind befördert im Binnenverkehr . . . . 21 836 Stück,

im Verkehr mit anderen Bahnen . . . . . 133 512 „

Summe wie vor: 155 348 Stück.

IX.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1882.				1881.				1880			
	Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck	3	92 808	1	7 792 661	3	94 244	1	7 945 376	3	93 107	1	7 763 157
Lüdersdorf	25	9 592	26	110 177	24	9 454	26	106 775	23	9 553	26	108 886
Schönberg	12	36 549	16	961 460	12	36 584	15	976 245	13	36 568	14	984 096
Grevesmühlen	15	30 884	12	1 181 292	15	30 403	12	1 191 521	15	30 071	12	1 208 741
Plüschow	35	2 597	35	27 750	36	1 032	37	10 343	—	—	—	—
Bobitz	23	10 050	22	277 069	22	10 562	22	286 972	24	9 438	22	268 718
Kleinen	14	36 125	17	906 576	14	34 330	17	927 246	14	33 226	17	877 254
Mecklenburg	28	7 860	30	75 600	28	8 058	30	76 262	26	7 803	28	74 304
Wismar	7	62 300	8	2 687 266	7	61 241	8	2 638 198	7	60 417	8	2 634 356
Lübstorf	27	9 216	28	94 669	27	8 095	28	82 210	33	2 453	34	24 803
Schwerin	1	145 792	3	6 286 952	1	142 950	3	6 170 543	1	139 295	3	6 119 782
Holthusen	24	9 926	27	105 454	25	9 361	27	98 788	22	10 319	27	108 232
Zachun	21	12 756	23	210 283	21	12 545	23	206 792	21	13 226	23	217 749
Kirch-Jesar	38	812	38	15 762	37	935	36	18 745	36	1 235	35	20 559
Hagenow	5	71 407	6	3 899 033	6	68 472	6	3 325 685	5	66 698	7	3 212 591
Ventschow	30	6 271	25	170 323	30	5 915	25	152 211	29	6 006	25	159 801
Blankenberg	16	25 958	14	1 088 788	16	26 324	13	1 085 918	16	25 701	13	1 074 831
Warnow	29	7 169	24	197 553	29	7 622	24	206 205	27	6 999	24	189 314
Bützow	10	49 470	10	1 871 862	8	49 791	10	1 849 935	9	48 001	11	1 786 706
Schwaan	11	38 413	15	983 660	11	36 690	16	937 751	12	36 847	15	939 694
Rostock	2	110 297	2	7 403 374	2	107 003	2	7 210 246	2	105 984	2	7 014 816
Güstrow	6	70 644	7	3 405 036	5	69 860	7	3 309 527	4	69 648	6	3 295 152
Lalendorf	18	17 075	19	573 818	18	16 859	19	539 077	18	17 133	19	544 460
Teterow	13	36 288	11	1 740 637	13	35 673	11	1 711 293	10	44 736	9	2 544 889
Malchin	8	53 850	9	2 205 059	9	49 756	9	2 028 821	8	50 963	10	2 052 504
Gielow	32	3 824	34	28 394	32	3 505	34	26 431	31	3 410	32	26 182
Basedow	34	2 622	33	28 865	34	2 416	33	26 831	34	2 294	33	24 900
Schwinkendorf	31	4 343	31	56 588	31	3 994	31	52 242	30	4 189	30	54 937
Levenstorf	33	2 678	32	30 365	33	2 702	32	30 904	32	2 720	31	30 665
Schönau-Falkenh.	36	1 690	36	24 076	35	1 359	35	19 512	35	1 243	36	17 513
Waren	20	15 059	18	700 746	20	14 472	18	697 461	20	14 609	18	690 899
Stavenhagen	17	24 392	13	1 129 276	17	22 178	14	1 049 241	17	20 340	16	896 152
Kleth	37	1 083	37	19 183	—	—	—	—	—	—	—	—
Mölln	22	10 728	21	443 139	23	10 215	21	404 594	25	9 416	21	375 796
Neubrandenburg	4	80 098	4	5 846 473	4	70 533	5	4 642 629	6	65 885	5	4 213 693
Sponholz	26	9 415	29	82 754	26	8 781	29	80 664	28	6 305	29	55 480
Oertzenhof	19	16 657	20	471 556	19	16 677	20	504 989	19	15 594	20	469 693
Landesgrenze	9	50 424	5	5 103 847	10	47 214	4	5 017 875	11	42 971	4	4 249 306
Summe	1 177 122		58 237 376		1 137 805		55 646 058		1 114 403		54 330 611	
Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:	49,474 Kilometer				48,906 Kilometer				48,748 Kilometer			

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

der Personenbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1882.				1881.				1880.			
	Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militairs		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer	
Lübeck	3	108 108	1	10 491 946	3	102 456	1	9 698 248	3	99 046	1	8 862 650
Lüdersdorf	22	11 694	26	129 055	22	11 253	26	123 475	22	11 387	26	125 731
Schönberg	14	34 757	17	920 380	13	35 059	14	945 468	13	34 993	15	951 703
Grevesmühlen	15	31 254	12	1 167 130	15	30 559	12	1 161 013	15	30 234	12	1 183 714
Plüschow	35	2 139	35	24 839	36	757	37	8 301	—	—	—	—
Bobitz	24	9 655	22	265 112	24	10 086	22	271 200	24	8 991	22	248 584
Kleinen	12	35 462	16	936 616	14	33 747	16	924 166	14	32 838	14	985 239
Mecklenburg	28	7 201	30	72 577	29	7 256	29	72 151	26	7 080	28	72 621
Wismar	7	62 577	8	2 692 647	7	61 647	8	2 629 185	7	61 249	8	2 645 137
Lübstorf	25	8 620	28	85 548	26	7 674	28	75 519	34	2 175	34	21 860
Schwerin	1	150 601	3	6 514 438	1	147 793	3	6 335 765	1	144 422	3	6 309 918
Holthusen	27	8 215	27	87 949	25	7 847	27	83 650	25	7 471	27	79 097
Zachun	21	12 551	23	200 763	21	12 577	23	199 915	21	13 137	23	208 271
Kirch-Jesar	38	538	38	8 832	37	576	36	9 235	36	1 090	35	19 772
Hagenow	5	70 858	5	4 023 374	4	70 220	5	3 892 064	5	67 848	5	3 506 494
Ventschow	30	6 731	25	173 683	30	6 169	25	155 841	28	6 114	25	159 528
Blankenberg	16	25 237	13	1 048 931	16	26 146	13	1 063 753	16	25 708	13	1 057 988
Warnow	29	7 138	24	189 609	27	7 518	24	193 637	27	7 017	24	181 072
Bützow	9	48 805	10	1 807 445	8	49 460	10	1 844 016	9	47 685	11	1 780 455
Schwaan	11	38 427	14	1 003 444	11	36 691	15	928 277	12	36 815	16	938 426
Rostock	2	110 625	2	7 470 449	2	106 630	2	7 171 776	2	106 524	2	7 042 260
Güstrow	6	70 430	7	3 355 812	5	69 263	7	3 272 737	4	69 089	7	3 254 938
Lalendorf	18	16 924	19	534 789	18	16 859	19	521 324	18	17 337	19	542 290
Teterow	13	35 222	11	1 641 237	12	35 122	11	1 650 888	10	40 474	9	2 210 646
Malchin	8	52 860	9	2 167 166	9	48 516	9	2 003 707	8	49 674	10	2 043 717
Gielow	32	3 737	34	27 725	32	3 592	34	28 242	31	3 476	33	27 097
Basedow	33	2 819	33	31 129	34	2 628	33	29 699	33	2 544	32	28 366
Schwinkendorf	31	4 346	31	56 226	31	3 943	31	51 398	30	4 371	30	57 118
Levenstorf	34	2 749	32	31 281	33	2 711	32	30 761	32	2 613	31	30 056
Schönau-Falkenh.	36	1 875	36	24 637	35	1 355	35	19 509	35	1 158	36	15 376
Waren	20	15 083	18	724 697	20	14 584	18	695 423	20	14 950	18	704 569
Stavenhagen	17	23 921	15	956 996	17	21 665	17	874 422	17	20 511	17	836 434
Kleth	37	1 062	37	18 558	—	—	—	—	—	—	—	—
Mölln	23	10 716	21	379 005	23	10 175	21	366 641	23	9 399	21	350 440
Neubrandenburg	4	75 903	4	4 874 837	6	69 159	4	4 165 574	6	66 801	4	4 065 886
Sponholz	26	8 243	29	73 861	28	7 355	30	69 137	29	5 290	29	48 396
Oertzenhof	19	16 352	20	430 039	19	16 294	20	424 980	19	15 391	20	426 856
Landesgrenze	10	43 687	6	3 594 614	10	42 463	6	3 654 961	11	39 501	6	3 307 906
Summe		1 177 122		58 237 376		1 137 805		55 646 058		1 114 403		54 330 611

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt: 49,474 Kilometer. 48,906 Kilometer. 48,748 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

X. Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1882						1881.						1880.					
	Tonnen			Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			Tonnen			Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer			Tonnen			Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		
		1/1	1/10		1/1	1/10		1/1	1/10		1/1	1/10		1/1	1/10		1/1	1/10
Lübeck	4	43 269	6	1	5 358 931	4	4	41 420	5	3	5 134 555	8	4	33 865	2	2	4 167 890	8
Schönberg	19	4 823	7	20	117 041	2	18	3 238	4	21	85 723	8	17	5 125	6	20	134 423	2
Grevesmühlen	13	9 400	6	15	387 843	0	12	8 721	4	16	353 636	9	10	11 268	5	15	456 592	1
Bobitz	24	2 456	0	24	80 714	8	23	1 332	2	23	41 835	7	22	2 189	1	22	70 095	8
Kleinen	25	2 429	0	23	93 594	7	20	2 555	5	22	76 357	6	20	3 385	4	21	104 185	0
Mecklenburg	34	18	9	34	491	4	22	7	4	32	192	4	—	—	—	—	—	—
Wismar	2	58 511	2	4	3 751 857	8	2	53 733	7	5	3 022 757	5	1	56 139	6	4	3 151 743	0
Schwerin	10	17 182	8	11	820 257	6	9	14 181	1	9	708 861	0	7	18 291	5	9	853 677	2
Zachun	26	2 045	4	26	47 571	2	25	1 295	4	25	33 143	5	24	1 718	9	24	43 970	2
Hagenow	1	61 168	2	2	5 106 619	8	1	67 749	6	2	5 258 658	6	3	49 878	5	3	3 863 652	0
Ventschow	27	1 936	0	25	60 765	5	26	1 135	7	26	27 024	9	23	1 823	6	23	44 300	4
Blankenberg	11	12 111	6	12	734 421	9	11	12 021	4	10	695 128	2	11	11 129	6	12	596 988	2
Friedrichswalde	32	1 055	2	28	38 867	7	22	2 431	3	20	103 355	6	26	1 159	0	25	39 294	0
Warnow	31	1 242	1	27	40 099	4	27	927	6	24	33 756	9	27	924	0	26	31 967	2
Bützow	14	8 727	9	13	668 254	3	13	8 006	1	13	550 667	4	14	7 823	8	13	579 461	9
Schwaan	16	6 149	7	14	445 107	0	14	6 937	0	12	571 446	0	15	6 489	4	16	448 911	3
Rostock	5	34 156	4	5	3 215 777	5	5	32 413	3	4	3 161 164	0	5	30 735	7	5	3 064 772	4
Güstrow	7	20 419	7	8	1 756 702	7	7	17 250	2	8	1 437 123	5	9	16 768	4	8	1 350 331	4
Lalendorf	21	3 736	6	17	206 224	0	19	2 817	5	18	147 033	3	21	3 082	9	18	162 805	0
Teterow	8	20 299	1	7	2 090 998	5	8	15 168	9	7	1 614 226	8	8	17 594	9	7	1 749 907	5
Malchin	9	17 447	6	9	1 123 706	6	10	12 460	9	11	657 813	3	12	9 557	0	11	732 352	7
Gielow	28	1 404	6	32	14 557	0	29	273	4	29	5 256	9	29	175	2	29	3 016	3
Basedow	23	2 496	2	29	31 934	9	28	586	6	28	8 917	9	28	645	8	28	7 948	0
Schwinkendorf	15	7 879	4	21	115 202	3	24	1 307	0	27	18 277	0	25	1 565	8	27	21 913	4
Levenstorf	33	428	9	33	6 860	3	31	178	6	31	2 660	7	31	—	3	31	3	9
Schönau-Falkenh	30	1 360	5	30	25 632	2	30	251	3	30	3 254	9	30	136	0	30	2 849	5
Waren	20	3 961	5	16	387 393	6	17	3 850	8	15	387 489	6	18	4 780	7	14	542 288	1
Stavenhagen	12	10 982	9	10	972 696	5	15	6 703	7	14	515 397	8	13	8 539	3	10	798 331	9
Kastorf	29	1 383	7	31	16 604	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kleth	18	5 416	4	22	97 510	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mölln	22	3 173	2	19	133 141	4	21	2 520	8	19	113 532	4	19	3 819	4	17	172 420	5
Neubrandenburg	6	28 063	9	6	2 623 069	2	6	20 297	0	6	1 895 681	5	6	23 973	3	6	2 622 129	0
Oertzenhof	17	5 960	2	18	176 145	0	16	4 865	6	17	154 517	6	16	5 737	7	19	145 938	8
Landesgrenze	3	43 470	2	3	4 815 753	9	3	46 826	1	1	6 247 628	6	2	52 519	6	1	7 797 187	1
Summe:		444 568	9		35 562 349	0		393 466	0		33 067 077	6		390 843	7		33 761 347	8

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt: 79,993 Kilometer. 84,040 Kilometer. 86,380 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung

der Güterbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1882. Tonnen		1882. Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		1881. Tonnen		1881. Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		1880. Tonnen		1880. 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 64 461	4	1 8 392 632	2	1 60 818	1	1 8 484 520	5	1 73 683	2	1 10835 258	8
Schönberg	17 4 471	5	18 172 222	8	18 4 389	1	18 180 911	7	15 4 893	9	16 192 502	1
Grevesmühlen	11 8 583	7	14 453 855	7	10 9 578	2	12 510 202	6	10 7 786	3	13 350 476	1
Bobitz	23 1 772	4	22 64 469	1	23 1 755	1	23 60 573	4	26 500	7	23 22 868	0
Kleinen	15 6 446	6	21 142 793	5	15 6 109	2	21 144 314	0	13 6 643	2	18 153 294	7
Mecklenburg	34 2	1	34 54	6	32 —	7	32 18	2	— —	—	— —	—
Wismar	10 13 213	7	10 792 196	0	9 14 709	1	9 990 192	6	9 13 229	6	9 770 299	9
Schwerin	3 51 954	0	6 2 348 119	5	2 57 561	6	6 2 429 061	8	3 51 517	7	6 2 155 592	9
Zachun	25 1 144	9	24 43 020	8	21 2 597	6	22 90 157	1	22 909	2	22 38 471	0
Hagenow	2 61 908	3	2 5 367 996	7	3 54 023	3	2 4 643 844	2	2 63 580	0	2 5 394 512	7
Ventschow	26 940	5	25 34 796	1	24 730	3	24 24 514	0	25 510	8	25 13 939	9
Blankenberg	16 5 782	4	15 313 971	7	16 5 463	4	15 289 215	2	16 4 575	9	15 232 806	4
Friedrichswalde	33 45	9	33 1 865	4	30 115	7	27 4 396	6	30 45	0	29 1 710	0
Warnow	28 834	8	27 25 484	8	26 316	7	25 17 953	9	23 699	0	24 22 240	9
Bützow	12 8 273	0	13 518 118	2	13 7 739	2	13 506 049	4	12 6 725	9	12 409 739	3
Schwaan	21 2 373	1	20 150 744	1	19 3 487	3	17 181 884	3	19 2 169	6	20 141 386	8
Rostock	6 34 582	7	3 3 912 779	8	4 35 256	5	3 4 028 865	6	5 33 852	8	3 3 713 223	9
Güstrow	7 32 167	5	7 2 259 131	9	6 25 099	7	7 1 711 124	7	6 22 242	4	7 1 444 843	0
Lalendorf	19 2 607	1	19 168 320	2	20 2 810	7	19 174 870	0	20 2 231	5	19 150 937	8
Teterow	13 8 005	4	11 664 881	7	12 8 374	9	10 723 935	8	11 7 607	5	10 689 448	3
Malchin	4 37 717	7	8 2 198 397	2	8 16 320	3	8 1 132 688	4	8 15 357	0	8 1 117 490	6
Gielow	29 450	7	30 6 916	3	27 364	7	29 2 787	9	29 117	6	30 884	0
Basedow	27 912	1	28 12 094	5	28 187	1	30 2 225	6	27 163	6	28 1 843	4
Schwinkendorf	24 1 772	1	26 25 970	0	25 669	8	26 9 297	7	24 650	3	26 9 013	4
Levenstorf	32 119	8	32 2 039	1	31 35	5	31 484	2	31 —	9	31 9	9
Schönau-Falkenh	30 361	1	29 8 957	6	29 134	9	28 2 797	3	28 130	8	27 2 713	2
Waren	14 7 250	5	12 569 195	1	14 6 495	4	11 534 729	7	14 5 132	5	11 437 166	8
Stavenhagen	8 20 950	7	9 1 263 672	6	11 8 67[illegible]	9	14 466 330	7	17 4 322	7	14 346 751	8
Kastorf	31 289	3	31 3 471	6	— —	—	— —	—	— —	—	— —	—
Kleth	22 2 255	3	23 55 223	6	— —	—	— —	—	— —	—	— —	—
Mölln	20 2 388	3	17 203 720	8	22 2 461	1	16 188 418	5	21 1 769	1	17 160 529	6
Neubrandenburg	5 36 591	0	4 2 594 704	2	5 34 859	9	4 2 715 616	4	4 35 001	3	4 2 468 454	5
Sponholz	35 —	6	35 4	8	— —	—	— —	—	— —	—	— —	—
Oertzenhof	18 4 260	4	16 206 543	1	17 4 736	6	20 165 301	7	18 3 878	4	21 127 013	6
Landesgrenze	9 19 678	3	5 2 583 983	7	4 17 385	4	5 2 649 793	9	7 20 615	3	5 2 355 924	5
Summe	444 568	9	35 562 349	0	393 466	0	33 067 077	6	390 843	7	33 761 347	8

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt: 79,993 Kilometer. 84,040 Kilometer. 86,380 Kilometer.

für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

XI.

Rechnung
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1882.

№	Gegenstand.	Betrag. M.	₰
	Einnahme.		
1	Bestand am 31. December 1881	382 052	31
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	19 383	51
3	Erlös für gefundene Gegenstände	46	44
4	Strafgelder	177	95
5	Zinsen auf belegte Capitalien	15 157	25
6	Zuschuß der Eisenbahn-Gesellschaft	18 121	83
7	Zufällige Einnahmen	1 988	33
	Einnahme überhaupt:	436 927	62
	Ausgabe.		
1	Invaliden-Pensionen	3 262	38
2	Wittwen-Pensionen	2 369	52
3	Waisen-Pensionen	84	—
4	Unterstützungen	598	13
5	Coursdifferenz auf Effecten	702	30
	Ausgabe überhaupt:	7 016	33
	Abschluß.		
	Einnahme	436 927	62
	Ausgabe	7 016	33
	Bestand am 31. December 1882:	429 911	29
	Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Eisenbahn-Haupt-Casse in **Effecten** mit	429 650	60
	in **Baar** mit	260	69
	Zusammen mit	429 911	29

XI.

Rechnung
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1882.

№	Gegenstand.	Betrag. M.	₰
	Einnahme.		
1	31. December 1881	382 052	31
2	iträge der Mitglieder	19 383	51
3	fundene Gegenstände	46	44
4	. . . . .	177	95
5	elegte Capitalien	15 157	25
6	Eisenbahn-Gesellschaft	18 121	83
7	nahmen	1 988	33
	Einnahme überhaupt: . . .	436 927	62
	Ausgabe.		
1	ensionen	3 262	38
2	nsionen	2 369	52
3	ionen	84	—
4	en	598	13
5	ß auf Effecten	702	30
	Ausgabe überhaupt: . . .	7 016	33
	Abschluß.		
	ahme	436 927	62
	be	7 016	33
	Bestand am 31. December 1882: . . .	429 911	29
	de Bestand befindet sich im Deposito der Eisenbahn-Haupt-Casse in **Effecten** mit	429 650	60
	in **Baar** mit	260	69
	Zusammen mit . . .	429 911	29

the scale towards document
UB Rostock
05 16000
306