



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

1885(1886)

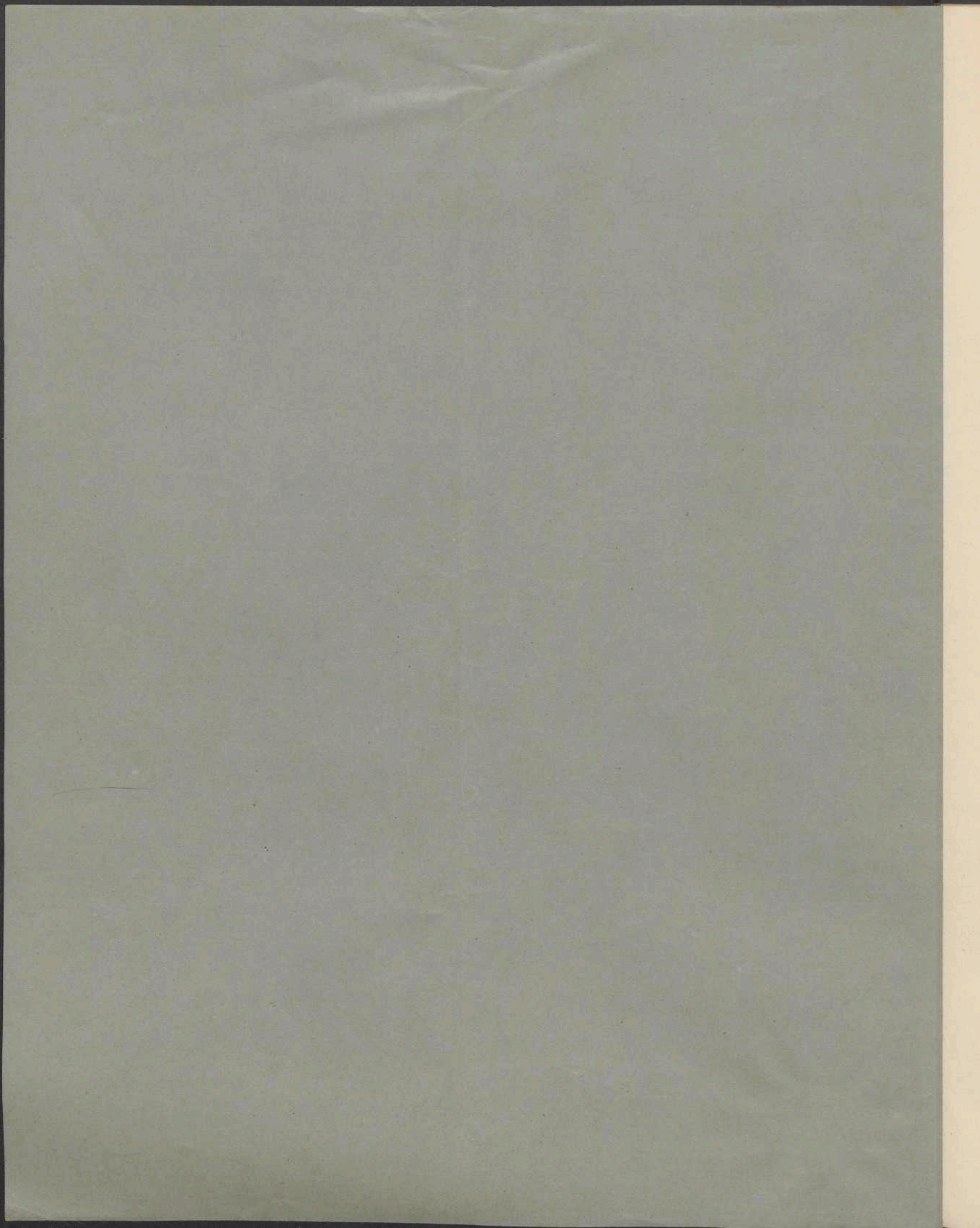
Schwerin: Druck der F. Hartig'schen Officin, [1886?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765936233>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext



g.



Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1885.

Schwerin.

Druck der J. Hartig'schen Officin.

Verlags-Vertrieb

Verlag der Buchhandlung

Verlag der Buchhandlung



über das Jahr

1885

Schwarz

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 Stralsburg 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-Gründung 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 Eisenbahn Güstrow-Landesgrenze ist am 23. April 1862 in Angriff genommen worden.

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

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

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

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

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

Das Gesamt-Bau-Kapital betrug	41 139 834 M
Das Kapital für Erweiterung der Bahn etc. ult. 1872	1 310 513 „

Summa 42 450 347 M

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

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

Die Gesellschaft hat dafür den Preis von 4 500 000 \mathcal{F} = 13 500 000 \mathcal{M} in 27 000 Stück Stammactien à 500 \mathcal{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 \mathcal{F} = 960 000 \mathcal{M} übernommen, deren Werth, mit Rücksicht auf die in den Annuitäten enthaltenen Zins- und Amortisationsbeträge zu 5% capitalisirt, sich auf 6 400 000 \mathcal{F} = 19 200 000 \mathcal{M} berechnet (cf. § 5 des Gesellschafts-Statuts).

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 Müritzer-See daselbst unter der Modalität übernommen, daß die Secundärbahn einen integrierenden Theil des Hauptunternehmens bildet und auf dieselbe das Gesellschafts-Statut und der Kaufcontract vom 2/12. April 1873, sowie der mit der Großherzoglichen Regierung abgeschlossene Zusatzvertrag vom 14. Januar 1879 gleichmäßig Anwendung findet. Der Bau der Secundärbahn ist im April 1879 in Angriff genommen, die Betriebsöffnung hat am 9. November 1879 stattgefunden.

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

die Großherzogliche Regierung einen Landeszuschuß von	
20 000 \mathcal{M} pro km, in Summa	568 000 \mathcal{M}
die Städte Malchin und Waren zusammen einen Zuschuß	
von 6 000 \mathcal{M} pro km, in Summa	170 400 „
	<u>738 400,00 „</u>

Der Rest der Baukosten ist mit 439 424,81 \mathcal{M} .
aus dem Reservefond der Hauptbahn entnommen.

Endlich ist auf Grund des General-Versammlungs-Beschlusses vom 29. October 1884 zur Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel das Grundcapital von 13 500 000 \mathcal{M} um 2 700 000 \mathcal{M} erhöht worden. Von dieser Grundcapital-Erhöhung ist jedoch bis ult. 1885 erst der Betrag von 1 324 717 \mathcal{M} verwendet, während das Restcapital mit 1 375 283 \mathcal{M} sich noch bei der Gesellschaft befindet (s. am Schlusse dieses Berichts).

Aus dem Reservefonds resp. aus den Betriebsüberschüssen sind seit ult. 1872 zu Erweiterungen der Bahn und Vermehrung der Betriebsmittel aufgewendet und zwar bis ult. 1884 = 3 426 158 \mathcal{M} , bis ult. 1885 = 3 482 339 \mathcal{M} . Hierin ist jedoch der oben erwähnte Beitrag des Reservefonds von 439 424,81 \mathcal{M} zur Malchin-Warener Bahn begriffen.

Im Ganzen sind nach Vorstehendem bis ult. 1885 auf das Unternehmen und dessen Erweiterung verwendet:

42 450 347 \mathcal{M} .
738 400 „ (Zuschüsse à fonds perdu zur Malchin-Warener Bahn)
3 482 339 „
1 324 717 „

in Summa 47 995 803 \mathcal{M} .

Diesem Gesamtverwendungsbetrage stehen das Grundcapital mit 16 200 000 \mathcal{M}

das Annuitätencapital mit 19 200 000 „

zusammen mit 35 400 000 \mathcal{M} gegenüber.

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 Strassburg die Hauptbahn.

Dieselbe ist eingleisig, nur auf der Strecke Warnow-Bülow-Güstrow (vgl. S. 13) zweigleisig hergestellt. Sie hat ihren Anfangspunkt in dem Bahnhofe der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn zu Lübeck, 0,264 km von der Mitte des Empfangshauses dieser Station entfernt, überschreitet in nächster Nähe des Bahnhofes 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-Gleise, 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 vor der Haltestelle Lüdersdorf die Wakenitz, bei Bahnhof Schönberg die Maurine und unweit des Bahnhofes Grevesmühlen die Stepenitz; von hier steigt sie in südöstlicher Richtung über Haltepunkt Plüschow bis zum Bahnhof Bobitz und senkt sich alsdann hinab nach dem Bahnhofe Kleinen, welcher Knotenpunkt für die Zweigbahnen Kleinen-Bismar und Kleinen-Hagenow ist. Von Kleinen aus das nördliche Ende des großen Schweriner Sees umgehend, führt die Bahn in östlicher Richtung über Haltestelle Bentzow und Bahnhof Blankenberg weiter, überschreitet unweit der Haltestelle Warnow den Fluß gleichen Namens mittelst Brücke von eisernem Ueberbau und führt am Thalande des rechtsseitigen Warnow-Ufers zum Bahnhof Bülow, 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 Kalendorf, Haltepunkt Neu Wöckern 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 der Bahnhof Stavenhagen, die Haltestelle Kleeth, die Bahnhöfe Mölln und Neubrandenburg. Von hier führt die Bahn über Haltestelle Sponholz und Bahnhof Derpenhof hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunkt an der mecklenburgisch-preussischen Grenze, wo die vormalige Berlin-Stettiner Zweigbahn Pasewalk-Strassburg 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 Bismar, 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, Bahnhof Schwerin, die Haltestellen Holtusen, Zachun und Haltepunkt Kirch-Tesar nach Bahnhof Hagenow zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Sie ist 44,745 km lang.

Die Zweigbahn Bülow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Bülow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, überseht 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 Bülow-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 fortgesetzt südlicher Richtung nach Waren. Der hier angelegte Bahnhof ist durch ein 1,34 km langes, nur für den Güterverkehr bestimmtes Geleis mit dem Hafen der Müritz verbunden.

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

A. Bahnplanum.

Das Terrain ist überall, mit Ausnahme der Bahnstrecke Malchin-Waren, für die Anlage zweier Geleise erworben. Die Erdarbeiten sind jedoch nur theilweise zweigeleisig ausgeführt. Ebenso sind die 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 Bülow, Richtung Schwaan, welche drei Geleise hat, für zwei Geleise ausgeführt.

Die Kronenbreite des Planums der Hauptbahn für 2 Geleise ist 7,846 m, für 1 Geleis in den Aufträgen 4,708 m, in den Abträgen 4,394 m. Die Böschungen sind für die Aufträge 1 $\frac{1}{2}$ fach, für die Abträge 1 $\frac{1}{3}$ fach mit 0,471 m breiten Bankets auf je 1,883 m Höhe. Zum Schutz gegen Schneewehungen sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt. Das Planum der Secundärbahn ist 4,3 m breit; die Böschungen sind im Auftrage 1 $\frac{1}{2}$ fach, im Abtrage je nach der Bodenbeschaffenheit 1 $\frac{1}{4}$ fach oder 1 $\frac{1}{2}$ fach angelegt.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die normale von 1,433 m.

a. Länge der Geleise.

Die durchgehenden Geleise haben mit Einrechnung des 2. Hauptgeleises von Warnow bis Güstrow eine Länge von 372,457 km
Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengeleise bei Wismar, Rostock und Waren, der Kiesbahn bei Moidentin, der Anschlußgeleise an die Zuckersfabriken zu Güstrow, Malchin und Stavenhagen, soweit dieselben auf Bahnterrain belegen sind, sowie der Ladegeleise in Bülow, Rastorf und Hinrichshagen, gegenwärtig eine Länge von 109,177 „
Mithin Gesamtlänge 481,634 km

b. Schienen, deren Verbindung und Befestigung.

Das Oberbausystem ist ein gemischtes und soll durch allmäligen Umbau erst ein einheitliches werden. Die Bahn enthielt gegen Ende des Jahres:

	1885.		1884.	
	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.
131 mm hohes Bignolgeleis .	204,530 km	1,456 km	164,042 km	1,835 km
124 " " "	122,923 "	73,871 "	134,569 "	66,527 "
121 " " "	17,945 "	6,012 "	19,732 "	6,175 "
105 " " "	0,740 "	12,252 "	1,000 "	13,378 "
78 " " "	— "	2,079 "	— "	2,366 "
Stahlschienengeleis	26,319 "	13,507 "	29,310 "	16,152 "
Summa	372,457 km	109,177 km	348,653 km	106,433 km

Mithin ergibt sich pro 1885 eine Zunahme an Hauptgleisen von 23,804 km und an Nebengleisen von 2,744 km.

Sämmtliche Schienen liegen auf Querschwellen. Die 124, 121, 105 und 78 mm hohen Bignolschienen sind mit Hafennägeln, die 131 mm hohen dagegen theilweise mit Trefonds (Schraubennägeln) auf Unterlagsplatten befestigt.

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

2 einfachen oder 2 Winkellaschen à 540 mm lang, à 6,0 bis 7,0 kg bezw. 8,3 bis 8,5 kg schwer.

4 Laschenbolzen, à 0,825 bis 0,94 kg schwer.

Auf den Endschwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch zwei verzinkte Trefonds befestigt sind. Außerdem liegt bei geradem Geleis in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Curven sind außer an den Enden der Schienen noch drei solcher Unterlagsplatten zur Verwendung gebracht. Das Gewicht derselben beträgt pro Stück 2,62 kg. Bei Eisen- und Stahlkopfschienen sind die Enden mit 2, um 25 mm gegen einander verfestete Einklinkungen versehen. Bei Stahlschienen sind die Schienen gegen Längsverschiebungen durch Vorstoßplatten gesichert. Bei der durch Winkellaschen hergestellten Stoßverbindung kommen die Vorstoßplatten in Fortfall, da der untere horizontale Schenkel der Lasche sich gegen die Naht der, auf der Stoßschwelle liegenden, Unterlagsplatte setzt und ein Wandern der Schiene verhindert. Die Trefonds 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 124 mm hohen Bignolschienen sind 6,59 m lang und wiegen 35,84 kg, resp. 34,8 kg pro lfd. Meter.

Die feste Stoßverbindung derselben besteht aus:

2 Laschen à 418 mm lang, durchschnittlich 4 kg schwer,

4 Laschenbolzen à 0,49 kg schwer,

und 1 Unterlagsplatte von 3,60 kg Gewicht.

Auf den Stoßschwellen sind die 124 mm hohen Bignolschienen mittelst Unterlagsplatten durch 4 Hafennägel, auf den Mittelschwellen dagegen durch 2 Hafennägel befestigt. In der Mitte jeder Schiene liegt ebenfalls eine Unterlagsplatte von 2,6 kg Gewicht. Die Hafennägel haben ein Gewicht von 0,347 kg pro Stück.

Die 121 mm hohen Bignolschienen sind 6,59 m lang und haben ein Gewicht von 35,08 kg pro lfd. Meter. Zur festen Stoßverbindung gehören:

2 Laschen à 430 mm lang, à 3,50 kg schwer,

4 Laschenbolzen à 0,46 „ „

1 Stoßplatte à 3,75 „ „

In den Curven liegen außerdem zum Theil noch Mittelplatten mit einem Gewicht von 2,50 kg pro Stück.

Das Gewicht der älteren 105 mm hohen, 5,65 m langen Bignolschienen beträgt 29,32 kg pro lfd. Meter, das der neueren Profils mit 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-Bismar und 1879 die Strecke Malchin-Waren damit ausgerüstet worden.

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

Die günstigen Resultate, welche seitens vieler Bahnverwaltungen mit Bessmer 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 600 Weichen und 7 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 43 Stück ganze englische, 29 Stück halbe englische, 1 Stück Blockweichen, 11 Stück Blauel'sche Weichen, 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 schwebenden 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, erhalten 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 bzw. 6,50 m breit ausgekoffert, während ein Theil der zweigleisigen Strecken und das der Secundärbahn aufgesetzt ist. Die Einschnitte in Thon- und Leimboden sind durch ein ausgedehntes Drainagesystem entwässert. Die hölzernen Schwellen liegen auf einer 0,22 m starken Bettung und sind mit einer 0,08 m starken Kiebschicht 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 Schwann. Sie enthält 3 Oeffnungen à 12,6 m und 2 Oeffnungen à 6,3 m.

- 2) Kleinere Brücken und Durchlässe von über 2 m bis 10 m Lichtweite jeder Oeffnung 56 Stück.

Davon sind: 36 gewölbt,

19 mit eisernem Ueberbau

und 1 mit hölzernem Ueberbau versehen.

Summa: 56 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	498 Stück.
Davon: einfache Röhren	219 Stück,
doppelte „	19 „
dreifache „	1 „
offene Durchlässe	8 „
einfache Plattendurchlässe	140 „
doppelte „	41 „
dreifache „	2 „
gewölbte Durchlässe	54 „
mit eisernem Ueberbau	3 „
rund gemauerte Siele	11 „
Summa: 498 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.

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, 2262,337 m, 2811,092 m und 1544,142 m vorkommt. Der kleinste Radius in den Curven ist 376,62 m.

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

E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Die Ende 1884 für Zuckerrüben- und Schnitzel-Transporte eröffnete Ladestelle bei Neu-Wöckern zwischen den Stationen Valendorf und Teterow ist zu einem Haltepunkt für den Personenverkehr erweitert worden. Ebenso sind die Haltepunkte Lüdersdorf, Lübstorf, Mecklenburg und Sponholz zu Haltestellen für den Güterverkehr ausgebaut 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, Haltestellen und Haltepunkte.	Entfernungen	
	im Einzelnen.	im Ganzen.
1. Lübeck-Landeshgrenze.	km	km
Lübeck.		
Rangirbahnhof	3,07	3,07
Lüdersdorf	8,10	11,17
Schönberg	8,18	19,35
Grevesmühlen	17,37	36,72
Plüschow	7,85	44,07
Bobitz	6,52	50,59
Kleinen	8,75	59,34
Bentschow	8,31	67,65
Blankenberg	9,21	76,86
Friedrichswalde	4,23	81,09
Warnow	8,39	89,48
Bülow	10,33	99,81
Güstrow	13,48	113,29
Calendorf	15,76	129,05
Neu Wockern	8,10	137,15
Teterow	5,16	142,31
Malchin	14,02	156,33
Stavenhagen	11,20	167,53
Kleeth	14,89	182,42
Mölln	4,56	186,98
Neubrandenburg	13,96	200,94
Sponholz	7,18	208,12
Dersgenhof	14,87	222,99
Landeshgrenze vor Strassburg .	6,67	229,66
2. Kleinen-Wismar.		
Kleinen.		
Mecklenburg	9,30	9,30
Wismar	6,40	15,70
3. Kleinen-Hagenow.		
Kleinen.		
Lübstorf	5,76	5,76
Schwerin	10,69	16,45
Holthusen	9,53	25,98
Bachun	6,52	32,50
Kirch-Teslar	7,23	39,73
Hagenow	5,02	44,75
4. Bülow-Rostock.		
Bülow.		
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	348,92	348,92

Anmerkung Der Nullpunkt der diesseitigen Stationirung liegt an der Mitte des Lübecker Empfangsgebäudes — 264 m vor dem Anfang des diesseitigen Hauptgleises. Demnach Gesamtlänge = 348,653 + 0,264 = 348,92 km.

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

- 1) Perron-Telegraphen.
- 2) Bahnhof=Abschluß-Telegraphen.
- 3) Strecken-Telegraphen.

b. Electromagnetische Telegraphen.

Sämmtliche Strecken der Hauptbahnen haben eine Omnibus- und eine Läutewerkleitung, während die Haltestellen der Secundärbahn Waren-Malchin nur durch eine Omnibusleitung verbunden sind. Die Strecke Güstrow-Rostock hat außerdem noch 2 Correspondenzleitungen und die übrigen Strecken der Hauptbahnen, ausgenommen Wismar-Kleinen, noch eine Correspondenzleitung. Die Omnibusleitung ist in 9 Kreise getheilt und dient zum Einschalten der portativen Apparate und zur Vermittelung von Depeschen auf den Strecken, wo keine besondere Correspondenzleitung vorhanden ist. Die Läutewerkleitung dient zum Betrieb der Läutewerke. Die Correspondenzleitung ist lediglich für den Depeschenverkehr bestimmt.

Die ganze Leitung ist 1033,0 km lang und besteht, außer der Läutewerkleitung, welche aus 4,75 mm starkem verzinkten Eisendraht hergestellt ist, aus 4 mm starkem Eisendraht.

Die Batterien zum Betriebe der Morse-Apparate sind Meidinger Elemente.

Auf der Strecke sind 288 Läutewerke und auf den Bahnhöfen 35 Stationsläutewerke vorhanden, welche durch Magnet-Inductions-Apparate ausgelöst werden. Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Glocken-Doppelschläge verschiedenen Tones.

An Morseblauschreibern sind im Betriebe 79 Stück, davon 70 auf Stationen und 9 auf Blockstationen aufgestellt; ferner im Betriebe 23 Stück Streckenapparate, gleichfalls Blauschreiber, und 7 Telephon-Verbindungen zwischen den Bahnhofs-Inspectionen und den Wärterbuden an den Eingangsweichen der Bahnhöfe.

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 Jahre 1885 die unter H. c. Pos. 5 bis 8, 10 bis 12 bezeichneten Personen- und Güterwagen hergestellt sind.

H. Im Laufe des Jahres 1885 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

- 1) Bahnhof Schönberg. Herstellung eines Zwischenperrons.
- 2) Bahnhof Kleinen. Herstellung eines 5420 lfd. m langen Stumpf-Geleises an der Bergseite zur Aufstellung des Gastransportwagens, sowie Ausführung einer Rohrleitung von dort bis zum 2. Geleise, zur Füllung der Personenwagen mit comprimirtem Delgas und Aufstellung von 4 Füllständern daselbst.

Erneuerung und Aufstellung einer 2. Dampfmaschine in der Wasserstation.

Erneuerung eines doppelarmigen Perronetelegraphen und des Bahnhof=Abschlußtelegraphen für die Richtung Schwerin in Eisen.

- 3) Haltestelle Bentschow. Erbauung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien nebst einem Stallgebäude dazu.
- 4) Bahnhof Blankenberg. Erbauung eines Wohnhauses für 2 Familien nebst dazugehörigem Stallgebäude.
 Umbau von 573 m Stuhlgeleis zwischen den Weichen der Nebengeleise in 121 mm und 105 mm hohes Bignolgeleis.
- 5) Haltestelle Warnow. Umbau und Erweiterung der Geleisanlagen für die Herstellung des 2. Hauptgeleises der Strecke Warnow-Güstrow. Einlegung von 3 einfachen Weichen. Veränderung der Entwässerungsanlagen.
 Verlängerung des Hauptperrons um 100 m und Ausführung eines Zwischenperrons.
- 6) Bahnhof Bülow. Ausführung einer eisernen Perronhalle zwischen den Eckflügeln des Empfangsgebäudes von 40 m Länge und 6,50 m Breite mit Wellblech- und Glastafelindeckung. Erbauung einer Fettgasanstalt mit Gasometer, sowie Herstellung der Einrichtung für die Füllung der Recipienten der Wagen mit comprimiertem Delgas.
 Ausführung der Rohrleitungen für die Gasbeleuchtung der Weichen- und Bahnhofslaternen, sowie der Diensträume und der Wartesäle des Bahnhofs.
 Veränderung der Geleise- und Bahnhofsanlagen für die Herstellung des 2. Hauptgeleises der Strecke Warnow-Güstrow. Einlegung von 3 ganzen englischen, 1 halben englischen und 3 einfachen Weichen und einer Kreuzung.
 Verbreiterung der Zwischenperrons bis auf 6,75 m Breite.
- 7) Bahnhof Güstrow. Veränderung der Geleisanlagen am westlichen Ende des Bahnhofs für die Einführung des zweiten Hauptgeleises der Strecke Warnow-Güstrow. Einlegung von einer ganzen englischen und 2 einfachen Weichen.
 Aufstellung einer neuen Centesimalwaage.
- 8) Bahnhof Lalandorf. Einlegung einer Weiche zur Verbindung der diesseitigen Geleise mit den Bahnhofsgleisen der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.
- 9) Haltepunkt Neu-Modern. Herstellung eines 90 m langen Perrons.
- 10) Bahnhof Malchin. Erweiterung der Geleisanlagen, Einlegung von 3 ganzen englischen und 6 einfachen Weichen.
 Aufstellung einer neuen Centesimalwaage im 6. Geleise des Bahnhofs.
 Herstellung einer Langholz- und Equipagenrampe an dem Ladegeleis der Stadtseite.
 Ausführung einer Rohrleitung für die Gasbeleuchtung der Weichen.
- 11) Bahnhof Mölln. Chauffierung des Zufuhrweges zum Stationsgebäude.
- 12) Bahnhof Neubrandenburg. Erweiterung der Geleisanlagen am westlichen Ende des Bahnhofs durch Ausführung eines 350 m langen Ausziehgeleises, mehrerer Wagenaufstellungsgeleise von ca. 750 m Gesamtlänge und eines Productenladegeleises von ca. 400 m Länge.
 Einlegung von 3 ganzen englischen, 7 einfachen Weichen und einer Wagendrehscheibe. Errichtung eines Umladeperrons zwischen den neuen Geleisen. Pflasterung einer Ladestraße von 320 m Länge an dem Productengeleise. Herstellung einer Geleisverbindung mit den Bahnhofsgleisen der Mecklenburgischen Südbahn und der Friedländer Eisenbahn.
 Pflasterung des Platzes vor dem Empfangsgebäude.
- 13) Haltestelle Sponholz. Erweiterung der Geleisanlagen für den Güterverkehr durch Ausführung eines 480 m langen Kreuzungs- und eines 150 m langen Güterladegeleises. Einlegung von 5 einfachen Weichen. Aufstellung von 2 eisernen Abschlusstelegraphen. Herstellung einer automatischen Verbindung der Eingangsweichen im Hauptgeleise mit den Abschlusstelegraphen.
 Ausführung zweier Laderampen. Erbauung eines Güterschuppens.
- 14) Bahnhof Derschenhof. Neubau eines Stallgebäudes. Aufstellung einer Centesimalwaage mit Waagehäuschen.

- 15) **Bahnhof Hagenow.** Verlängerung von 2 Ständen im Locomotivschuppen um je 1,50 m.
Umbau von 217 lfd. m, 105 mm hohes Nebengeleis in 124 mm hohes Bignolgeis.
- 16) **Haltestelle Zachun.** Herstellung eines 2. Perrons.
- 17) **Bahnhof Schwerin.** Erneuerung und Verlegung der Drehscheibe, damit zusammenhängend Umbau des Locomotivschuppens, theilweiser Umbau der Bahnhofsgelise. Verlegung des Material- und des Wagenschuppens sowie einer Wärterbude. Pflasterung des Wendeplatzes vor der Petroleumrampe. Erneuerung des Bahnhofs-Abschlußtelegraphen in der Richtung Hagenow in Eisenconstruction. Erneuerung der Locomotiv-Schiebebühne.
- 18) **Bahnhof Wismar.** Aufstellung einer neuen eisernen Halle von ca. 60 m Länge und 12,8 m Breite mit Wellblech- und Glasbedachung. Erneuerung der Abdeckung des Hauptperrons unter der Halle durch Asphaltirung, außerhalb der Halle durch Klinkerpflasterung. Erneuerung des äußeren Anstrichs des Empfangsgebäudes durch Delfarbe. Ausführung der Verlastung des Stuhlbahngeleises am Hafen auf eine Länge von 744 lfd. m.
- 19) **Bahnhof Schwaan.** Erweiterung des Empfangsgebäudes zur Vergrößerung der Diensträume und Einrichtung von besonderen Wartesälen für I u. II. Wagen-Klasse und III. u. IV. Wagen-Klasse.
- 20) **Bahnhof Rostock.** Weiterer Umbau des Bahnhofs und zwar: Veränderung der Geleisanlagen am nördlichen Ende des Bahnhofs. Einlegung von 14 einfachen Weichen daselbst. Niederlegung des hohen Perrons und Verbreiterung des Hauptperrons sowie Asphaltirung desselben.
Abbruch der alten hölzernen Perronhalle und Aufstellung einer neuen eisernen Halle von ca. 60 m Länge und 12,8 m Breite mit Wellblech- und Glasbedachung.
Vollständiger Abputz und Leimfarbenanstrich des Empfangsgebäudes. Aufstellung einer neuen Centesimalwaage.
- 21) **Bahnhof Waren.** Erweiterung bezw. Umbau der Hafengeleise infolge des Baues der Mecklenburgischen Südbahn und der Ruestrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

b. Auf freier Strecke.

- 1) Herstellung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien auf der Strecke Kleinen-Ventschow nebst dazugehörigem Stallgebäude.
- 2) Herstellung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien auf der Strecke Bülow-Güstrow, nebst Stallgebäude.
- 3) Herstellung eines Wärterwohnhauses für 3 Familien auf der Strecke Bülow-Schwaan nebst dazugehörigem Stallgebäude.
- 4) Herstellung von 300 m Schneezaun von Stat. 11,3 — 11,6 Strecke Lübeck-Schönberg und 758 m Schneezaun an der Strecke Malchin-Waren.
- 5) Ausführung des zweiten Streckengeleises von Warnow bis Güstrow und zwar: Herstellung des Planums mit den Erdarbeiten, Verlängerung der Ueberwege, Verlegen der Barrieren; Verlängerung der Widerlager der offenen Durchlässe und Brücken. Beschaffung und Montage von 7 Stück eisernen Constructionen von 1,0—4,37 m Spannweite für 6 Brücken. Legen und betriebsfähige Herstellung des Oberbaues auf eine Gesamtlänge von 21 499,25 m aus 131 mm hohen Stahl-schienen mit Winkellaschenverbindung.
- 6) Umbau von 437,20 lfd. m 131 mm hohem Bignolgeis aus Eisen in 131 mm hohes Bignolgeis aus Bessmer Stahl.
- 7) Umbau von 2750,40 lfd. m Stuhlgeleis in 131 mm hohes Bignolgeis aus Bessmer Stahl.
- 8) Umbau von 1643,80 lfd. m 121 mm hohem Bignolgeis in 131 mm hohes Bignolgeis aus Bessmer Stahl.
- 9) Umbau von 15 240,70 lfd. m 124 mm hohem Bignolgeis in 131 mm hohes Bignolgeis aus Bessmer Stahl.

c. Beschaffung und Ausrüstung von Betriebsmitteln.

- 1) 1 Personenzugs-Locomotive nebst Tender und Ausrüstung.
- 2) 1 Personenzugs-Locomotive ohne Tender.
- 3) 1 Güterzugs-Locomotive ohne Tender.
- 4) 10 Stück 6rädrige Personenwagen I. u. II. Classe, mit Vordachfen, Gaseinrichtung und Kastenheizung; davon 6 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz.
- 5) 2 Stück 4rädrige Personenwagen III. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz, Gaseinrichtung und Kastenheizung.
- 6) 5 Stück 4rädrige Personenwagen IV. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz, Gaseinrichtung und Ofenheizung.
- 7) 3 Stück 4rädrige Gepäckwagen von 5000 kg Tragkraft, mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz, Gaseinrichtung und Kastenheizung.
- 8) 1 Stück 6rädriger Gastransportwagen ohne Bremse mit verschiebbarer Mittelachse.
- 9) 1 Stück 4rädriger Bassinwagen für Spiritus-Transport von 10 000 kg Tragkraft mit Bremse.
- 10) 9 Stück 4rädrige bedeckte Güterwagen von je 10 000 kg Tragkraft, davon 5 Stück mit Bremse und bedecktem Bremseritz.
- 11) 16 Stück 4rädrige offene Güterwagen mit vollständig umklappbaren Seiten- und Stirnbords von je 11 000 kg Tragkraft.
- 12) 8 Stück desgleichen mit Bremse und bedecktem Bremseritz und mit einem festen Stirnbord an der Bremsseite.
- 13) Einrichtung für Delgas-Beleuchtung in 167 Stück der vorhandenen Personen- und Gepäckwagen und zwar sind ausgerüstet:
 - 2 Stück Personenwagen I. u. II. Classe mit je 6 Flammen,
 - 10 Stück Salon-Personenwagen I. u. II. Classe mit je 5 Flammen,
 - 36 Stück Personenwagen I. u. II. Classe mit je 4 Flammen,
 - 10 Stück Personenwagen III. Classe mit je 3 Flammen,
 - 56 Stück Personenwagen III. Classe,
 - 28 Stück Personenwagen IV. Classe und
 - 25 Stück Gepäckwagen mit je 2 Flammen.

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1885 wurde an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung eingebaut:

- 50 773 Stück Mittelschwellen,
- 8 054 lfd. m Weichenschwellen,
- 37 Stück einfache und 10 ganze englische Weichen,
- 92 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
- 85 724 lfd. m Schienen, nämlich:
 - 83 451 lfd. m 131 mm hohe Bignolschienen,
 - 2 273 „ „ 124 „ „ „

2. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren nach Abzug der 1885 ausrangierten vorhanden:

	1885.	1884.
1. Locomotiven nebst Tendern: ungekuppelte . . .	6 Stück Locomotiven nebst 6 Stück Tendern	6 Stück Locomotiven nebst 6 Stück Tendern
einfach gekuppelte . . .	48 Stück Locomotiven nebst 45 Stück Tendern	46 Stück Locomotiven nebst 44 Stück Tendern
zweifach gekuppelte . . .	12 Stück Locomotiven nebst 10 Stück Tendern	11 Stück Locomotiven nebst 10 Stück Tendern
Zusammen . . .	66 Stück Locomotiven nebst 61 Stück Tendern	63 Stück Locomotiven nebst 60 Stück Tendern
mithin 1885 mehr: 3 Stück Locomotiven und 1 Tender.		
2. Personenwagen	165 Stück	150 Stück
mithin 1885 mehr: 15 Stück.		
3. Gepäckwagen	31 Stück	28 Stück
mithin 1885 mehr: 3 Stück.		
4. Güterwagen, bedeckte	414 Stück	427 Stück
offene, einschließlich der Arbeitswagen . . .	452 "	434 "
Pferde- und Viehwagen	75 "	78 "
Güterwagen zusammen:	941 Stück	939 Stück
mithin 1885 mehr: 2 Stück.		
5. Special-Transport-Wagen. Gas-Transport-Wagen . . .	1 Stück	— Stück
Spiritus-Transport-Wagen	1 "	— "
zusammen	2 Stück	— Stück
mithin 1885 mehr: 2 Stück.		

Der Gesamt-Wagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1885:

a) 165 Stück Personenwagen mit 7132 Plätzen; darunter waren:

	Plätze I. Classe	Plätze II. Classe	Plätze III. Classe	Plätze IV. Classe
1 Salonwagen	12	—	—	—
57 Wagen I. u. II. Classe	334	1444	—	—
2 Wagen I., II. u. III. Classe	12	16	40	—
1 Wagen II. u. III. Classe	—	8	20	—
68 Wagen III. Classe	—	—	3290	—
36 Wagen IV. Classe	—	—	—	1956
165 Wagen	358	1468	3350	1956

Von denselben sind: 96 Stück mit Bremse versehen.

b) 31 Stück Gepäck- und 941 Stück Güterwagen mit 9 742 000 kg (1 94 840 Ctr.) Tragfähigkeit.

Von denselben sind 360 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1884 enthielten die vorhandenen 28 Gepäck- und 939 Güterwagen 9 251 000 kg (185 040 Ctr.) Tragfähigkeit.

II. Betrieb.

1) Betriebsorganisation im Allgemeinen.

Die Verwaltung wird von der aus 3 Mitgliedern bestehenden Direction geleitet. Der Betriebsdienst ist einem in Schwerin wohnhaften Ober-Betriebs-Inspector, die specielle Bahnverwaltung 3 Abtheilungs-Baumeistern unterstellt, welche in Schwerin, Rostock und Malchin stationirt sind.

Den Maschinen- und Werkstättendienst leitet ein Maschinenmeister, welchem für die Werkstatt in Schwerin ein Werkstättenvorsteher, für die Werkstatt in Malchin ein Werkführer und ferner ein Werkführer für den Außendienst zugeordnet sind.

Als Central-Dienststellen fungieren außerdem das technische Bureau, das statistische 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 u. 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 ergibt sich aus dem Rechnungsabluß in Anlage XII. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 22 497,44 M. geleistet.

Betheiligt waren an der Pensionskasse ultimo 1884: 689 Mitglieder, deren Dienst Einkommen zusammen 536 138 M. betrug, das im Jahre 1885 durch Gehaltszulage sich um 12 376 M. vermehrte. Im Jahre 1885 traten der Kasse bei: 52 Mitglieder mit zusammen 35 355 M. Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Pensionirung 7, durch Tod mit Wittwenpension 4, durch Tod ohne Wittwenpension 1 und durch Dienstaustritt resp. Dienstentlassung ohne Pension 2, zusammen 14 Mitglieder, mit einem Dienst Einkommen von 11 208 M., so daß am Schlusse des Jahres 1885 der Kasse ein Bestand verblieb von 727 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 572 661 M.

Die Anzahl der Pensionäre betrug ultimo 1884: 64 Personen mit einer Gesamt-Jahrespension von 8814,16 M. Im Laufe des Jahres 1885 wurden 7 Invaliden- und 5 Wittwenpensionen im Betrage von 1960,56 M. gewährt; dagegen erloschen 4 Invaliden- und 2 Wittwenpensionen mit zusammen 843,84 M. Die Kasse war demnach Ende 1885 mit einer Gesamt-Jahrespension von 9930,88 M. belastet, woran 70 Personen participiren.

E laufende Unterstützungen wurden in Beihalt der Bestimmung in § 17 des für die Pensions- und Unterstützungskasse normirenden Reglements an 7 Beamten-Wittwen mit zusammen 605 M. gewährt.

Die Anzahl derjenigen Pensionäre (vormals Großherzogliche Diener), welche aus der Betriebskasse der Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des Kaufcontractes ihre Pension beziehen, belief sich am Schlusse des Jahres 1885 auf 36 Personen, und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 31 701,12 M.

Seit dem 1. October 1875 besteht ein Spar- und Vorschuß-Verein der Beamten der Gesellschaft auf Grund eines von der Direction zu diesem Behuf emanirten Statutes. Der Verein hat den Zweck: Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, zu verzinsen und durch Antheil 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 Vorstände verwaltet. Die Anzahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1885 956. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds aus Gesellschaftsmitteln 3000 *M.* überwiesen worden und belief dieser Fonds sich am Jahreschlusse auf 4070,52 *M.* Die in der Vereinskasse auf gekommenen, zu Vorschüssen an die Mitglieder nicht verwendeten Gelder, sowie die Hälfte des Reservefonds, sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt, welche am 31. December 1885 einen Nominalwerth von 158 350 *M.* bei einem Aufkaufswerth von 154 583,80 *M.* hatten, welcher letzterer durch Hinzutritt des Courszuges von 6022,48 *M.* sich auf einen Buchwerth von 160 676,28 *M.* berechnet. Die darüber lautenden Werthpapiere werden in dem Kassengewölbe der Eisenbahnverwaltung aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug Ende 1885: 166 605,30 *M.*, worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 %, noch weitere 1,8 % als Antheil an dem pro 1885 erzielten Reingewinn, also zusammen 4,8 % gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der nicht abgehobenen Zinsen und der Gewinnantheile von zusammen 7408,22 *M.* hat das Gesamtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1885 sich auf 174 013,52 *M.* erhöht; dasselbe hat sonach im Jahre 1885 sich vermehrt um 22 422,42 *M.* oder 12,89 %.

Weiter sind auf Grund des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1883 seit dem 1. December 1884 zwei Krankenkassen eingerichtet, die eine für die Arbeiter in den Werkstätten zu Malchin und Schwerin, die andere für die im Betriebsdienst beschäftigten Stations- und Güterbodenarbeiter etc., sowie für die Streckenarbeiter.

Endlich sind alle Arbeiter und Beamte in Gemäßheit der Unfallversicherungsgeetze vom 6. Juli 1884 und 28. Mai 1885 bei der alle deutschen Privat-Eisenbahnen umfassenden Privatbahn-Versicherungsgesellschaft gegen die Folgen von Betriebsunfällen versichert.

2) Betriebsdienst.

Die Anzahl der im Jahre 1885 abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge	1 309	
„ Personenzüge	4 531	
„ gemischte Züge	10 009	
„ Güterzüge	2 869	18 718
Extra-Personenzüge	96	
„ Güterzüge	643	739

zusammen: 19 457 Züge.

Außerdem wurden Arbeits- und Materialzüge abgelassen 1 498 .

Gesamt-Anzahl: 20 955 Züge.

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

A. Locomotiven.

	Kilometer	Kilometer	Kilometer
in Schnellzügen	208 164	3 650	211 814
„ Personenzügen	194 630	—	194 630
„ gemischten Zügen	571 034	7 300	578 334
„ Güterzügen	307 458	3 650	311 108
„ Extrazügen	38 533	115	38 648
„ Arbeitszügen	32 566	—	32 566
„ Leerfahrten	66 784	395	67 179
im Vorspanndienst	67 344	540	67 884
Summe:	1 486 513	15 650	1 502 163
Davon: Rußkilometer	1 419 729	15 255	1 434 984

	auf eigener Bahn	auf fremden Bahnen	in Summe
Außerdem haben die Locomotiven im Rangirdienst geleistet	Stunden 52 258	Stunden —	Stunden 52 258
	à Stunde 10 Kilometer = 522 580 Kilom.		

B. Wagen.

	Achskilometer	Achskilometer	Achskilometer
Personenwagen	9 763 179	2 338 012	12 101 191
Gepäckwagen	3 060 492	415 832	3 476 324
Güterwagen	12 884 315	8 845 174	21 729 489
Arbeitswagen	727 195	—	727 195
Summe:	26 435 181	11 599 018	38 034 199

C. Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen	2 548 630 Achskilometer,	} auf diesseitiger Bahn.
Gepäckwagen	405 106 "	
Güterwagen	9 531 963 "	
Summe:	12 485 699 Achskilometer,	

D. Wagen der Reichspostverwaltung.

2 335 917 Achskilometer,

Auf diesseitiger Bahn sind mithin im Jahre 1885 überhaupt zurückgelegt worden:

von den eigenen Wagen	26 435 181 Achskilometer,
" " fremden Wagen	12 485 699 "
" " Postwagen	2 335 917 "

Summe: 41 256 797 Achskilometer.

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

Die Anzahl der im Jahre 1885 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme	64 Stück,
Privat-Telegramme	6310 "

zusammen: 6374 Stück.

Die für Privat-Telegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto ic. betragen 4780,87 M.

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn ic. 1686,93 M.

Bleibt als diesseitiger Antheil: 3093,94 M.

3) Verkehrserhältnisse.

Auf der Secundärbahnstrecke Malchin-Waren ist Personenbeförderung in IV. Wagenklasse eingeführt. Die Haltestellen Lüdersdorf, Lübstorf, Mecklenburg und Sponholz sind auch für den Güterverkehr, der Haltepunkt Neu-Workern für den Personenverkehr eröffnet worden.

Die am 20. Januar 1885 dem Verkehr übergebene Mecklenburgische Südbahn hat durch Geleisverbindung Anschluß an die diesseitigen Bahnhöfe in Neubrandenburg und Waren erhalten.

Der Fahrbetrieb auf der Bahnstrecke von der Preussisch-Mecklenburgischen Landesgrenze bis Stralsburg i. M. ist vertragsmäßig der diesseitigen Verwaltung unterstellt.

Der Personen- und Güterverkehr auf der Friedrich-Franz Bahn erstreckt sich gleichmäßig auf die gesamten Bahnstrecken, jedoch findet auf den Hafengeleisen bei Wismar, Rostock und Waren nur Güterbeförderung statt.

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

Der direkte und der Transit-Personenverkehr erstreckt sich nicht nur auf die unmittelbar anschließenden Nachbarbahnen, sondern auch noch auf die Stationen Magdeburg, Stendal, Halle, Leipzig, Lüneburg, Hannover, Bremen, Neumünster, Schleswig, Flensburg, Ploen, Kiel, Dresden, Eisenach und Kissingen.

Die diesseitige Bahn ist auch an der im Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen bestehenden Einrichtung der combinirbaren Rundreisebillets und ferner noch an dem Rundreiseverkehr nach dem östlichen Holstein, sowie am Deutsch-Dänischen Rundreiseverkehr theilhaftig.

Der directe und der Transit-Güterverkehr erstreckt sich auf die unmittelbar anschließenden Nachbarbahnen und sind diesseitigen Stationen je nach ihrer Bedeutung bezw. die Bahnstrecken außerdem noch an folgenden Verbandsgüterverkehren theilhaftig: am Ostseeverbandsverkehr, am Niederdeutschen, Rheinisch-Niederdeutschen, Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen, Norddeutsch-Sächsischen, Hannover-Bayerischen, Westdeutschen, Hanseatisch-Ostdeutschen, Böhmischnorddeutschen Braunkohlen-, Deutsch-Polnischen, Deutsch-Russischen und Deutsch-Mittelrussischen Verkehr.

4) Ergebnisse des Betriebes.

A. Personenverkehr.

1) Personenbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

auf Tourbillets in	I. Classe	2 266 Personen auf	152 696 Kilometer
" " "	II. " "	47 643 " "	2 855 053 "
" " "	III. " "	162 323 " "	7 346 107 "
" " "	IV. " "	402 428 " "	12 920 197 "
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)			
in	II. Classe	62 928 " "	2 432 680 "
"	III. " "	232 066 " "	6 630 286 "
Militairpersonen		38 796 " "	2 230 204 "
in Summe:		948 450 Personen auf	34 567 223 Kilometer,

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in	I. Classe	3 410 Personen auf	262 047 Kilometer,
" " "	II. " "	45 330 " "	3 676 003 "
" " "	III. " "	79 358 " "	6 141 342 "
" " "	IV. " "	126 673 " "	10 613 607 "
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)			
in	I. Classe	290 " "	8 410 "
"	II. " "	10 242 " "	453 116 "
"	III. " "	21 894 " "	869 112 "
Militairpersonen		34 628 " "	3 240 501 "
in Summe:		321 825 Personen auf	25 264 138 Kilometer.

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	5 966 Personen auf	423 153 Kilometer, oder	70,93	Kilometer im Durchschnitt pro Person.
" II.	166 143	9 416 852	56,68	
" III.	495 641	20 986 847	42,34	
" IV.	529 101	23 533 804	44,48	
in Summe:	1 196 851 Personen auf	54 360 656 Kilometer, oder	45,42	
Militairpersonen	73 424	5 470 705	74,51	
Summe überhaupt:	1 270 275 Personen auf	59 831 361 Kilometer, oder	47,10	

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

für die Beförderung von:		im Durchschnitt:	
Civilpersonen	2 035 915,55 M.	1,70 M. pro Person und	0,038 M. pro Person
Militairpersonen	83 531,30 "	1,14 " " " "	0,015 M. und
an diversen Neben-			
Einnahmen	6 191,81 "	—	Kilometer
in Summe:	2 125 638,16 M.	1,67 M. pro Person und	0,036 M.

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1885 giebt die in der Anlage VII enthaltene Zusammenstellung specielle Nachweisung, während die Anlage X die Vergleichung derselben mit den Ergebnissen der Jahre 1884 und 1883 enthält.

Der Personenverkehr ergibt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1885		im Jahre 1884		daher im Jahre 1885	
	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer
Civilpersonen:						
in I. Classe	5 966	423 153	5 980	449 547	weniger 14	weniger 26 394
" II.	166 143	9 416 852	172 088	9 762 719	" 5 945	" 345 867
" III.	495 641	20 986 847	498 266	21 163 936	" 2 625	" 177 089
" IV.	529 101	23 533 804	516 256	23 443 962	mehr 12 845	mehr 89 842
	1 196 851	54 360 656	1 192 590	54 820 164	mehr 4 261	weniger 459 508
Militairpersonen	73 424	5 470 705	67 554	5 525 404	" 5 870	" 54 699
Gesamt-Verkehr:	1 270 275	59 831 361	1 260 144	60 345 568	mehr 10 131	weniger 514 207

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

für Civilpersonen	im Jahre 1885	2 042 106,86 M.
"	" 1884	2 076 847,29 "
	mithin 1885 weniger	34 740,43 M.
für Militairpersonen	im Jahre 1885	83 531,30 M.
"	" 1884	85 359,06 "
	mithin 1885 weniger	1 827,76 M.
überhaupt	im Jahre 1885	2 125 638,16 M.
"	" 1884	2 162 206,35 "
	mithin 1885 weniger	36 568,19 M.

2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurden an Reisegepäck:

im Binnenverkehr	3 423,3	Tonnen auf	193 989,9	Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	2331,4	=	=	188 055,5
in Summe:	5754,7	Tonnen auf	382 045,4	Kilometer.

Die Einnahme aus der Gepäckbeförderung betrug:
für den Transport: 49 288,67 *M.*, im Durchschnitt: 8,56 *M.* pro Tonne und 0,13 *M.* pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergibt das Jahr 1885 einen Mindertransport von 258,5 Tonnen auf 22 687,6 Kilometer weniger und eine Mindereinnahme von 4 336,67 *M.*

B. Güterverkehr.

1) Güterbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

Eil- und Expres-Gut	1 540,9	Tonnen auf	93 848,4	Kilometer,
Stückgut	23 419,4	=	=	1 421 828,5
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	1 947,2	=	=	153 771,9
Güter der Special-Tarife	46 067,2	=	=	2 394 690,8
Güter der Ausnahme-Tarife für Eilgut, Expresgut, Stückgut	2 798,0	=	=	165 610,7
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	182 031,4	=	=	7 129 351,6
Militairgut auf Requisitionsschein	609,9	=	=	41 524,9
Leichen und Fahrzeuge (einschließlich Eisenbahnfahrzeuge)	780,0	=	=	51 024,8
	259 194,0	Tonnen auf	11 451 651,6	Kilometer.
Frachtfreie Dienstgüter	51 041,6	=	=	2 830 312,4
in Summe:	310 235,6	Tonnen auf	14 281 964,0	Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Eil- und Expres-Gut	3 413,0	Tonnen auf	331 798,9	Kilometer.
Stückgut	39 494,9	=	=	3 695 714,9
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	20 490,8	=	=	2 534 375,7
Güter der Special-Tarife	155 371,5	=	=	13 530 527,0
Güter der Ausnahme-Tarife für Eilgut, Expresgut, Stückgut	3 139,2	=	=	396 635,4
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	119 513,2	=	=	8 881 947,4
Militairgut auf Requisitionsschein	194,8	=	=	16 152,1
Leichen und Fahrzeuge (einschließlich Eisenbahnfahrzeuge)	285,0	=	=	21 221,5
	341 902,4	Tonnen auf	29 408 372,9	Kilometer.
Frachtfreie Dienstgüter	29,4	=	=	3 427,1
in Summe:	341 931,8	Tonnen auf	29 411 800,0	Kilometer.

Der ganze Transport betrug daher:

Eil- und Expres-Gut	4 953,9	Tonnen auf	425 647,3	Kilometer, oder	85,92	
Stückgut	62 914,3	=	=	5 117 543,4	=	81,94
Güter der allgemeinen						
Wagen-Classen	22 438,0	=	=	2 688 147,6	=	119,80
Güter der Special-Tarife	201 438,7	=	=	15 925 217,8	=	79,55
Güter der Ausnahme-Tarife						
für Eil-, Expres- u. Stückgut	5 937,2	=	=	562 246,1	=	94,70
Güter der Ausnahme-Tarife						
für Wagenladungen	301 544,6	=	=	16 011 299,0	=	53,10
Militairgut auf Requisitionsschein	804,7	=	=	57 677,0	=	71,68
Leichen und Fahrzeuge (einschließlich Eisenbahnfahrzeuge)	1 065,0	=	=	72 246,3	=	67,84
Frachtfreie Dienstgüter	601 096,4	Tonnen auf	40 860 024,5	Kilometer, oder	67,98	
	51 071,0	=	=	2 833 739,5	=	55,49
Total-Summe:	652 167,4	Tonnen auf	43 693 764,0	Kilometer, oder	67,00	

Kilometer
im Durchschnitt
pro Tonne.

Die Einnahmen aus der Güterbeförderung betrugen:

für Eil- und Expresgüter	173 576,48	M.; 35,04 M. pro Tonne und 0,41 M. pro Tonne und Kilom.,
für Frachtgüter, incl. Post- und Militairgut, Leichen und Fahrzeuge	2 369 811,99	= 3,98 = = = = 0,06 = = = =
an sonstigen Nebenerträgen: Frachtzuschläge, Provision, Lagergeld etc.	57 131,82	= — = = = = — = = = =

in Summe: 2 600 520,29 M.; 4,33 M. pro Tonne und 0,06 M. pro Tonne und Kilom.

Im Verhältniß zu dem Jahre 1884 betrugen die Transporte:

der Eil- und Expresgüter	731,9	Tonnen mehr auf	70 070,6	Tonnen-Kilom. mehr,
der Stückgüter (incl. Militairgut, Leichen und Fahrzeuge)	2 570,2	= weniger =	342 660,8	= = weniger.
der Güter der allgemeinen Wagen-Classen	467,1	= = =	135 031,3	= = =
der Güter der Special- und Ausnahme-Tarife	5 353,3	= mehr =	871 606,9	= = =

überhaupt: 3 047,9 Tonnen mehr und 1 279 228,4 Tonnen-Kilom. weniger.

Die Einnahme aus der Güterbeförderung pro 1885, verglichen mit derjenigen des Vorjahres, ergibt:

für Eil- und Expresgüter im Jahre 1885	173 576,48	M.
= = = = 1884	137 868,45	=
mithin 1885 mehr	35 708,03	M.
für Frachtgüter im Jahre 1885	2 369 811,99	M.
= = = = 1884	2 494 693,45	=
mithin 1885 weniger	124 881,46	M.
an Nebenerträgen im Jahre 1885	57 131,82	M.
= = = = 1884	57 364,80	=
mithin 1885 weniger	232,98	M.
überhaupt im Jahre 1885	2 600 520,29	M.
= = = = 1884	2 689 926,90	=
mithin 1885 weniger	89 406,41	M.

Aus der in Anlage VIII enthaltenen Zusammenstellung ist des Näheren zu ersehen, wie der Güterverkehr in seiner Gesamtheit auf den einzelnen Stationen im Jahre 1885 sich gestaltet hat.

Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Güterverkehrs von und nach den einzelnen Stationen in den Jahren 1884 und 1883 ist in der Anlage XI enthalten.

2) Viehbeförderung.

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

im Binnenverkehr	27 251 Stück, oder 3 921,6	Tonnen auf	219 636,7	Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	167 866	=	= 17 436,0	=

in Summe: 195 117 Stück, oder 21 357,6 Tonnen auf 2 283 627,4 Kilometer.

Die Einnahme für den Viehtransport (ausschließlich derjenigen für beförderte 3 731 Stück Hunde der Reisenden), welche in der Einnahme aus der Personenbeförderung unter A 1 mitenthalten ist) betrug: 196 339,48 M.; im Durchschnitt: 1,01 M. pro Stück und 0,09 M. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei der Viehbeförderung ergibt das Jahr 1885 einen Mindertransport von 32 692 Stück und 3 234,2 Tonnen auf 832 362,7 Kilometer weniger und eine Mindereinnahme von 52 643,11 M. Der Mindertransport resultirt ausschließlich aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 36 104 Stück, während im Binnenverkehr 3 412 Stück Vieh mehr befördert wurden, als im Vorjahre.

Wie die beförderte Stückzahl des Viehes seiner Gattung nach auf die einzelnen Stationen sich vertheilt, ist aus der Anlage IX ersichtlich, welche zugleich die Nachweisung der auf denselben zur Beförderung gelangten Fahrzeuge enthält, für welche die Einnahme in derjenigen aus der Güterbeförderung (B 1) mit 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)	4 487 352,8	Tonnen-Kilometer,
2) bei der Gepäckbeförderung	382 045,4	=
3) bei der Güterbeförderung	43 693 764,0	=
4) bei der Viehbeförderung	2 283 627,4	=

in Summe: 50 846 789,6 Tonnen-Kilometer,

im Vorjahre dagegen: 52 545 446,0

mithin im Jahre 1885 weniger: 1 698 656,4 Tonnen-Kilometer.

Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

1) Personen	3 641	gegen 3 612 Personen im Vorjahre,
2) Gepäck	16,6 Tonnen	= 17,6 Tonnen =
3) Güter (excl. Dienstgüter)	1 722,7	= 1 714,0 =
4) Vieh	559 Stück	= 653 Stück =

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

Personen-Kilometer	171 476	gegen 172 950 im Vorjahre,
Tonnen-Kilometer (excl. Dienstgüter und Neben-Transporte)	124 744,1	= 130 860,9 =

Die Einnahmen betrugen im Ganzen 5 376 032,80 *M* gegen 5 495 776,79 *M* im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge:

1) aus dem Personenverkehr	6 092,05 <i>M</i>	gegen	6 196,86 <i>M</i>	im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	141,26 =	=	153,69 =	=
3) aus der Güterbeförderung	7 453,07 =	=	7 709,29 =	=
4) aus der Viehbeförderung	562,70 =	=	713,58 =	=
5) an Nebeneinnahmen	1 158,56 =	=	977,40 =	=

in Summe pro Kilometer: 15 407,64 *M* gegen 15 750,82 *M* im Vorjahre, mithin im Jahre 1885 gegen 1884 weniger: 343,18 *M* pro Kilometer Bahnlänge.

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

1) aus dem Personenverkehr	39,54 %	gegen	39,34 %	im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	0,92 =	=	0,98 =	=
3) aus der Güterbeförderung	48,37 =	=	48,95 =	=
4) aus der Viehbeförderung	3,65 =	=	4,53 =	=
5) die Nebeneinnahmen	7,52 =	=	6,20 =	=

Die Ausgaben betrugen:

für die Allgemeine Verwaltung	333 167,98 <i>M</i>	gegen	289 242,13 <i>M</i>	im Vorjahre,
für die Bahnverwaltung	604 755,55 =	=	636 659,07 =	=
für die Transport-Verwaltung	1 669 257,58 =	=	1 621 582,51 =	=

in Summe: 2 607 181,11 *M* gegen 2 547 483,71 *M* im Vorjahre, pro Kilometer Bahnlänge 7 472,17 = 7 301,05 = mithin pro 1885 gegen das Vorjahr mehr: 171,12 *M* pro Kilometer Bahnlänge.

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Rußkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit	0,23 <i>M</i>	gegen	0,21 <i>M</i>	im Vorjahre,
auf die Bahn-Verwaltung mit	0,43 =	=	0,46 =	=
auf die Transport-Verwaltung mit	1,18 =	=	1,15 =	=

in Summe mit: 1,84 *M* gegen 1,82 *M* im Vorjahre, mithin 1885 gegen das Vorjahr mehr: 0,02 *M* pro Rußkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesamt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung	6,20 %	gegen	5,26 %	im Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung	11,25 =	=	11,58 =	=
die Transport-Verwaltung	31,05 =	=	29,51 =	=

in Summe: 48,50 % gegen 46,35 % im Vorjahre, mithin 1885 gegen das Vorjahr mehr: 2,15 %.

Die Gesamt-Einnahme belief sich auf	5 376 032,80 <i>M</i>
Die Betriebs-Ausgabe auf	2 607 181,11 =
Der Ueberschuß mithin auf	2 768 851,69 <i>M</i>
Hierzu tritt der aus dem Jahre 1884 auf die Betriebs-Rechnung pro 1885 übernommene Gewinn-Vortrag mit	310 000,00 =
mithin stehen pro 1885 zur Verfügung	3 078 851,69 <i>M</i>

Davon ist zu zahlen, bezw. nach Vorschlag des Gesellschafts-Vorstandes zu gewähren:

1) die vertragsmäßig an die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung pro 1885 zu leistende Annuität mit	960 000,00 M
2) die regulativmäßig dem Erneuerungsfonds zu überweisende Rücklage von	370 000,00 =
3) die Eisenbahnsteuer mit	39 362,60 =
4) die Lantien mit	40 982,59 =
5) die Rücklage in den gesetzlichen Reserve-Fonds mit	67 925,33 =
6) = = = = = statutarischen = = = = =	35 081,17 =
7) als Dividende auf das Stammactien-Capital von 16 200 000 M à 7 $\frac{3}{4}$ %	1 255 500,00 =
Der Rest ist als Gewinn-Vortrag auf die Betriebs-Rechnung pro 1886 zu übertragen mit	310 000,00 =

Summe, wie vor: 3 078 851,69 M

Die speciellen Angaben über die gesammten Betriebs-Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1885 finden aus der Anlage I ersichtlich. Die Anlage II enthält die Gewinn- und Verlust-Rechnung, die Anlage III die Bilanz, die Anlagen IV, V und VI die Rechnungslegungen resp. über den Baufonds, den Erneuerungsfonds und den statutarischen Reservefonds, während die sonstigen Verkehrs-Ergebnisse im Einzelnen durch die Anlagen VII bis XII nachgewiesen werden.

Bezüglich der am 31. December 1884 zur Ausführung gekommenen Erhöhung des Grund-Capitals der Gesellschaft um 2 700 000 M ist im Anschluß an die vorjährige Mittheilung noch zu berichten, daß die General-Versammlung am 9. Mai v. J. denjenigen 4 Actionären, welche das Bezugsrecht auf 11 neue Stamm-Actien à 1000 M auszuüben veräußert hatten, eine Vergütung von 300 M auf jede der 11 neuen Actien — zusammen 3 300 M — zugewilligt hat. Um diesen Betrag hat sich mithin der für 47 unbezogen gebliebene neue Stamm-Actien über den Nominalbetrag hinaus erzielte Erlös abgemindert, und zwar von 43 684,30 M auf 40 384,30 M. Letzgedachter Betrag ist dem gesetzlichen Reservefonds überwiesen.

Anlangend die Verwendung der Grund-Capital-Erhöhung, aus welcher ein getrennt behandelter Baufonds gebildet ist, so sind bis ultimo 1885 — 1 324 716,98 M verausgabt worden, während das Restcapital von 1 375 283,02 M sich noch bei der Gesellschaft befindet. Den näheren Nachweis über die Verwendung liefert die Anlage IV.

Schwerin, im April 1886.

Die Direction.

Mit dem vorstehenden Berichte des Gesellschafts-Vorstandes erklärt sich der Aufsichtsrath im Ganzen einverstanden. Nur hinsichtlich der der Generalversammlung in Vorschlag gebrachten Rücklage von 67 925,33 M in den sogenannten gesetzlichen Reservefonds (Art. 185 b) erscheint folgende Bemerkung am Plage:

Es ist neuerdings in Theorie und Praxis mehrfach die Auffassung geltend gemacht worden, daß der jeweilige Jahresbetrag der amortisirten Prioritäts-Obigationen des Actien-Vereins, welchem bei unserer Gesellschaft in dieser Beziehung die jeweilige Amortisationsquote der Annuitäten rechtlich gleichsteht, zwar, wo die Amortisation oder Annuitäten-Zahlung vor Feststellung des vertheilbaren Jahresgewinns statuten- oder privilegiumsmäßig zu geschehen habe, unvertheilt bleiben und daher in den Passivis der Bilanz erscheinen müsse, daß jener Betrag aber seiner rechtlichen Natur nach weder ein Schuldposten noch ein relativer Werthungs-Posten gegenüber den Activis, sondern unvertheilter Gewinn, d. i. ein Reservefonds, sei. Ist diese Voraussetzung richtig, so erscheint es zweifellos zulässig, den in Art. 185 b vorgeschriebenen

sogenannten Bilanz-Reservefonds aus jenen vorhandenen, durch Amortisation der Schuld der Gesellschaft gebildeten, bisher ungenau als Amortisationsquote der Annuitäten bezeichneten Beträgen zu dotiren. Eine fernere Rücklage zur Bildung der gesetzlichen Reserve wäre dann nicht geboten und, wenn nicht geboten, nach der besonderen Lage unseres Unternehmens auch in keiner Weise zu rechtfertigen, weil in dem dem Gesetz entsprechenden Ansatze der Activa zu einem den wahren Werth nicht entfernt erreichenden Betrage sachlich eine für alle voraussehbaren Fälle mehr als ausreichende Sicherstellung gefunden werden muß.

Nur die Erwägung, daß die oben dargelegte Rechtsauffassung bislang eine allseitige Bestätigung nicht gefunden hat, und mithin die Möglichkeit des schließlichen Durchbringens einer abweichenden Ansicht nicht abzuweisen ist, nöthigt uns, für jetzt die Summe unvertheilt zu lassen, welche dem Reservefonds des Art. 185 b zufließen müßte, wenn seine Dotirung aus dem Betrage des amortisirten Theils unserer in Annuitäten abzutragenden Kaufgelber-Restschuld nicht zulässig wäre.

Wir haben es dem Vorstande zur Pflicht gemacht, baldthunlichst in der ihm geeignet erscheinenden Form auf eine Klarstellung des angeregten Zweifels hinzuwirken, und halten es für geboten, der General-Versammlung der Actionäre eine anderweite Verfügung über den jetzt vorsorglich von der Gewinnvertheilung ausgeschlossenen Betrag zu ermöglichen, sofern die Meinung, daß die amortisirten Annuitäten einen Reservefonds darstellen, sich definitive Geltung verschaffen sollte.

Aus diesen Gründen empfehlen wir, uns den Vorschlägen der Direction sonst unbedingt anschließend, der General-Versammlung, zwar — gleichfalls in Uebereinstimmung mit diesen Vorschlägen — die Ueberweisung von 67 925,33 *M.* an den gesetzlichen Reservefonds, jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalte zu beschließen:

daß der General-Versammlung das Recht reservirt bleibt, über diese Einlage in den gesetzlichen Reservefonds anderweite Verfügung zu treffen, insofern die Befugniß der Gesellschaft, den gesetzlichen Reservefonds (Art. 185 b) aus dem Betrage der bisherigen Amortisation der Annuitätenschuld zu dotiren, festgestellt und in Ausübung dieser Befugniß ein dem Art. 185 b Nr. 1 des Gesetzes vom 18. Juli 1884 genügender Reservefonds durch Dotation desselben aus der in der Amortisation liegenden Capitalreserve gebildet sein wird.

Schwerin, den 17. April 1886.

Der Aufsichtsrath

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

Anlagen.

I.

Betriebs-Rechnung

für

das Jahr 1885.

Betriebs-Einnahmen.			Betrag.	
Tit.	Pos.	Unter Pos.	M.	S.
I.				
		Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.		
	1	Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementsbillets) ausschließlich Militair	2 035 915	55
	2	Für Beförderung von Militair auf Requisitionsschein und auf Militairbillets	83 531	30
	3	Für Beförderung von Gepäck	49 288	67
	4	Für Beförderung von Hunden auf Hundebillets und Gepäckschein	2 804	51
	5	Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif	3 384	30
	6	Sonstige aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr herrührende Einnahmen	2	50
		Summe Titel I.	2 174 926	83
II.				
		Aus dem Güterverkehr.		
	1	Für Beförderung von Eil- und { einschließlich Equipagen und Expressgut } anderer Fahrzeuge aller Art	173 576	48
	2	Für Beförderung von Frachtgut	2 340 360	46
	3	Für Beförderung von Postgut	9 363	51
	4	Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionsschein	16 076	2
	5	Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde	196 339	48
	6	Für Beförderung von Leichen	4 012	—
	7	Für Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut	—	—
	8	Nebenerträge, als:		
	1	Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung	4 463	27
	2	Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen etc.	52 668	55
		Summe Titel II.	2 796 859	77

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M.	S.
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 Anschlußgleisen	86 884	23
	3		Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen, bezw. in gemeinschaftlichen Verkehren	14 663	57
	4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungs-Bureaux	367	61
			Summe Titel III.	101 915	41
IV.			Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.		
	1	1	Miethe, (einschließlich Conventionalstrafen) für: Locomotiven	—	—
	2	2	Wagen	127 731	64
			Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel	12	—
			Summe Titel IV.	127 743	64
V.			Erträge aus Veräußerungen.		
	1		Aus dem Verlaufe von bei Erneuerungen gewonnenen Materialien (die Erträge hiefür sind dem Erneuerungsfonds überwiesen, vgl. Anlage V, I.)	—	—
	2		Aus dem Verlaufe anderweiter Betriebsmaterialien	589	13
	3		Aus dem Verlaufe sonstiger Gegenstände	1 120	79
			Summe Titel V.	1 709	92
VI.			Verschiedene sonstige Einnahmen.		
	1		Telegraphen-Gebühren	3 093	94
	2		Pächte und Miethen, sowie öconomische Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als: Restaurationen	11 747	—
		1	Dienst- und Miethswohnungen	11 877	29
		2	Gräbereien, Pflanzungen, Ackerpacht	7 179	63
		3	Lagerplätze etc.	1 237	1
		4			
			Uebertrag	35 134	87

Tit.	Pos.	Unter Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M.	S.
			Uebertrag	35 134	87
3	1		Bergütung der Post: für Benutzung der Coupées zum Postdienst, Beförderung von Postwagen, Gestellung von Postwagen	3 249	24
	2		für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren u. der Eisenbahn- Postwagen	9 673	88
4			Entschädigung von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung für Benutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen u.	28	75
5			Zinsen und Coursgewinn aus Geldbeständen des Betriebes	124 676	93
6			Insgemein, wie Ersatz für beschädigte und zertrümmerte Gegenstände, nicht abgehobene Lohnbeträge u.	113	56
			Summe Titel VI.	172 877	23
Uebersicht der Betriebs-Einnahmen.					
Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr				2 174 926	83
Titel II. Aus dem Güter-Verkehr				2 796 859	77
Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen u.				101 915	41
Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln				127 743	64
Titel V. Erträge aus Veräußerungen				1 709	92
Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen				172 877	23
Summe der Betriebs-Einnahmen				5 376 032	80

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Ausgaben.
Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.			
Besoldungen und Gehalte der etatmäßigen Beamten.			
I.	1		Direction
	2		Centralbureau
	3		Ober-Betriebsinspektion, Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection
	4		Maschinen-Verwaltung
	5		Strecken-, Stations-, Fahr- und Locomotivpersonal
			Summe Titel I.
Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.			
Allgemeine Kosten.			
III.	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Bücher, Karten, Druckfachen, Billets etc.
	2	1	Heizung der Dienstlocale, der Wartezimmer, Wärterwohnungen und Buden etc.
		2	Erleuchtung derselben, einschließlich der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen etc.
			Uebersicht

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt- Betrag.	
Allgemeine Verwaltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Aeußerer Bahnhofsdienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs-Dienst.		d. Zugförderungs-Dienst.			
M.	ℳ	M.	ℳ	M.	ℳ	M.	ℳ	M.	ℳ	M.	ℳ	M.	ℳ
31 050	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 050	—
98 678	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98 678	50
27 322	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 322	50
15 177	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 177	—
—	—	248 438	20	188 508	70	64 295	—	104 060	17	99 007	90	704 309	97
172 228	—	248 438	20	188 508	70	64 295	—	104 060	17	99 007	90	876 537	97
9 399	49	7 597	14	3 617	50	1 431	28	2 210	95	4 707	70	28 964	6
—	—	882	10	2 871	68	1 034	11	324	48	12 363	73	17 476	10
600	—	13 076	96	879	—	780	—	1 080	—	—	—	16 415	96
2 413	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 413	70
10 220	56	3 397	25	1 246	—	243	—	388	50	645	—	16 140	31
—	—	—	—	—	—	—	—	57 201	93	25 904	3	83 105	96
—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	41 770	98	41 777	98
1 751	20	—	—	53 468	83	34 610	49	—	—	34 349	73	124 180	25
454	95	17 245	87	10 395	1	4 389	64	13 524	72	6 823	13	52 833	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
445	—	828	5	945	—	302	90	775	—	215	—	3 510	95
250	—	129	88	160	—	80	—	—	—	291	—	910	88
60	—	—	—	436	—	120	—	240	—	324	—	1 180	—
—	—	—	—	282	—	—	—	—	—	213	—	495	—
300	—	210	—	1 035	—	—	—	1 345	—	288	—	3 178	—
36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	—
5 722	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 722	15
28 315	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 315	12
22 497	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 497	44
—	—	—	—	45	73	—	—	—	—	—	—	45	73
82 465	61	43 374	25	75 381	75	42 991	42	77 090	58	127 895	30	449 198	91
13 636	20	1 272	54	3 696	14	15 877	40	1 902	9	653	12	37 037	49
1 881	51	6 050	64	9 491	69	3 160	44	720	81	1 966	79	23 271	88
717	34	3 711	63	28 635	61	6 673	21	846	29	4 949	67	45 533	75
16 235	5	11 034	81	41 823	44	25 711	5	3 469	19	7 569	58	105 843	12

Summe Titel III

Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.

a. Anlagen auf freier Strecke, einschließlich der durchgehenden Hauptgleise
in den Bahnhöfen.

[illegible][illegible]

Uebertrag

A.		B.		C.								Gesamt-	
Allgemeine Ver-		Bahn-		Transport-Verwaltung.								Betrag.	
waltung.		Verwaltung.		a.		b.		c.		d.			
				Äußerer Bahnhof-		Expeditions-		Zugbegleitungs-		Zugförderungs-			
				Dienst.		Dienst.		Dienst.		Dienst.			
M.	℥	M.	℥	M.	℥	M.	℥	M.	℥	M.	℥	M.	℥
—	—	135 118	95	—	—	—	—	—	—	—	—	135 118	95
—	—	4 814	34	—	—	—	—	—	—	—	—	4 814	34
—	—	14 562	2	—	—	—	—	—	—	—	—	14 562	2
—	—	926	64	—	—	—	—	—	—	—	—	926	64
—	—	155 421	95	—	—	—	—	—	—	—	—	155 421	95
—	—	15 442	16	—	—	—	—	—	—	—	—	15 442	16
—	—	27 711	69	—	—	—	—	—	—	—	—	27 711	69
—	—	20 226	77	—	—	—	—	—	—	—	—	20 226	77
—	—	18 152	57	—	—	—	—	—	—	—	—	18 152	57
—	—	3 511	73	—	—	—	—	—	—	—	—	3 511	73
—	—	8 991	37	—	—	—	—	—	—	—	—	8 991	37
—	—	12 582	65	—	—	—	—	—	—	—	—	12 582	65
—	—	1 000	79	—	—	—	—	—	—	—	—	1 000	79
—	—	862	62	—	—	—	—	—	—	—	—	862	62
—	—	108 482	35	—	—	—	—	—	—	—	—	108 482	35
—	—	5 769	77	—	—	—	—	—	—	—	—	5 769	77
—	—	5 258	2	—	—	—	—	—	—	—	—	5 258	2
—	—	11 027	79	—	—	—	—	—	—	—	—	11 027	79
—	—	108 482	35	—	—	—	—	—	—	—	—	108 482	35
—	—	155 421	95	—	—	—	—	—	—	—	—	155 421	95
—	—	274 932	9	—	—	—	—	—	—	—	—	274 932	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	241 427	79	241 427	79
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 935	34	9 935	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	251 363	13	251 363	13

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Ausgaben.
			Uebertrag
	3		Schmiermaterial für Locomotiven und Tender
	4		Pug- und Verpackungsmaterial für dieselben
	5	1	Schmiermaterial für Wagen
		2	Pugmaterial
		3	Desinfectionsmaterial für Wagen
	6		Material zur Beleuchtung der Züge
	7		Material zur Erwärmung der Züge
	8		Heizungs-, Beleuchtungs-, Schmier- und Pugmaterial für Hebethürme, Trajecte etc.
	9		Insgemein
			Summe Titel V a.
V b.			b. Unterhaltung der Betriebsmittel.
	1		Unterhaltung der Locomotiven und Tender nebst Zubehör
	2		Unterhaltung der Personenwagen nebst Zubehör
	3		Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör
	4		Unterhaltung der Wagendecken nebst Zubehör
	5		Unterhaltung von Hilfsanstalten
	6		Insgemein
			Summe Titel Vb.
			Hierzu „ „ Va.
			Summe Titel V.
VI.			Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.
VII.			Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen.
			(Die Kosten der Titel VI. und VII. werden aus dem Reserve- bezw. aus dem Erneuerungsfonds bestritten.)
VIII.			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten.
	1		Bergütung für gepachtete Strecken
	2		Bergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten anderer Verwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgleisen
	3		Bergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke, oder in gemeinsamen Verkehren durch andere Verwaltungen
	4		Bergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungs-Büreau
			Summe Titel VIII.
IX.			Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.
	1	1	Miethe, einschließlich Conventionalstrafen, für:
		2	Locomotiven
			Wagen
	2		Leihgeld für entlehene Betriebsmittel
			Summe Titel IX.

[illegible]

Betriebs-Ausgaben.

Uebersicht der Betriebs-Ausgaben.
Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.

Titel I.	Befoldungen	
Titel II.	Anderere persönliche Ausgaben	

Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.

Titel III.	Allgemeine Kosten	
Titel IV.	Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen etc.	
Titel V.	Kosten des Bahntransports	
Titel VI.	Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände	
Titel VII.	Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen	
Titel VIII.	Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen	
Titel IX.	Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	

Summe der Betriebs-Ausgaben

Abchluß.

Summe der Betriebs-Einnahmen	5 376 032,80 M.
Summe der Betriebs-Ausgaben	2 607 181,11 "

Ueberschuß 2 768 851,69 M.

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt- Betrag.	
Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Außerer Bahnhof- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugförderungs- Dienst.			
M.	z.	M.	z.	M.	z.	M.	z.	M.	z.	M.	z.	M.	z.
172 228	—	248 438	20	188 508	70	64 295	—	104 060	17	99 007	90	876 537	97
82 465	61	43 374	25	75 381	75	42 991	42	77 090	58	127 895	30	449 198	91
75 378	52	11 664	77	53 081	65	33 052	12	4 624	68	10 525	41	188 327	15
—	—	274 932	9	—	—	—	—	—	—	—	—	274 932	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	629 062	23	629 062	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 095	85	26 346	24	10 257	68	10 454	54	3 205	3	—	—	53 359	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135 763	42	135 763	42
333 167	98	604 755	55	327 229	78	150 793	8	188 980	46	1 002 254	26	2 607 181	11

Gewinn- und Verlust-

[illegible]

Pt-

11
—
—
60
59
33
17
—
—

Activa.		M.	S.
Uebernahme-Preis der Bahn nebst Zubehör unter Einrechnung der Annuität an die Großherzogliche Regierung	32 700 000,00 M.		
Aufwendung des statutarischen Reservefonds zum Bau der Secundärbahn Malchin- Waren	439 424,81 =		
Baufonds (Grundcapital-Erhöhung vom Jahre 1884) Ausgabe für Erweiterungsbauten	1 324 716,98 M.		
Bestand	1 375 283,02 = 2 700 000 =		
Werth der vorräthigen Betriebs- und Werkstatts-Materialien		35 839 424	81
Effecten des Erneuerungsfonds, des statutarischen Reservefonds, des Feuerversicherungsfonds, der Beamten- Pensions-Casse, des Betriebs-Contos		806 484	48
Verschiedene Debitoren		2 644 530	28
Cassenbestand und Bankguthaben		39 873	31
		519 048	59
Summe:		39 849 361	47

31. December 1885.

Passiva.

	M.	2
Stammactien-Capital, ursprünglich 13 500 000 M.		
Emission von 1884 2 700 000 =		
	16 200 000	—
Capitalwerth der an die Großherzogliche Regierung auf noch 51 Jahre abzuführenden		
Annuitäten 18 350 179 M.		
Amortisationsquote 1873—1885 849 821 =		
	19 200 000	—
Beitrag des statutarischen Reservefonds zum Bau der Secundärbahn Malchin-Waren	439 424	81
Erneuerungsfonds, einschließlich des Zuschusses pro 1885 von 370 000 M.	943 043	75
Gesetzlicher Reservefonds, einschließlich des Zuschusses pro 1885 von 67 925,33 M.	108 309	63
Statutarischer Reservefonds, einschließlich des Zuschusses pro 1885 von 35 081,17 M.	477 314	20
Feuerversicherungsfonds	123 872	28
Bestand der Beamten-Pensions-Casse	598 849	20
Verschiedene Creditoren	193 047	60
Reingewinn	1 565 500	—
Summe:	39 849 361	47

Rechnung des Baufonds pro 1885.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
I. Einnahme.				
Einzahlung auf die in Grundlage des Generalversammlungs-Beschlusses vom 29. Octbr. 1884 emittirten 2700 Stück neuen Stamm-Actien à 1000 M.	2 700 000	—	2 700 000	—
Summe der Einnahme			2 700 000	—
II. Ausgabe.				
1. Bau = Ausführungen.				
Herstellung eines zweiten Geleises auf der Strecke Warnow = Bügow = Güstrow incl. Material, Erdarbeiten und in Verbindung damit Veränderung der Bahnhof-Anlagen zu Warnow, Bügow und Güstrow	457 639	60		
Erweiterung und Veränderung der Bahnhof-Anlagen zu Leterow, Malchin, Sponholz, Dargenhof, Schwaan, Kleinen und Schwerin	150 315	13		
Herstellung von eisernen Perronhallendächern zu Bismar und Rostock, sowie Umänderung der Perrons daselbst	51 185	87		
Einrichtung der Gasbeleuchtung für sämtliche Personen- und Gepäckwagen und des Bahnhofes Bügow, sowie Erbauung einer Fettgas-Anstalt daselbst, incl. Beschaffung und Ausrüstung von 2 Gastransportwagen	135 721	84	794 862	44
2. Betriebsmittel.				
Beschaffung von 5 Stück Locomotiven, davon 4 Personenzugs-Locomotiven (3 mit Tender und 1 ohne Tender) und 1 Güterzugs-Locomotive, unter Benutzung vorhandener Reservetheile	169 050	80		
Beschaffung von 9 Stück Personenwagen I. und II. Classe, davon 6 Stück mit Bremsvorrichtung, und 3 Stück ohne Bremse, incl. Privat-Einrichtung	140 671	83		
Beschaffung von 2 Stück Personenwagen III. Classe	12 947	65		
Beschaffung von 3 Stück Personenwagen IV. Classe	16 000	86		
Beschaffung von 55 Stück 4räd. offenen Güterwagen, davon 14 Stück mit Bremse und 41 Stück ohne Bremse incl. Achsen und Räder	148 300	—		
Beschaffung von 3 Stück Gepäckwagen, incl. innerer Einrichtung und Inventar, Achsen und Räder	16 907	58		
Beschaffung von 8 Stück 4räd. bedeckten Güterwagen, davon 4 Stück mit Bremse und 4 Stück ohne Bremse, incl. Achsen und Räder	25 975	82	529 854	54
Summe der Ausgaben			1 324 716	98
III. Abschluß.				
Einnahme	2 700 000	—		
Ausgabe	1 324 716	98		
Bestand des Baufonds ult. 1885:	1 375 283	2		

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1885.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	<i>M.</i>	<i>S.</i>	<i>M.</i>	<i>S.</i>
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1884 laut Geschäftsbericht, Anl. IV.			926 879	66
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängiger Materialien, als Schienen, Schwellen, Verstatt-Abfällen u.	109 949	17		
Zinsen auf vorräthige Effecten, abzüglich der Zinsen-Ausgabe für aus Betriebsmitteln zu Erneuerungszwecken geleistete Vorschüsse	28 123	1		
Regulativmäßiger Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1885	370 000	—		
			508 072	18
Summe der Einnahmen:			1 434 951	84
II. Ausgaben.				
1) Oberbau.				
Auswechselung des Oberbau-Materials, als Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug zur gewöhnlichen Unterhaltung der Bahnstrecken	337 718	49		
Umbau des Bahnhofes Rostock zwecks Einführung der Bismar-Rostocker Eisenbahn in denselben (Nestbetrag)	33 911	97		
Erneuerung der Weichen und einzelner Theile derselben	10 579	44		
			382 209	90
2) Betriebsmittel.				
a Locomotiven und Tender.				
Erneuerung eines Dampfcylinders in 2 Locomotiven	1 761	57		
Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst Kesselflatte an 6 Personenzugs-Locomotiven	4 606	7		
Erneuerung von 659 Stück Siederohren in den Locomotiven	3 707	23		
Neubeschaffung und Aufziehen u. von 138 Stück Locomotiv- und 65 Stück Tender-Radreifen	17 052	17		
			27 127	4
b. Wagen.				
Neubeschaffung eines 6räd. Personenwagens I. und II. Classe ohne Bremse, incl. Achsen und Räder	15 396	87		
Neubeschaffung von 2 Stück 4räd. Personenwagen IV. Classe mit bedecktem Bremseritz und Ofenheizung incl. Achsen und Räder	10 394	47		
Neubeschaffung eines 4räd. bedeckten Güterwagens mit bedecktem Bremseritz, incl. Achsen und Räder	3 712	90		
Ueberschlag	29 504	24	409 336	94

Ausgaben des Erneuerungsfonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	h.	M.	h.
Uebertrag	29 504	24	409 336	94
Neubeschaffung von 4 Stück 4rödr. offenen Güterwagen, davon 2 Stück mit bedecktem Bremsersitz und 2 Stück ohne Bremse, incl. Achsen und Räder	11 308	83		
Erneuerung des Oberkastens an 4 Stück Stagen- (Vieh- und Pferde-) Wagen	2 371	17		
Erneuerung des Untergestelles an 3 Stück Stagenwagen à 5000 kg Tragkraft für eine erhöhte Tragfähigkeit à 10 000 kg	5 001	15		
Erneuerung des Oberkastens an 2 Stück offenen Güterwagen mit hohen Vordächern	720	44		
Erneuerung des Oberkastens an 4 Stück offenen Güterwagen mit niedrigen Vordächern	1 166	25		
Erneuerung der Polster und Polsterbezüge, nebst Gardinen, Rouleaux in 45 Coupées I. und II. Classe	10 408	60		
Neubeschaffung und Aufziehen von 126 Stück Radreifen für Personenwagen	7 324	73		
Desgleichen von 254 Stück Radreifen für Güterwagen	14 765	74		
			82 571	15
Summe der Ausgaben :			491 908	9
III. Abschluß.				
Einnahme	1 434 951	84		
Ausgabe	491 908	9		
Bestand des Erneuerungsfonds ult. 1885:	943 043	75		

Rechnung des statutarischen Reservefonds pro 1885.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen	
	M.	S.	M.	S.
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1884 laut Geschäftsbericht, Anl. III.			500 000	—
Einnahme für einen in Hagenow entbehrlich gewordenen Ueberladeperron, nebst einer in Waren entbehrlich gewordenen Drehscheibe	4 573	13		
Ueberweisung des Betrages für verfallene 7 Stück Dividendenscheine pro 1880 zu Stamm-Actien der diesseitigen Bahn à 39 M.	273	—		
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1885	35 081	17		
			39 927	30
Summe der Einnahmen:			539 927	30
II. Ausgaben.				
1. Betriebsmittel.				
Beschaffung eines besonderen Wagens für Spiritustransporte	2 000	—	2 000	—
2. Gebäude.				
a. auf den Bahnhöfen.				
Herstellung einer offenen Halle zwischen den beiden perronseitigen Flügeln des Empfangsgebäudes zu Bürow	7 282	68		
Erbauung eines Wärter-Wohnhauses nebst Stallgebäude auf dem Bahnhofe Blankenberg	11 357	23		
Erbauung eines Stallgebäudes zu dem Wärterwohnhaufe auf dem Bahnhofe Derpenhof	927	90		
			19 567	81
b. auf der Strecke.				
Herstellung eines Wärteretablissements für 3 Familien auf der Strecke Bürow-Schwaan	14 029	79		
Herstellung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien mit Stallgebäude auf der Strecke Bürow-Güstrow	9 195	16		
Herstellung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien mit Stallgebäude auf der Strecke Kleinen-Ventischow	8 689	84		
			31 914	79
3. Bahnhofe-Nebenanlagen.				
Herstellung einer Centesimalwaage nebst Waagehäuschen auf dem Bahnhofe Rostock	3 950	65		
Herstellung einer Gasleitung für die Beleuchtung der Weichenlaternen auf dem Bahnhofe Malchin, incl. Beschaffung einer Gasuhr	2 301	—		
			6 251	65
4. Werkstätten-Betrieb.				
Beschaffung von 4 Stück Locomotivwindeböcken mit 2 Querträgern von zusammen 40 000 kg Tragkraft	2 398	85	2 398	85
5. Sonstige Ausgaben.				
Coursverlust auf ausgelosete Effecten	480	—	480	—
Summe der Ausgaben:			62 613	10
III. Abschluß.				
Einnahmen	539 927	30		
Ausgaben	62 613	10		
Bestand des statutarischen Reservefonds ult. 1885:	477 314	20		

Stationsweise Zusammenstellung im Jahre

Nr.	Von resp. nach:	Es sind abgegangen von den Stationen:					
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
1	Lübeck	572	14 095	38 377	39 696	6 907	99 647
2	Lüdersdorf	—	137	2 804	7 279	195	10 415
3	Schönberg	62	2 914	16 392	16 859	748	36 975
4	Grevesmühlen	119	4 132	14 283	12 781	7 141	38 456
5	Plüschow	—	78	345	2 645	33	3 101
6	Bobitz	70	1 372	3 577	4 065	208	9 312
7	Kleinen	39	3 122	15 593	15 555	1 160	35 469
8	Mecklenburg	—	388	3 161	4 274	228	8 051
9	Wismar	179	9 346	27 036	24 379	4 265	65 205
10	Lübstorf	—	246	2 799	7 576	155	10 776
11	Schwerin	1 100	26 981	59 191	55 043	11 278	153 593
12	Holtshusen	—	345	4 245	5 920	111	10 621
13	Zachun	14	656	2 234	9 539	206	12 649
14	Kirch-Dejar.	—	31	375	727	36	1 169
15	Hägenow	860	13 795	24 167	24 997	6 020	69 839
16	Dentichow	24	807	1 186	4 180	226	6 423
17	Blankenberg	81	3 118	9 284	13 229	939	26 651
18	Warnow	8	554	1 523	4 353	220	6 658
19	Bützow	110	5 617	21 598	20 479	1 906	49 710
20	Schwaan	17	2 655	16 480	21 228	651	41 031
21	Nieftod	667	19 088	47 928	43 546	5 696	116 925
22	Güstrow	200	12 454	36 679	31 953	2 696	83 982
23	Salendorf	83	2 840	6 364	12 043	276	21 606
24	Neu Wöckern	—	61	278	1 450	14	1 803
25	Detterow	297	5 513	17 311	19 033	1 373	43 527
26	Malchin	176	6 853	29 325	19 713	1 500	57 567
27	Gielow	—	587	4 888	900	119	6 494
28	Basedow	—	485	2 308	721	30	3 544
29	Schwinkendorf	—	897	3 904	1 145	72	6 018
30	Levenstorf	—	233	2 992	551	21	3 797
31	Schönau-Halfenhagen	—	208	1 934	850	35	3 027
32	Waren	24	2 256	11 909	2 231	528	16 948
33	Stavenhagen	249	2 472	10 526	12 321	670	26 238
34	Altehb	—	364	1 197	4 035	66	5 662
35	Mölln	44	1 364	2 660	3 533	148	7 749
36	Neubrandenburg	719	13 134	39 651	33 594	674	81 772
37	Spenholz	—	537	1 939	5 102	98	7 676
38	Dargenbof	54	1 697	5 187	8 802	304	16 044
39	Landesgrenze	198	4 711	13 011	32 774	13 451	64 145
Summe:		5 966	166 143	495 641	529 101	73 424	1 270 275

der Personen-Frequenz 1885.

Es sind angekommen auf den Stationen:						Ueberhaupt abgegangen und angekommen:					
I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
624	13 861	37 958	45 800	9 908	108 151	1 196	27 956	76 335	85 496	16 815	207 798
—	154	2 956	9 067	260	12 437	—	291	5 760	16 346	455	22 852
47	2 851	16 379	15 249	1 170	35 696	109	5 765	32 771	32 108	1 918	72 671
109	4 187	13 742	13 883	859	32 780	228	8 319	28 025	26 664	8 000	71 236
—	82	350	1 857	44	2 333	—	160	695	4 502	77	5 434
57	1 285	3 497	4 073	215	9 127	127	2 657	7 074	8 138	443	18 439
39	3 017	15 897	14 535	907	34 395	78	6 139	31 490	30 090	2 067	69 864
—	414	3 216	3 303	202	7 135	—	802	6 377	7 577	430	15 186
233	9 552	27 869	24 192	4 247	66 093	412	18 898	54 905	48 571	8 512	131 298
—	253	3 192	7 068	169	10 682	—	499	5 991	14 644	324	21 458
1 100	27 255	58 453	58 066	13 664	158 538	2 200	54 236	117 644	113 109	24 942	312 131
—	351	4 480	4 895	119	9 845	—	696	8 725	10 815	230	20 466
9	670	2 513	9 300	271	12 763	23	1 326	4 747	18 839	477	25 412
—	27	383	603	25	1 038	—	58	758	1 330	61	2 207
886	13 862	24 671	26 576	6 022	72 017	1 746	27 657	48 838	51 573	12 042	141 856
21	816	1 174	4 178	228	6 417	45	1 623	2 360	8 358	454	12 840
70	2 980	9 837	12 140	987	26 014	151	6 098	19 121	25 369	1 926	52 665
17	561	1 557	4 699	210	7 044	25	1 115	3 080	9 052	430	13 702
104	5 490	22 316	19 369	1 761	49 040	214	11 107	43 914	39 848	3 667	98 750
16	2 618	16 538	21 158	706	41 036	33	5 273	33 018	42 386	1 357	82 067
604	19 351	46 674	43 635	6 763	117 027	1 271	38 439	94 602	87 181	12 459	233 952
169	12 295	35 418	32 303	2 770	82 955	369	24 749	72 097	64 256	5 466	166 937
85	2 739	6 324	12 218	296	21 662	168	5 579	12 688	24 261	572	43 268
—	69	343	1 403	13	1 828	—	130	621	2 853	27	3 631
299	5 524	17 506	18 585	1 168	43 082	596	11 037	34 817	37 618	2 541	86 609
182	6 741	28 528	20 425	1 802	57 678	358	13 594	57 853	40 138	3 302	115 245
—	648	4 611	867	88	6 214	—	1 235	9 499	1 767	207	12 708
—	433	2 514	659	24	3 630	—	918	4 822	1 380	54	7 174
—	915	4 199	954	74	6 142	—	1 812	8 103	2 099	146	12 160
—	206	3 200	571	20	3 997	—	439	6 192	1 122	41	7 794
—	196	2 255	908	5	3 364	—	404	4 189	1 758	40	6 391
36	2 321	11 786	2 074	553	16 770	60	4 577	23 695	4 305	1 081	33 718
256	2 512	10 596	11 682	691	25 737	505	4 984	21 122	24 003	1 361	51 975
—	373	1 295	4 116	55	5 839	—	737	2 492	8 151	121	11 501
44	1 328	2 706	3 671	139	7 888	88	2 692	5 366	7 204	287	15 637
740	13 319	30 403	32 267	11 711	88 440	1 459	26 453	61 054	65 861	15 385	170 212
—	515	2 053	4 180	41	6 789	—	1 052	3 992	9 282	139	14 465
34	1 727	5 253	8 941	301	16 256	88	3 424	10 440	17 743	605	32 300
185	4 645	12 999	29 631	4 936	52 396	383	9 356	26 010	62 405	18 387	116 541
5 966	166 143	495 641	529 101	73 424	1 270 275	11 932	332 286	991 282	1 058 202	146 848	2 540 550

Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1885.

N.	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut	
		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.	
		1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10
1	Lübeck	55 341	7	1 295	9	84 000	1	578	9	139 341	8	1 874	8
2	Lüdersdorf	364	6	2	7	394	9	2	8	759	5	5	5
3	Schönberg	4 845	7	57	0	4 281	8	52	9	9 127	5	109	9
4	Grevesmühlen	11 874	8	85	0	11 409	8	76	1	23 284	6	161	1
5	Bobitz	2 538	1	8	4	661	9	13	0	3 200	0	21	4
6	Kleinen	2 025	4	8	4	5 626	1	25	1	7 651	5	33	5
7	Mecklenburg	746	3	—	6	598	0	1	9	1 344	3	2	5
8	Wismar	75 960	3	308	2	14 882	2	173	5	90 842	5	481	7
9	Lübstorf	1 409	7	2	1	705	4	4	7	2 115	1	6	8
10	Schwerin	15 426	2	405	7	59 092	3	502	4	74 518	5	908	1
11	Goldhusen	288	4	4	1	562	6	5	5	851	0	9	6
12	Sachun	1 226	4	4	8	1 014	9	13	4	2 241	3	18	2
13	Hagenow	84 489	1	584	5	40 307	4	1 270	2	124 796	5	1 854	7
14	Bentschow	1 420	6	20	2	896	2	16	6	2 316	8	36	8
15	Bibow	2 853	1	—	—	994	0	—	—	3 847	1	—	—
16	Blankenberg	13 615	2	54	1	5 753	1	66	0	19 368	3	120	1
17	Friedrichswalde	2 096	5	—	—	61	1	—	—	2 157	6	—	—
18	Warnow	1 223	5	11	7	1 863	3	12	6	3 086	8	24	3
19	Bülow	11 098	7	75	9	9 335	2	85	6	20 433	9	161	5
20	Schwaan	7 247	8	45	8	2 594	8	52	4	9 842	6	98	2
21	Rostock	26 329	1	710	2	52 769	8	491	1	79 098	9	1 201	3
22	Güstrow	38 709	0	262	3	66 315	2	282	7	105 024	2	545	0
23	Calendorf	9 547	8	27	6	16 226	5	45	0	25 774	3	72	6
24	Neu-Boxern	4 112	9	—	—	1 221	1	—	—	5 334	0	—	—
25	Deterow	25 393	3	163	6	17 577	8	134	6	42 881	1	298	2
26	Malchin	36 883	7	81	1	55 161	5	100	4	92 045	2	181	5
27	Gielow	2 857	6	2	0	668	3	6	2	3 525	9	8	2
28	Basedom	13 063	6	5	3	5 605	5	1	7	18 669	1	7	0
29	Schwinkendorf	7 225	7	5	5	3 783	9	5	7	11 009	6	11	2
30	Hinrichshagen	3 134	7	—	—	970	0	—	—	4 104	7	—	—
31	Levenstorf	800	6	2	9	370	0	—	9	1 170	6	3	8
32	Schönau-Falkenhagen	14 035	9	3	5	494	5	1	4	14 530	4	4	9
33	Waren	5 259	5	34	8	17 594	3	78	8	22 853	8	113	6
34	Stavenhagen	13 292	0	76	4	21 932	1	58	0	35 224	1	134	4
35	Rastorf	2 488	3	—	—	1 086	6	—	—	3 574	9	—	—
36	Kleeth	6 864	7	6	1	2 582	4	5	0	9 447	1	11	1
37	Mölln	4 011	7	13	2	2 114	7	13	1	6 126	4	26	3
38	Neubrandenburg	36 055	5	346	2	53 731	8	519	9	89 787	3	866	1
39	Sponholz	141	3	—	5	187	9	1	4	329	2	1	9
40	Dergenhof	9 220	5	42	8	6 895	4	33	7	16 115	9	76	5
41	Landesgrenze	40 713	0	194	8	23 818	1	220	7	64 531	1	415	5
Summe:		596 142	5	4 953	9	596 142	5	4 953	9	1 192 285	0	9 907	8

Nachweisung

der

im Jahre 1885 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

Nr.	Von	I. Fahr- zeuge. Stück.	II. Vieh.								Menagerie- u. andere Thiere. Stück.
			Pferde. Stück.	Füllen u. Esel. Stück.	Rind- vieh. Stück.	Kälber. Stück.	Schafe u. Ziegen. Stück.	Schweine. Stück.	Hunde. Stück.	Geflügel. Stück.	
1	Lübeck	17	1 024	1 087	1 021	63	336	59	192	—	34
2	Lüdersdorf	—	—	—	—	—	—	39	22	—	—
3	Schönberg	3	138	8	592	425	1 896	2 125	56	—	—
4	Grevesmühlen	3	607	25	508	13	3 388	536	75	—	—
5	Plüschow	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—
6	Bobitz	—	10	—	47	—	712	107	27	—	—
7	Kleinen	—	10	47	210	38	1 699	337	159	—	—
8	Mecklenburg	—	—	—	—	—	170	—	17	—	—
9	Wismar	1	385	30	869	565	12 467	7 520	152	—	9
10	Lübstorf	—	—	—	2	3	—	—	29	—	—
11	Schwerin	30	435	24	248	286	4 399	7 296	438	—	5
12	Holtshusen	—	1	—	1	10	7	167	47	—	—
13	Zachun	—	—	2	14	3	130	—	40	—	—
14	Kirch-Beslar	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
15	Hagenow	19	340	335	580	2	133	798	373	—	—
16	Bentischow	—	—	—	5	—	1	71	22	—	—
17	Blankenberg	—	30	—	808	332	4 411	5 417	71	—	—
18	Barnow	—	—	—	19	14	595	106	24	—	—
19	Bützow	—	116	58	353	145	585	1 914	150	77	—
20	Schwaan	—	121	33	893	511	5 489	3 508	94	—	—
21	Rostock	23	318	8	235	134	3 940	628	295	185	—
22	Güstrow	9	347	58	1 142	160	7 015	8 183	249	—	—
23	Lalendorf	—	42	9	124	33	2 814	489	73	—	—
24	Neu-Wocker	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—
25	Teterow	5	110	35	938	505	9 090	6 925	128	—	—
26	Malchin	3	125	18	242	44	2 651	728	154	—	—
27	Gielow	—	—	—	2	—	—	—	10	—	—
28	Basedow	—	—	—	3	1	—	46	14	—	—
29	Schwinkendorf	—	4	2	59	4	755	166	14	—	—
30	Levenstorf	—	—	—	3	—	—	—	16	—	—
31	Schönau-Falkenhagen	—	—	—	4	—	—	79	80	—	—
32	Waren	33	12	1	78	11	249	3	121	—	—
33	Stavenhagen	—	47	5	570	474	3 183	2 495	63	—	—
34	Kleeth	—	3	—	10	—	—	—	19	—	—
35	Mölln	—	18	—	88	18	858	89	31	—	—
36	Neubrandenburg	3	662	85	717	72	1 973	1 021	351	—	—
37	Sponholz	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—
38	Derzenhof	—	23	3	113	46	837	223	48	—	—
39	Landesgrenze	13	1 716	38	1 170	6	6 019	38 061	177	1 860	4
Summe:		162	6 644	1 911	11 668	3 918	75 802	89 136	3 864	2 122	52

Zusammen 195 117 Stück Vieh (incl. Hunde der Reisenden).

Davon sind befördert im Binnenverkehr 27 251 Stück,
im Verkehr mit anderen Bahnen 167 866 "

Summe wie vor: 195 117 Stück.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1885.				1884.				1883.			
	Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.	
Lübeck	3	99 647	1	8 497 889	3	97 540	1	8 336 472	3	93 708	2	7 797 363
Lüdersdorf	24	10 415	28	120 393	25	10 273	28	117 959	24	9 978	28	112 397
Schönberg	14	36 975	16	974 855	13	37 144	16	977 072	12	37 109	16	989 670
Grevesmühlen	13	38 456	12	1 572 585	15	31 914	12	1 215 702	15	31 927	13	1 234 283
Plüschow	36	3 101	37	32 507	35	3 192	35	34 104	34	2 937	34	31 614
Bobitz	25	9 312	22	254 807	27	9 502	22	258 197	27	9 371	23	261 764
Kleinen	15	35 469	17	882 596	14	34 408	17	868 406	14	34 177	17	890 182
Mecklenburg	26	8 051	30	76 028	28	7 864	31	75 855	29	7 376	31	77 017
Bismar	7	65 205	8	2 745 558	7	64 912	8	2 730 497	7	65 868	8	2 876 576
Lübstorf	22	10 776	27	124 618	24	10 399	27	119 642	25	9 916	26	113 418
Schwerin	1	153 593	3	6 440 901	1	153 455	3	6 509 665	1	164 208	3	7 053 493
Holtshusen	23	10 621	26	135 122	23	10 758	26	132 361	22	10 665	27	112 800
Zachun	21	12 649	23	223 808	21	12 992	23	232 076	21	13 306	24	217 849
Kirch-Dejar	39	1 169	38	24 464	38	1 033	38	20 776	38	1 143	38	23 942
Hagenow	6	69 839	7	3 274 773	6	69 883	7	3 427 639	6	72 119	7	3 433 442
Bentschow	31	6 423	25	182 807	30	6 464	25	180 138	30	6 769	25	190 150
Blankenberg	16	26 651	13	1 134 200	17	26 425	13	1 114 311	16	31 530	12	1 432 243
Warnow	29	6 658	24	187 982	29	6 932	24	194 519	28	9 109	22	305 120
Bützow	10	49 710	11	1 884 154	10	51 386	10	1 928 870	10	51 891	10	1 985 716
Schwaan	12	41 031	15	1 046 999	11	40 754	15	1 049 335	11	39 171	15	1 029 381
Rostock	2	116 925	2	7 762 249	2	116 114	2	7 593 644	2	115 578	1	7 846 601
Güstrow	4	83 982	6	4 029 915	4	90 970	6	4 745 535	4	81 292	6	4 057 966
Calendorf	18	21 606	18	656 438	18	19 279	19	601 607	19	16 592	19	530 860
Neu-Weckern	38	1 803	39	20 931	—	—	—	—	—	—	—	—
Deternow	11	43 527	10	1 973 350	12	39 804	11	1 848 692	13	36 625	11	1 760 436
Malchin	9	57 567	9	2 100 190	8	57 564	9	2 154 380	8	55 321	9	2 263 288
Gielow	30	6 494	33	50 959	33	5 219	33	39 247	33	3 932	36	29 556
Basedow	35	3 544	35	38 045	36	2 727	37	29 511	35	2 893	33	32 162
Schwinkendorf	32	6 018	32	80 856	32	5 523	32	73 800	32	4 539	32	60 770
Levensdorf	34	3 797	34	44 282	34	3 373	34	38 593	36	2 670	35	31 082
Schönau-Falkenhagen	37	3 027	35	37 080	37	2 428	36	32 634	37	1 726	37	25 200
Waren	19	16 948	19	615 551	19	17 625	18	739 408	20	13 970	18	638 470
Stavenhagen	17	26 238	14	1 052 401	16	26 503	14	1 090 512	17	24 981	14	1 067 951
Kleeth	33	5 662	29	103 816	31	5 811	29	105 551	31	5 162	29	92 780
Mölln	27	7 749	21	276 287	22	12 203	20	499 590	26	9 863	21	424 296
Neubrandenburg	5	81 772	5	5 254 380	5	84 055	5	5 337 408	5	76 735	5	4 910 309
Sponholz	28	7 676	31	68 548	26	9 749	30	88 219	23	10 121	30	89 561
Dergenhof	20	16 044	20	386 862	20	17 527	21	446 752	18	16 645	20	445 981
Landesgrenze	8	64 145	4	5 462 175	9	56 440	4	5 356 889	9	52 348	4	5 163 361
Summe:		1 270 275		59 831 361		1 260 144		60 345 568		1 233 271		59 639 050

Jede Person hat durch-
schnittlich zurückgelegt:

47,101 Kilometer.

47,888 Kilometer.

48,358 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

der Personenbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,
Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1885.				1884.				1883.			
	Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.	
Lübeck	3	108 151	1	9 630 281	3	109 158	1	10 163 711	3	106 936	1	9 899 171
Lüdersdorf	22	12 437	26	139 572	22	12 366	26	138 527	22	12 020	26	132 112
Schönberg	13	35 696	16	958 161	13	35 373	16	935 296	13	35 503	16	950 877
Grevesmühlen	15	32 780	12	1 198 905	15	32 196	12	1 174 622	15	31 713	12	1 189 619
Plüschow	37	2 333	37	26 035	37	2 340	37	27 183	36	2 377	36	27 850
Bobitz	25	9 127	22	244 215	27	9 147	22	248 477	26	8 895	22	244 947
Kleinen	14	34 395	17	951 208	14	33 505	17	909 011	14	33 565	17	919 379
Mecklenburg	27	7 135	31	69 378	28	7 236	32	71 968	30	6 748	31	72 609
Wismar	7	66 093	8	2 733 282	7	65 331	8	2 720 954	7	65 242	8	2 813 476
Lübstorf	23	10 682	28	116 942	23	10 504	28	115 705	25	9 182	28	100 201
Schwerin	1	158 538	3	6 606 274	1	156 421	3	6 591 098	1	171 080	3	7 266 939
Holthusen	24	9 845	27	121 876	25	9 966	27	117 394	24	9 699	27	103 020
Jachun	21	12 763	23	226 062	21	12 832	23	225 514	21	12 965	23	207 792
Kirch-Desar	39	1 038	38	21 054	38	888	38	17 338	38	910	38	17 946
Hagenow	6	72 017	7	3 824 864	6	72 412	7	3 934 847	6	75 141	5	4 085 957
Bentschew	30	6 417	25	174 448	30	6 559	25	174 215	29	6 850	25	183 878
Blankenberg	16	26 014	13	1 077 002	16	26 776	13	1 096 733	16	26 495	13	1 087 855
Warnow	28	7 044	24	184 904	29	6 742	24	183 274	28	7 534	24	204 779
Bügow	10	49 040	11	1 816 636	10	50 861	10	1 854 741	9	51 410	10	1 914 908
Schwaan	12	41 036	14	1 051 932	11	40 966	14	1 083 616	11	38 905	14	1 023 736
Rostock	2	117 027	2	7 747 524	2	117 030	2	7 673 549	2	115 298	2	7 739 362
Güstrow	5	82 955	6	4 031 280	4	83 485	6	4 165 329	4	80 529	6	4 019 155
Valendorf	18	21 662	18	645 001	18	20 167	19	614 822	18	16 717	19	515 348
Neu-Weckern	38	1 828	39	20 085	—	—	—	—	—	—	—	—
Peterow	11	43 082	10	905 868	12	39 283	11	1 789 979	12	35 506	11	1 651 748
Malchin	8	57 678	9	2 060 989	8	59 604	9	2 256 231	8	53 695	9	2 152 907
Gielow	31	6 214	33	49 087	33	5 086	34	37 872	33	4 020	35	30 263
Basedow	35	3 650	36	38 241	35	2 907	36	31 637	34	2 881	33	31 712
Schwintendorf	32	6 142	30	81 988	32	5 595	31	75 414	32	4 583	32	61 254
Levenstorf	34	3 997	34	46 322	34	3 631	33	41 325	35	2 785	34	31 599
Schönau-Halfenh.	36	3 364	35	38 434	36	2 835	35	34 987	37	1 763	37	24 897
Waren	19	16 770	19	619 778	20	17 490	18	747 105	20	14 547	18	670 760
Stavenhagen	17	25 737	15	982 165	17	26 223	15	1 024 276	17	24 605	15	974 312
Neeth	33	5 839	29	103 362	31	5 629	29	100 300	31	5 139	29	90 225
Mölln	26	7 888	21	269 178	24	10 134	21	374 651	23	9 994	21	383 874
Neubrandenburg	4	88 440	4	5 228 953	5	81 278	4	4 821 602	5	76 522	4	4 546 332
Sponholz	29	6 789	32	62 040	26	8 763	30	82 705	27	8 336	30	77 793
Derpenhof	20	16 256	20	376 673	19	17 742	20	433 416	19	16 675	20	431 307
Landesgrenze	9	52 396	5	4 351 362	9	51 683	5	4 256 144	10	46 506	7	3 759 151
Summe:	1 270 275		59 831 361		1 260 144		60 345 568		1 233 271		59 639 050	

Jede Person hat durch-
schnittlich zurückgelegt:

47,101 Kilometer.

47,885 Kilometer.

48,358 Kilometer

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1885.						1884.						1883.					
	Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.				Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.				Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.			
	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10
Lübeck	3	56 637	6	2	6 620 111	0	3	55 950	6	2	6 530 140	1	4	45 075	4	1	5 695 976	6
Lüdersdorf	39	367	3	39	5 654	1	40	163	0	40	2 807	9	—	—	—	—	—	—
Schönberg	23	4 902	7	22	123 110	7	23	4 250	4	23	101 317	3	21	5 592	8	23	134 229	5
Grevesmühlen	15	11 959	8	15	518 455	8	15	10 713	6	14	453 136	3	14	11 470	4	15	450 531	7
Bobitz	29	2 546	5	26	95 127	6	28	2 324	8	24	94 984	4	28	1 809	4	26	63 318	0
Kleinen	32	2 033	8	30	57 393	2	29	2 183	1	25	61 823	6	26	2 246	3	25	81 661	8
Mecklenburg	38	746	9	33	48 881	3	38	453	5	37	28 132	2	38	17	1	37	444	6
Wismar	2	76 268	5	3	4 954 716	5	2	81 257	4	3	5 483 685	9	1	71 423	7	4	4 663 944	4
Lübstorf	34	1 411	8	29	68 184	9	37	671	5	36	31 655	1	37	33	2	38	365	2
Schwerin	10	15 831	9	11	807 008	7	11	18 215	6	11	907 471	0	9	21 725	8	11	978 510	1
Holthusen	40	292	5	40	4 736	3	39	257	1	39	5 720	3	36	125	4	36	2 172	5
Rachun	36	1 231	2	37	27 170	8	27	2 417	8	26	57 205	9	25	2 435	6	27	60 378	1
Hagenow	1	85 073	6	1	7 048 511	3	1	82 225	0	1	7 285 621	0	2	66 574	7	2	5 554 979	9
Bentischow	33	1 440	8	35	37 709	9	32	1 716	1	29	45 793	2	27	2 161	2	28	59 155	8
Bibow	28	2 853	1	23	115 928	1	33	1 353	7	28	55 105	1	34	757	3	31	30 714	9
Blankenberg	12	13 669	3	12	773 611	0	13	13 552	8	12	794 890	8	12	14 874	0	12	887 823	0
Friedrichswalde	31	2 096	5	28	69 280	7	34	1 341	4	32	43 673	6	30	1 662	2	29	57 823	6
Warnow	35	1 235	2	32	49 929	7	35	895	3	34	35 612	3	32	1 380	6	30	49 044	2
Bülow	16	11 174	6	14	664 826	3	18	8 852	1	13	564 130	5	15	10 033	2	13	749 353	8
Schwaan	19	7 293	6	17	413 653	6	20	7 157	4	16	322 757	6	20	5 656	4	16	378 374	3
Rostock	8	27 039	3	6	2 655 340	4	6	32 457	0	5	3 042 892	4	6	33 758	0	5	3 098 271	6
Güstrow	5	38 971	3	5	2 897 308	6	8	31 383	6	7	2 227 618	4	5	35 037	2	7	2 695 249	1
Calendow	17	9 575	4	18	316 117	7	19	8 250	7	17	231 212	8	19	7 424	2	17	300 403	0
Neu-Wokern	24	4 112	9	25	99 164	1	31	1 769	7	31	42 472	8	—	—	—	—	—	—
Teterow	9	25 466	9	8	2 044 506	4	10	19 617	3	9	1 669 252	5	10	20 085	6	8	2 125 190	9
Malchin	6	36 964	8	9	1 603 977	9	5	38 384	6	8	1 989 050	8	7	30 286	9	9	1 777 086	9
Gielow	27	2 859	6	34	40 352	6	24	2 887	7	27	55 607	7	29	1 764	1	33	19 909	0
Basedow	14	13 068	9	20	154 551	0	14	12 612	6	20	146 980	1	17	8 484	5	24	97 398	0
Schwinkendorf	20	7 231	2	24	107 126	8	17	8 992	6	21	134 222	9	16	9 865	5	21	146 259	6
Hinrichshagen	26	3 134	7	31	56 113	8	30	2 032	1	33	36 577	8	33	1 121	9	32	20 194	2
Levenstorf	37	803	5	38	13 478	7	36	680	8	38	12 224	0	35	479	5	35	8 174	1
Schönau-Falkenh.	11	14 039	4	10	1 103 502	3	25	2 484	4	30	44 256	0	24	3 511	8	19	180 306	0
Waren	22	5 294	3	16	445 098	4	22	4 293	4	15	352 018	6	22	5 198	3	14	499 934	6
Stavenhagen	13	13 368	4	13	758 290	8	9	19 883	6	10	1 199 021	7	11	18 071	5	10	1 204 703	6
Rastorf	30	2 488	3	36	31 556	6	26	2 557	0	35	33 331	1	31	1 613	5	34	19 362	0
Kleeth	21	6 870	8	21	126 541	9	12	13 552	3	18	220 387	8	13	13 602	7	18	215 859	2
Mölln	25	4 024	9	27	89 281	0	21	5 235	2	22	125 444	6	23	4 671	4	22	145 035	6
Neubrandenburg	7	36 401	7	7	2 602 795	1	7	31 777	1	6	2 562 356	5	8	28 526	2	6	2 785 361	9
Sponholz	41	141	8	41	2 469	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Derpenhof	18	9 263	3	19	248 873	7	16	10 026	8	19	158 499	4	18	8 073	3	20	165 029	0
Landesgrenze	4	40 907	8	4	2 959 575	8	4	53 217	8	4	4 950 160	9	3	47 932	1	3	4 729 800	8
Summe:		601 096	4		40 860 024	5		598 048	5		42 139 252	9		544 562	9		40 132 331	1

Jede Tonne Gut hat
durchschnittlich zurückgelegt: 67,976 Kilometer.

70,461 Kilometer.

73,696 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung

der Güterbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1885.				1884.				1883.			
	Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.	
	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}
Lübeck	1	84 579	0	1	9 513 524	3	1	69 903	8	1	73 957	2
Lüdersdorf	38	397	7	39	7 453	8	37	296	9	—	—	—
Schönberg	20	4 334	7	19	151 885	3	21	4 709	7	19	4 089	4
Grevesmühlen	14	11 485	9	15	467 145	9	13	10 555	5	15	7 333	8
Bobitz	34	674	9	30	28 317	6	29	919	6	26	1 058	1
Kleinen	18	5 651	2	20	118 438	0	19	5 187	0	22	5 407	8
Mecklenburg	35	599	9	37	10 939	5	38	197	8	40	2	1
Wismar	13	15 055	7	13	902 543	6	12	16 804	2	12	15 985	7
Lübstorf	32	710	1	32	22 677	2	40	129	9	39	3	4
Schwerin	3	59 594	7	7	2 406 654	8	3	62 065	7	7	56 260	7
Holthusen	36	568	1	34	19 339	8	36	324	6	36	53	5
Bachun	28	1 028	3	29	28 812	5	28	976	1	27	913	3
Hagenow	7	41 577	6	4	3 308 359	5	6	48 497	8	4	66 888	6
Dentschow	31	912	8	31	25 092	8	27	1 018	8	28	769	7
Bibow	29	994	0	26	39 303	9	34	650	9	30	430	3
Blankenberg	17	5 819	1	16	292 283	0	18	6 131	9	16	6 236	2
Friedrichswalde	41	61	1	41	2 049	7	39	176	1	38	80	7
Barnow	25	1 875	9	25	42 374	8	31	881	0	29	769	2
Bügow	15	9 420	8	14	532 261	2	14	10 093	6	13	8 899	4
Schwaan	22	2 647	2	18	164 532	5	24	2 779	1	20	2 918	3
Rostock	6	53 260	9	2	5 483 459	7	7	38 926	7	2	38 465	0
Güstrow	2	66 597	9	3	3 935 260	5	2	65 642	7	3	59 138	4
Valendorf	12	16 271	5	9	1 209 711	4	15	8 939	3	14	3 834	5
Neu-Wockern	26	1 221	1	28	33 537	2	32	850	0	32	—	—
Teterow	11	17 712	4	11	1 143 792	6	11	20 071	9	11	9 277	7
Malchin	4	55 261	9	8	2 074 587	7	4	60 397	0	5	48 203	9
Gielow	33	674	5	36	14 509	0	30	895	9	33	706	0
Basedom	19	5 607	2	22	82 708	2	20	4 754	5	24	3 536	5
Schwinkendorf	21	3 789	6	23	68 381	7	23	3 734	7	23	3 694	2
Hinrichshagen	30	970	0	35	17 460	0	33	755	1	34	510	0
Levensdorf	39	370	9	38	7 904	0	35	453	2	35	232	4
Schönau-Falkenh.	37	495	9	33	21 466	1	25	1 135	9	25	464	3
Waren	10	17 673	1	12	1 126 054	4	10	20 681	9	9	11 245	7
Stavenhagen	9	21 990	1	10	1 147 977	4	8	32 839	5	10	31 566	8
Rastorf	27	1 086	6	27	39 293	3	26	1 114	5	31	858	8
Kleeth	23	2 587	4	24	61 511	3	17	6 750	5	21	6 012	1
Mölln	24	2 127	8	21	105 933	8	22	3 928	8	17	3 434	6
Neubrandenburg	5	54 251	7	5	3 275 586	9	5	50 760	5	6	42 399	8
Spornholz	40	189	3	40	3 261	0	—	—	—	—	—	—
Derzenhof	16	6 929	1	17	213 621	2	16	7 188	7	18	7 152	6
Landesgrenze	8	24 038	8	6	2 704 017	4	9	25 930	7	8	21 772	2
Summe:	601 096	4	40 860 024	5	598 048	5	42 139 252	9	544 562	9	40 132 331	1

Jede Tonne Gut hat
durchschnittlich zurückgelegt: 67,976 Kilometer.
für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

70,461 Kilometer.

73,696 Kilometer.

Rechnung
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1885.

N ^o	Gegenstand.	Betrag.	
		M.	S.
Einnahme.			
1	Bestand am 31. December 1884	539 181	67
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	25 001	94
3	Erlös für gefundene Gegenstände	752	20
4	Strafgelder	95	50
5	Zinsen auf belegte Capitalien	21 224	75
6	Zuschuß der Eisenbahn-Gesellschaft	22 497	44
7	Courszgewinn auf ausgelassene Effecten	72	90
8	Zufällige Einnahmen	47	11
Einnahme überhaupt:		608 873	51
Ausgabe.			
1	Invaliden-Pensionen	5 075	90
2	Wittwen-Pensionen	3 986	81
3	Waisen-Pensionen	84	—
4	Unterstützungen	605	—
5	Unkosten beim Ankauf von Effecten	37	40
6	Coursverlust auf vorräthige Effecten	235	20
Ausgabe überhaupt:		10 024	31
Abschluß.			
Einnahme		608 873	51
Ausgabe		10 024	31
Bestand am 31. December 1885:		598 849	20
Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Eisenbahn-Haupt-Casse in Effecten mit		598 470	53
in Baar mit		378	67
Zusammen mit		598 849	20

10
10
10

2

7

4

0

0

5

4

0

1

51

00

81

40

20

31

51

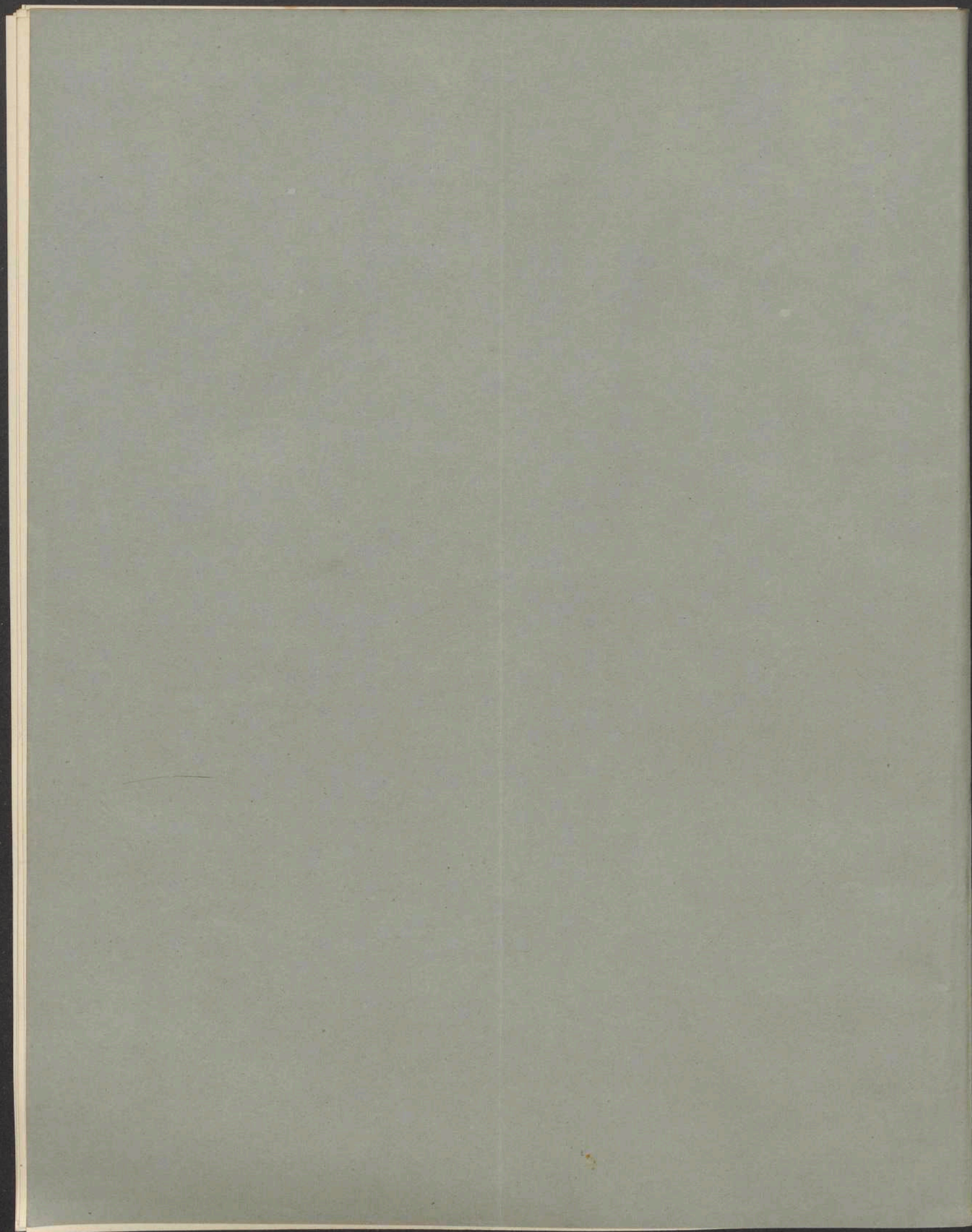
31

20

53

67

20



sogenannten Bilanz-Reservfonds aus jenen vorhandenen, durch Amortisation der Schuld der Gesellschaft gebildeten, bisher ungenau als Amortisationsquote der Annuitäten bezeichneten Beträgen zu dotiren. Eine fernere Rücklage zur Bildung der gesetzlichen Reserve wäre dann nicht geboten und, wenn nicht geboten, nach der besonderen Lage unseres Unternehmens auch in keiner Weise zu rechtfertigen, weil in dem dem Gesetz entsprechenden Ansatze der Activa zu einem den wahren Werth nicht entfernt erreichenden Betrage sichtlich eine für alle voraussehbaren Fälle mehr als ausreichende Sicherstellung gefunden werden muß.

Nur die Erwägung, daß die oben dargelegte Rechtsauffassung bislang eine allseitige Bestätigung nicht gefunden hat, und mithin die Möglichkeit des schließlichen Durchbringens einer abweichenden Ansicht nicht abzuweisen ist, nöthigt uns, für jetzt die Summe unvertheilt zu lassen, welche dem Reservfonds des Art. 185 b zufließen müßte, wenn seine Dotirung aus dem Betrage des amortisirten Theils unserer in Annuitäten abzutragenden Kaufgelder-Restschuld nicht zulässig wäre.

Wir haben es dem Vorstande zur Pflicht gemacht, baldthunlichst in der ihm geeignet erscheinenden Form auf eine Klarstellung des angeregten Zweifels hinzuwirken, und halten es für geboten, der General-Versammlung der Actionäre eine anderweite Verfügung über den jetzt vorsorglich von der Gewinnvertheilung ausgeschlossenen Betrag zu ermöglichen, sofern die Meinung, daß die amortisirten Annuitäten einen Reservfonds darstellen, sich definitive Geltung verschaffen sollte.

Aus diesen Gründen empfehlen wir, uns den Vorschlägen der Direction sonst unbedingt anschließend, der General-Versammlung, zwar — gleichfalls in Uebereinstimmung mit diesen Vorschlägen — die Ueberweisung von 67 925,33 M. an den gesetzlichen Reservfonds, jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalte zu beschließen:

daß der General-Versammlung das Recht reservirt bleibt, über diese Einlage in den gesetzlichen Reservfonds anderweite Verfügung zu treffen, insofern die Befugniß der Gesellschaft, den gesetzlichen Reservfonds (Art. 185 b) aus dem Betrage der bisherigen Amortisation der Annuitätenschuld zu dotiren, festgestellt und in Ausübung dieser Befugniß ein dem Art. 185 b Nr. 1 des Gesetzes vom 18. Juli 1884 genügender Reservfonds durch Dotation desselben aus der in der Amortisation liegenden Capitalreserve gebildet sein wird.

Schwerin, den 17. April 1886.

Der Aufsichtsrath

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

