

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

**1885(1886)**

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

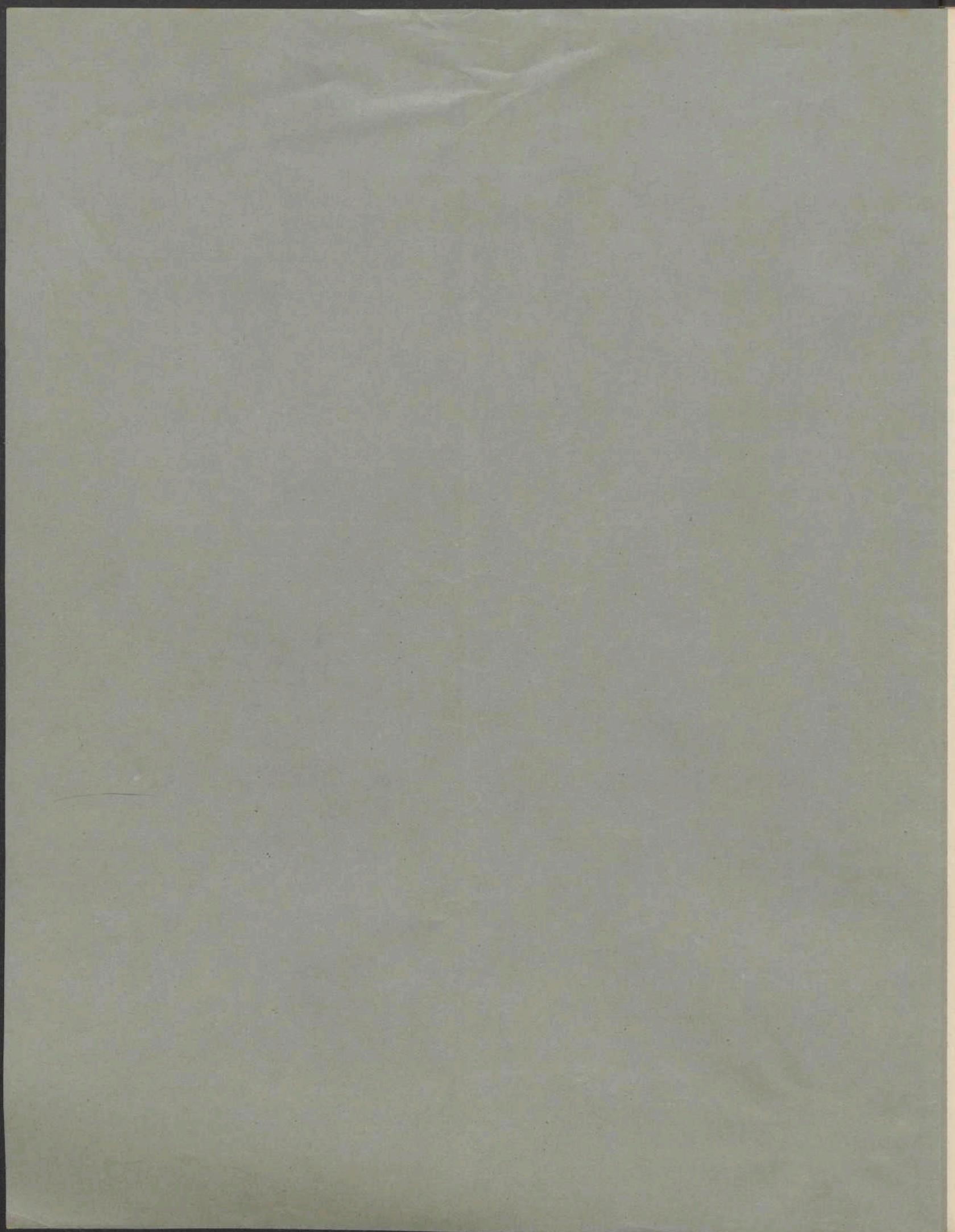
<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765936233>

Band (Zeitschrift)   Freier  Zugang



OCR-Volltext





# Geschäfts-Bericht

der

## Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1885.

---

Schwerin.

Druck der F. Hartig'schen Officin.



1881

1881

## I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

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

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

Die Concession zum Bau derselben wurde am 10. März 1846 erteilt; die Betriebs-Gröfierung 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-Kleinener Eisenbahn-Gesellschaft unter dem 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 Gesammt-Bau-Kapital betrug . . . . . 41 139 834 M.  
Das Kapital für Erweiterung der Bahn 1c ult. 1872 . . . . . 1 310 513 "

---

Summa 49, 450, 347 //

mithin pro Meile . . . . . 990 742,57 *M*  
 pro Kilometer . . . . . 132 402,59 *M*

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

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

Weiter hat die Gesellschaft laut Besluß der General-Versammlung vom 28. Januar 1879 und auf Grund der landesherrlichen Concession vom 25. Februar ej. a. den Bau und Betrieb einer, von der Abzweigung in Malchin ab gerechnet, 28,4 km langen normalspurigen Secundärbahn von Malchin (Station der Hauptbahn) nach Waren resp. bis an den Müritz-See dafelbst unter der Modalität übernommen, daß die Secundärbahn einen integrirenden Theil des Hauptunternehmens bildet und auf dieselbe das Gesellschafts-Statut und der Kaufcontract vom 2/12. April 1873, sowie der mit der Großherzoglichen Regierung abgeschlossene Zusatzvertrag vom 14. Januar 1879 gleichmäßig Anwendung findet. Der Bau der Secundärbahn ist im April 1879 in Angriff genommen, die Betriebsöffnung hat am 9. November 1879 stattgefunden.

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

die Großherzogliche Regierung einen Landeszuschuß von	
20 000 $\text{M}$ pro km, in Summa . . . . .	568 000 $\text{M}$
die Städte Malchin und Waren zusammen einen Zuschuß	
von 6 000 $\text{M}$ pro km, in Summa . . . . .	170 400 „ 738 400,00 „

Der Rest der Baukosten ist mit . . . . . 439 424,81  $\text{M}$   
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  $\text{M}$  um 2 700 000  $\text{M}$  erhöht worden. Von dieser Grundcapital-Erhöhung ist jedoch bis ult. 1885 erst der Betrag von 1 324 717  $\text{M}$  verwendet, während das Restcapital mit 1 375 283  $\text{M}$  sich noch bei der Gesellschaft befindet (s. am Schlüsse 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  $\text{M}$ , bis ult. 1885 = 3 482 339  $\text{M}$ . Hierin ist jedoch der oben erwähnte Beitrag des Reservefonds von 439 424,81  $\text{M}$  zur Malchin-Warener Bahn inbegriffen.

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

42 450 347  $\text{M}$

738 400 „ (Zuschüsse à fonds perdu zur Malchin-Warener Bahn)

3 482 339 „

1 324 717 „

in Summa 47 995 803  $\text{M}$

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

das Annuitätencapital mit 19 200 000 „

zusammen mit 35 400 000  $\text{M}$  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 Strasburg die Hauptbahn.

Dieselbe ist eingleisig, nur auf der Strecke Warnow-Bützow-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-Geleise, welches die jetztgenannte 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 Bahnhof Kleinen, welcher Knotenpunkt für die Zweigbahnen Kleinen-Wismar und Kleinen-Hagenow ist. Von Kleinen aus das nördliche Ende des großen Schweriner Sees umgehend, führt die Bahn in östlicher Richtung über Haltestelle Bentschow und Bahnhof Blankenberg weiter, überschreitet unweit der Haltestelle Warnow den Fluss gleichen Namens mittelst Brücke von eisernem Oberbau und führt am Thalrande des rechtsseitigen Warnow-Ufers zum Bahnhof Bützow, welcher in dem hier von der Warnow und der Nebel gebildeten Winkel liegt. Von hier bis Güstrow läuft die Bahn, die Nebel unmittelbar am Bahnhofe mittelst einer eisernen Brücke überschreitend, nach Durchschneidung eines Höhenzuges im Nebelthal hin. Von Güstrow über Larendorf, Haltepunkt Neu Wockern 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 Dergenow hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunkt an der mecklenburgisch-preußischen Grenze, wo die vormalige Berlin-Stettiner Zweigbahn Pasewalk-Strasburg beginnt. 2090 m vor der Grenze erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt, welcher 114,50 m über dem Amsterdamer Pegel liegt.

Die Längenausdehnung der Hauptbahn beträgt 229,391 km.

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

Die Zweigbahn Kleinen-Hagenow, in weitem Bogen den Schweriner See umgehend, führt über Haltestelle Lübstorf, Bahnhof Schwerin, die Haltestellen Holtzhausen, Zachow und Haltepunkt Kirch-Jeser nach Bahnhof Hagenow zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Sie ist 44,745 km lang.

Die Zweigbahn Bützow-Rostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Bützow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, übersetzt diesen Fluss unweit des jetztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunkt, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Bützow-Schwaan liegt der tiefste Punkt der Bahn, dessen Höhe über dem Amsterdamer Pegel 3,857 m ist. Die Länge beträgt 31,207 km.

Die Secundärbahn von Malchin nach Waren zweigt sich aus dem Bahnhof Malchin in südlicher Richtung ab, überschreitet in der Nähe von Malchin die Peene und führt, das Bauerndorf Gielow, sowie

die Güter Bashedow, Schwinkendorf, Levenstorf, Schönau und Falkenhagen als Haltestellen berührend, in fortgesetzte südlicher Richtung nach Waren. Der hier angelegte Bahnhof ist durch ein 1,34 km langes, nur für den Güterverkehr bestimmtes Gleis 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 variieren 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 dorthin Waren 27,604 km.

### A. Bahnhofplanum.

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

Die Kronenbreite des Planums der Hauptbahn für 2 Gleise ist 7,846 m, für 1 Gleis in den Auftragen 4,708 m, in den Abtragen 4,394 m. Die Böschungen sind für die Aufträge  $1\frac{1}{2}$ fach, für die Abträge  $1\frac{1}{2}$ fach mit 0,471 m breiten Bankets auf je 1,883 m Höhe. Zum Schutz gegen Schneeweihungen sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt. Das Planum der Secundärbahn ist 4,5 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 1,435 m.

#### a. Länge der Gleise.

Die durchgehenden Gleise haben mit Einrechnung des 2. Hauptgleises von Warnow bis Güstrow eine Länge von . . . . .	372,457 km
Die Nebengleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengleise bei Wismar, Rostock und Waren, der Kiesbahn bei Moidentin, der Anschlußgleise an die Zuckerraffinerien zu Güstrow, Malchin und Stavenhagen, soweit dieselben auf Bahnterrain belegen sind, sowie der Ladegleise in Bibow, Kastorf 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 allmäßigen Umbau erst ein einheitliches werden. Die Bahn enthielt gegen Ende des Jahres:

	1885.		1884.	
	Hauptgleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengleise auf Bahnhöfen.	Hauptgleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengleise auf Bahnhöfen.
131 mm hohes Bignolgleis .	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 "
Stuhlschienengleis . . . .	26,319 "	13,507 "	29,810 "	16,152 "
Summa . . . .	372,457 km	109,177 km	348,653 km	106,433 km

Mithin ergiebt sich pro 1885 eine Zunahme an Hauptgeleisen von 23,804 km und an Nebengeleisen von 2,744 km.

Sämtliche Schienen liegen auf Querschwellen. Die 124, 121, 105 und 78 mm hohen Vignolschienen sind mit Hakennägeln, die 131 mm hohen dagegen theilweise mit Tiresonds (Schraubennägeln) auf Unterlagsplatten befestigt.

Die letzgedachten 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 bzw. 8,3 bis 8,5 kg schwer.  
4 Läschchenbolzen, à 0,825 bis 0,94 kg schwer.

Auf den Endschwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch zwei verzinnte Tiresonds befestigt sind. Außerdem liegt bei geradem Geleis in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Curven sind außer an den Enden der Schienen noch drei solcher Unterlagsplatten zur Verwendung gebracht. Das Gewicht derselben beträgt pro Stück 2,62 kg. Bei Eisen- und Stahlkopfschienen sind die Enden mit 2, um 25 mm gegen einander versetzte Einblinkungen 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 Läsch sich gegen die Naht der, auf der Stoßschwelle liegenden, Unterlagsplatte setzt und ein Wandern der Schiene verhindert. Die Tiresonds 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 Vignolschienen sind 6,59 m lang und wiegen 35,84 kg, resp. 34,8 kg pro lfd. Meter.

Die feste Stoßverbindung derselben besteht aus:

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

4 Läschchenbolzen à 0,49 kg schwer,

und 1 Unterlagsplatte von 3,50 kg Gewicht.

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

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

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

4 Läschchenbolzen 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, 5,55 m langen Vignolschienen beträgt 29,32 kg pro lfd. Meter, das der neueren Profils mit Bessemer Stahlkopf 28,8 kg pro lfd. Meter. Die zur festen Stoßverbindung gehörenden Läsch wogen pro Stück 2,50 kg und sind 418 mm lang. Die Läschchenbolzen wogen 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 5,55 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 Läschverbindung an Stelle der Stoßstühle ergaben ein günstiges Resultat. Im Jahre 1876 ist die Strecke Kleinen-Wismar und 1879 die Strecke Malchin-Waren damit ausgerüstet worden.

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

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

### e. Weichen.

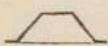
Es sind im Ganzen 600 Weichen und 7 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 43 Stück ganze englische, 29 Stück halbe englische, 1 Stück Blockweichen, 11 Stück Blauel'sche Weichen, die übrigen Zungenweichen.

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.

Sämtliche zur Verwendung gekommene hölzerne Schwellen sind eiserne 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 Stoßen zunächst liegenden sind jedoch etwas näher an die Stoße gerückt. Auf den Strecken mit schwelbenden 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 Bülow-Rostock versuchsweise eingelegt sind, enthalten nebenstehende Querschnittsform und sind 2,3 m lang. Die beiden Enden derselben sind in einer Länge von je 0,625 m mit einer Neigung von 1 : 20 aufgebogen. Unter den Befestigungsstellen für die Schienen sind mittelst je zweier Nieten Querrippen zur Vermeidung seitlicher Verschiebungen angebracht.

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

Sämtliche 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 zweigeleisigen Strecken und das der Secundärbahn aufgesetzt ist. Die Einschnitte in Thon- und Lehmboden sind durch ein ausgedehntes Drainirungssystem entwässert. Die hölzernen Schwellen liegen auf einer 0,29 m starken Bettung und sind mit einer 0,08 m starken Kiessschicht überdeckt.

### C. Bauwerke im Planum.

Vorhanden sind:

1) große Brücken über 10 m Lichtweite jeder Öffnung . . . . . 5 Stück.

Davon sind: 1 gewölbt

und 4 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summa: 5 Stück.

Die längste Brücke ist die Warnow-Brücke bei Schwaan. Sie enthält 3 Öffnungen à 12,6 m und 2 Öffnungen à 6,8 m.

2) kleinere Brücken und Durchlässe von über 2 m bis 10 m Lichtweite jeder Öffnung 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 Guttermauer von 1,5 m Höhe.

#### D. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

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

Auf der Secundärbahn Malchin-Waren ist die Maximalsteigung 1:60 und der kleinste Radius in den Kurven 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-Wokern zwischen den Stationen Lüendorf 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 Übersicht 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.
<b>1. Lübeck-Landesgrenze.</b>	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	59,84
Ventschow . . . . .	8,31	67,65
Blankenberg . . . . .	9,21	76,86
Friedrichswalde . . . . .	4,23	81,09
Warnow . . . . .	8,39	89,48
Bützow . . . . .	10,33	99,81
Güstrow . . . . .	13,48	113,29
Calendorf . . . . .	15,78	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
Derzenhof . . . . .	14,87	222,99
Landesgrenze vor Strasburg . . . . .	6,67	229,66
<b>2. Kleinen-Wismar.</b>		
Kleinen.		
Mecklenburg . . . . .	9,30	9,30
Wismar . . . . .	6,40	15,70
<b>3. Kleinen-Hagenow.</b>		
Kleinen.		
Lübstorf . . . . .	5,76	5,76
Schwerin . . . . .	10,69	16,45
Holthusen . . . . .	9,53	25,98
Zachun . . . . .	6,52	32,50
Kirch-Fezar . . . . .	7,23	39,73
Hagenow . . . . .	5,02	44,75
<b>4. Bützow-Rostock.</b>		
Bützow.		
Schwaan . . . . .	14,45	14,45
Rostock . . . . .	16,76	31,21
<b>5. Malchin-Waren.</b>		
Malchin.		
Gielow . . . . .	5,96	5,96
Basendorf . . . . .	4,80	10,76
Schwinckendorf . . . . .	3,23	13,99
Levenstorf . . . . .	4,44	18,43
Schönau-Fallenhagen . . . . .	2,00	20,43
Waren . . . . .	7,17	27,60
<b>Summe</b>	<b>348,92</b>	<b>348,92</b>

Anmerkung. Der Nullpunkt der diesseitigen Stationirung liegt an der Mitte des Lübecker Empfangsgebäudes  $\approx 264$  m vor dem Anfang des diesseitigen Hauptgleises. Demnach Gesamtlänge  $= 348,658 + 0,264 = 348,92$  km.

## F. Telegraphen-Einrichtungen.

### a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

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

### b. Electromagnetische Telegraphen.

Sämtliche Strecken der Hauptbahnen haben eine Omnibus- und eine Läutewerksleitung, während die Haltestellen der Secundärbahn Waren-Malchin nur durch eine Omnibusleitung verbunden sind. Die Strecke Güstrow-Mostock 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 Läutewerksleitung 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 Läutewerksleitung, welche aus 4,75 mm starkem verzinkten Eisendraht hergestellt ist, aus 4 mm starkem Eisendraht.

Die Batterien zum Betriebe der Morse-Apparate sind Metzinger 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 verschiedenem 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-Inspektionen und den Wärterbuden an den Eingangsschaltern der Bahnhöfe.

Jeder fahrplanmäßige Zug, mit Ausnahme derjenigen auf der Bahnstrecke Malchin-Waren, ist mit einem portativen Apparate versehen. Die auf letzterer 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 verzeichneten 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 comprimiertem Degas und Aufstellung von 4 Füllständern daselbst.

Erneuerung und Aufstellung einer 2. Dampfpumpe in der Wasserstation.

Erneuerung eines doppelarmigen Perrontelegraphen und des Bahnhofs-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 Stahlgeleis zwischen den Weichen der Nebengeleise in 121 mm und 105 mm hohes Vignolgeleis.
- 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.
- Berlängerung 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 Glästafeldeckung. Erbauung einer Fettgasanstalt mit Gasometer, sowie Herstellung der Einrichtung für die Füllung der Recipienten der Wagen mit comprimiertem Degas.
- 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.
- Breiterung 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 Lüendorf. Einlegung einer Weiche zur Verbindung der diesseitigen Geleise mit den Bahnhofsgleisen der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.
- 9) Haltepunkt Neu-Wöldern. 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. Chauffirung des Zufuhrweges zum Stationsgebäude.
- 12) Bahnhof Neubrandenburg. Erweiterung der Geleisanlagen am westlichen Ende des Bahnhofs durch Ausführung eines 350 m langen Ausziehgeleises, mehrerer Wagenaufstellungsgleise von ca. 750 m Gesamtlänge und eines Productenladegleises von ca. 400 m Länge.
- Einlegung von 3 ganzen englischen, 7 einfachen Weichen und einer Wagendrehscheibe. Errichtung eines Umladeperrons zwischen den neuen Gleisen. 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 Güterladegleises. 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 Derzendorf. 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 Vignolgeleis.
- 16) **Haltestelle Bachun.** Herstellung eines 2. Perrons.
- 17) **Bahnhof Schwerin.** Erneuerung und Verlegung der Drehscheibe, damit zusammenhängend Umbau des Locomotivschuppens, theilweise Umbau der Bahnhofsgleise. Versezung 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 Klinkerplasterung. Erneuerung des äusseren Anstrichs des Empfangsgebäudes durch Delffarbe. Ausführung der Verlafung 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 Gleisanlagen am nördlichen Ende des Bahnhofs. Einlegung von 14 einfachen Weichen dasselbst. Niederlegung des hohen Perrons und Verbreiterung des Hauptperrons sowie Asphaltirung derselben. 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 Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

### b. Auf freier Strecke.

- 1) Herstellung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien auf der Strecke Kleinen-Bentschow 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 Schnezaun von Stat. 11,3 — 11,6 Strecke Lübeck-Schönberg und 758 m Schnezaun an der Strecke Malchin-Waren.
- 5) Ausführung des zweiten Streckengeleises von Warnow bis Güstrow und zwar: Herstellung des Planums mit den Erdarbeiten, Verlängerung der Nebenwege, Versetzen 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 Winkelanschienverbindung.
- 6) Umbau von 437,20 lfd. m 131 mm hohem Vignolgeleis aus Eisen in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Bessemer Stahl.
- 7) Umbau von 2750,40 lfd. m Stahlgeleis in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Bessemer Stahl.
- 8) Umbau von 1643,80 lfd. m 121 mm hohem Vignolgeleis in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Bessemer Stahl.
- 9) Umbau von 15 240,70 lfd. m 124 mm hohem Vignolgeleis in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Bessemer Stahl.

### e. Beschaffung und Ausrustung von Betriebsmitteln.

- 1) 1 Personenzugs-Locomotive nebst Tender und Ausrustung.
- 2) 1 Personenzugs-Locomotive ohne Tender.
- 3) 1 Güterzugs-Locomotive ohne Tender.
- 4) 10 Stück 4rädrige Personenwagen I. u. II. Classe, mit Vordachsen, 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 4rädriger 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 Bremfersitz.
- 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 Bremfersitz und mit einem festen Stirnbord an der Bremseite.
- 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 Auswechslung 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 Vignolschienen,
  - 2 273 , , 124 , ,

## 2. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren nach Abzug der 1885 ausrangirten vorhanden:

Den fünfzehn März verließ er Katwijk zu Ende des Jahres 1885.

a) 455 Stück Verlängenwagen mit 7132 Wägen; 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
<b>165 Wagen</b>	<b>358</b>	<b>1468</b>	<b>3350</b>	<b>1956</b>

Bei denselben sind: 96 Stück mit Bremse versehen.

b) 31 Stück Person- und 941 Stück Güterwagen mit 9742 000 kg (194 840 Ctr.)

## 31. *Glück* *Ge-* *Tragfähigkeit*

Man denselben sind 360 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1884 enthielten die vorhandenen 28 Gepäck- und 939 Güterwagen 9 251 000 kg (185 040 (str.) 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 Werkstattendienst leitet ein Maschinenmeister, welchem für die Werkstatt in Schwerin ein Werkstättenvorsteher, für die Werkstatt in Malchin ein Werkführer und ferner ein Werkführer für den Aufzieldienst 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 *sc.* und deren Angehörige bestand früher unter dem Namen „Knappskafasse“ eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Auf Grundlage derselben und unter Verschmelzung mit ihr ist am 1. November 1876 eine neue Pensions- und Unterstützungs kasse ins Leben gerufen, welcher alle von der Gesellschaft neu anzustellende Beamte beizutreten haben. Der Stand der Kasse ergiebt sich aus dem Rechnungsabschluß in Anlage XII. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 22 497,44 *M.* geleistet.

Beteiligt waren an der Pensionskasse ultimo 1884: 689 Mitglieder, deren Diensteinkommen 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 Diensteinkommen 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.

Laufende Unterstützungen wurden in Beihalt der Bestimmung in § 17 des für die Pensions- und Unterstützungs kasse 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 Kaufkontrates 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 Anteil am Gewinne zu erhöhen, auch den Mitgliedern in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung verzinslicher, in Raten rückzahlbarer Vorschüsse beizustehen.

Das Vermögen und die Angelegenheiten des Vereins werden von dem aus einem Mitgliede der Direction und 6 Vereinsmitgliedern gebildeten Vorstande verwaltet. Die Anzahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1885 956. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds aus Gesellschaftsmitteln 3000 M. überwiesen worden und belief dieser Fonds sich am Jahresschlusse auf 4070,52 M. Die in der Vereinskasse aufgekommenen, 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 Ankaufswert von 154 583,80 M. hatten, welcher letzterer durch Hinzutritt des Coursgewinnes von 6022,48 M. sich auf einen Buchwerth von 160 676,28 M. berechnet. Die darüber lautenden Werthpapiere werden in dem Käffengewölbe 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 Anteil 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 &c., sowie für die Streckenarbeiter.

Endlich sind alle Arbeiter und Beamte in Gemäßheit der Unfallversicherungsgesetze vom 6. Juli 1884 und 28. Mai 1885 bei der alle deutschen Privat-Eisenbahnen umfassenden Privatbahn-Berufsgenossenschaft 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

Gesamt-Anzahl: 1 498 .

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: Nutzkilometer . . . . .	1 419 729	15 255	1 434 984

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

**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 Anteile nebst Botenlohn, Porto ic. betragen 4780,87 M.

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

Bleibt als diesseitiger Anteil: 3093,94 M.

**3) Verkehrsvorhältnisse.**

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-Wockern für den Personenverkehr eröffnet worden.

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

Der Fahrbetrieb auf der Bahnstrecke von der Preußisch-Mecklenburgischen Landesgrenze bis Straßburg u.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 combrinibaren Rundreisebillets und ferner noch an dem Rundreiseverkehr nach dem östlichen Holstein, sowie am Deutsch-Dänischen Rundreiseverkehr betheiligt.

Der direkte 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 betheiligt: am Ostseeverbandsverkehr, am Niederdeutschen, Rheinisch-Niederdeutschen, Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen, Norddeutsch-Sächsischen, Hannover-Bayerischen, Westdeutschen, Hanseatisch-Ostdeutschen, Böhmischem-Norddeutschen 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	= = =
=	III.	162 323	= = =
=	IV.	402 428	= = =
auf Neturbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)			
in II. Classe		62 928	= = =
= III.		232 066	= = =
Militärpersonen		38 796	= = =
	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	= = =
=	III.	79 358	= = =
=	IV.	126 673	= = =
auf Neturbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)			
in I. Classe		290	= = =
= II.		10 242	= = =
= III.		21 894	= = =
Militärpersonen		34 628	= = =
	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
" II.	166 143	= 9 416 852	
" III.	495 641	= 20 986 847	
" IV.	529 101	= 23 533 804	
in Summe:		1 196 851 Personen auf 54 360 656 Kilometer, oder 45,42	im Durchschnitt
Militairpersonen . . .	73 424	= 5 470 705	pro Person.
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:	pro Person und Kilometer	
Civilpersonen . . .	2 035 915,55 M.		
Militairpersonen . . .	83 531,50		
an diversen Neben-			
Einnahmen . . .	6 491,81	—	
in Summe: 2 125 638,16 M.	1,67 M. pro Person und 0,036 M.		

Über die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1885 gibt 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 Vorjahr folgendes Resultat:

	im Jahre 1885		im Jahre 1884		daher im Jahre 1885	
	Personen	Personen- Kilometer	Personen	Personen- Kilometer	Personen	Personen- Kilometer
<b>Civilpersonen:</b>						
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
<b>Gesamt-Verkehr:</b>	<b>1 270 275</b>	<b>59 831 361</b>	<b>1 260 144</b>	<b>60 345 568</b>	<b>mehr 10 131</b>	<b>weniger 514 207</b>

Die Gesamt-Einnahme aus der Personenbeförderung (incl. der Nebeneinnahmen für beförderte Hunde der Reisenden, Extrazüge &c.) 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 . . .	83 531,50 M.
"	" 1884 . . .	85 359,06
	mithin 1885 weniger	1 827,76 M.
überhaupt im Jahre 1885 . . .	2 125 638,16 M.	
" 1884 . . .	2 162 206,85	
	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 . . . . .	2 331,4	=	= 188 055,5
		in Summe: 5 754,7	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 ergiebt 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:

Gil- und Express-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 Gilgut, Expressgut, Stückgut . . . . .	2 798,0	=	= 165 610,7
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen . . . . .	182 031,4	=	= 7 129 351,6
Militärgut auf Requisitionschein . . . . .	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:

Gil- und Express-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 Gilgut, Expressgut, Stückgut . . . . .	3 139,2	=	= 396 635,4
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen . . . . .	119 513,2	=	= 8 881 947,4
Militärgut auf Requisitionschein . . . . .	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:

Gil- und Express-Gut . . .	4 953,9	Tonnen auf	425 647,3	Kilometer, oder	85,92	Kilometer im Durchschnitt pro Tonne.
Stückgut . . . . .	62 914,3	=	=	5 117 543,4	=	
Güter der allgemeinen						
Wagen-Gassen . . . .	22 438,0	=	=	2 688 147,6	=	
Güter der Special-Tarife .	201 438,7	=	=	15 925 217,8	=	
Güter der Ausnahme-Tarife						
für Gil-, Express- u. Stückgut	5 937,2	=	=	562 246,1	=	
Güter der Ausnahme-Tarife						
für Wagenladungen . . .	301 544,6	=	=	16 011 299,0	=	
Militairgut auf Requisitionsschein . . . . .	804,7	=	=	57 677,0	=	
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

Die Einnahmen aus der Güterbeförderung betrugen:

für Gil- und Expressgüter . . . . . 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 . . . . . 2 369 814,99 = 3,98 = = = 0,06 = = = = =

an sonstigen Nebenerträgen:

Frachtzuschläge, Provision,

Lagergeld &c. . . . . 57 131,82 = — = = = — = = = = =

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

Im Verhältnis zu dem Jahre 1884 betragen die Transporte:

der Gil- und Expressgüter . . . . . 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-Gassen . . . . . 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 Gil- und Expressgüter 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 = = 2 063 990,7 =

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 miteinhalten 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 ergiebt 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 resultiert ausschließlich aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 36 104 Stück, während im Binnenverkehr 3 412 Stück Vieh mehr befördert wurden, als im Vorjahr.

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 Vorjahr 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 Vorjahr,
2) Gepäck . . . . .	16,5 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 (spezifische Frequenz):

Personen-Kilometer . . . . .	171 476 gegen 172 950 im Vorjahr,
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 Vorjahr und pro Kilometer Bahnlänge:

1) aus dem Personenverkehr . . . . .	6 092,05 M	gegen	6 196,86 M	im Vorjahr,
2) aus der Gepäckbeförderung . . . . .	141,26 = =	153,89 = = =		
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 Vorjahr,  
mithin im Jahre 1885 gegen 1884 weniger: 343,18 M pro Kilometer Bahnlänge.

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

1) aus dem Personenverkehr . . . . .	39,54 %	gegen	39,34 %	im Vorjahr,
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 betragen:

für die Allgemeine Verwaltung . . . . .	333 167,98 M	gegen	289 242,13 M	im Vorjahr,
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 Vorjahr,  
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 repartieren sich pro Nutzkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit . . . . .	0,28 M	gegen	0,21 M	im Vorjahr,
auf die Bahn-Verwaltung mit . . . . .	0,48 = =	0,46 = = =		
auf die Transport-Verwaltung mit . . . . .	1,18 = =	1,15 = = =		

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

Die Betriebskosten erforderen von der Gesammt-Einnahme:

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

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

Die Gesammt-Einnahme belief sich auf . . . . . 5 376 032,80 M.

Die Betriebs-Ausgabe auf . . . . . 2 607 181,11 =

Der Ueberschuß mithin auf . . . . . 2 768 851,69 M.

Hierzu tritt der aus dem Jahre 1884 auf die Betriebs-Rechnung pro 1885

übernommene Gewinn-Bortrag mit . . . . . 310 000,00 =

mithin stehen pro 1885 zur Verfügung . . . . . 3 078 851,69 M.

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 Erneuerungs-Fonds zu überweisende Rücklage von . . . . .	370 000,00	=
3) die Eisenbahnsteuer mit . . . . .	39 362,60	=
4) die Tantiemen 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 gesamten Betriebs-Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1885 sind 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 neuen Stamm-Actien à 1000 M. auszuüben versäumt hatten, eine Vergütung von 300 M. auf jede der 11 neuen Actien — zusammen 3 300 M. — zugebilligt 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 43 684,80 M. auf 40 384,80 M. Letztgedachter 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 Platze:

Es ist neuerdings in Theorie und Praxis mehrfach die Auffassung geltend gemacht worden, daß der jeweilige Jahresbetrag der amortisierten Prioritäts-Obligationen 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 Passiva der Bilanz erscheinen müsse, daß jener Betrag aber seiner rechtlichen Natur nach weder ein Schuldposten noch ein relativer Bewertungs-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

fogenannten 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 Ansatz 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 schließlich Durchdringens einer abweichenden Ansicht nicht abzuweisen ist, nöthigt uns, für jetzt die Summe unverheilt zu lassen, welche dem Reservefonds des Art. 185 b zufüßen müßte, wenn seine Dotirung aus dem Betrage des amortisierten Theils unserer in Annuitäten abzutragenden Kaufgelder-Nesthuld nicht zulässig wäre.

Wir haben es dem Vorstande zur Pflicht gemacht, baldhunlichst 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 amortisierten 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 Vorbehale 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 Annuitäten schuld 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.

Tit.	Pos.	Unter Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.
				M.   A.
<b>I.</b>				
			<b>Aus dem Personen- und Gepäck-Berkehr.</b>	
1			Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementbillets) ausschließlich Militair	2 035 915 55
2			Für Beförderung von Militair auf Requisitionschein 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-Berkehr herrührende Einnahmen	2 50
			Summe Titel I.	2 174 926 83
<b>II.</b>				
			<b>Aus dem Güterverkehr.</b>	
1			Für Beförderung von Gil- und Erpressgut { einschließlich Equipagen und 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 Requisitionschein	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			Nebentüsse, als:	
1			Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung	4 463 27
2			Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen ic.	52 668 55
			Summe Titel II.	2 796 859 77

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Einnahmen.		Betrag. M	M
III			Bergütung für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.			
1			Bergütung für verpachtete Bahnstrecken.		—	—
2			Bergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten durch andere Bahnverwaltungen, oder Besitzer von Anschlussgeleisen		86 884	23
3			Bergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen, bzw. in gemeinschaftlichen Verkehren		14 663	57
4			Bergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungs-Bureaux		367	61
					Summe Titel III.	
					101 915	41
IV.			Bergütung für Überlassung von Betriebsmitteln.			
1	1		Miete, (einschließlich Conventionalstrafen) für:			
	2		Locomotiven			
	2		Wagen			
			Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel		127 731	64
					12	—
					Summe Titel IV.	
					127 743	64
V.			Erträge aus Veräußerungen.			
1			Aus dem Verkaufe von bei Erneuerungen gewonnenen Materialien (die Erträge hiefür sind dem Erneuerungsfonds überwiesen, vgl. Anlage V, I.)			
2			Aus dem Verkaufe anderweiter Betriebsmaterialien			
3			Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände			
					Summe Titel V.	
					1 709	92
VI.			Verschiedene sonstige Einnahmen.			
1			Telegraphen-Gebühren		3 093	94
2	1		Pächte und Mieten, sowie ökonomische Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:			
	2		Restaurationen		11 747	—
	3		Dienst- und Mietwohnungen		11 877	29
	4		Gräfereien, Pflanzungen, Ackerpacht		7 179	63
			Lagerplätze ic.		1 237	1
					Übertrag	
					35 134	87

Tit.	Pos.	Unter Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.		
				M.	R.	
			Nebentrag	35 134	87	
3	1	Bergütung der Post: für Benutzung der Coupees zum Postdienst, Beförderung von Postwagen, Gestellung von Beiwagen	3 249	24		
	2	für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangieren u. c. der Eisenbahn- Postwagen	9 673	88		
4		Entschädigung von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung für Benutzung und Begleitung von Bahntechnikerwagen u. c.	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. c.	113	56		
			Summe Titel VI.	172 877	23	

### Übersicht 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. Bergütung für Überlassung von Bahnanlagen u. c.	101 915	41
Titel IV. Bergütung für Überlassung 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.
I.			<b>Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.</b> Besoldungen und Gehalte der etatmäßigen Beamten.
1		1	Direction . . . . .
2		2	Centralbureau . . . . .
3		3	Ober-Betriebs-Inspection, Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection . . . . .
4		4	Maschinen-Verwaltung . . . . .
5		5	Strecken-, Stations-, Fahr- und Locomotivpersonal . . . . .
			<u>Summe Titel</u>
II			<b>Andere persönliche Ausgaben</b>
1		1	Diätarische Besoldungen, Functionsgehalte und zeitweise Arbeitshülfe . . . . .
2		2	Stellvertretungskosten, Commandogelder &c. . . . .
3		3	Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen . . . . .
4		4	Reise- und Umzugskosten:
	1	1	Auffichtsrath . . . . .
	2	2	Direction und Beamte . . . . .
5		5	Reisekosten-Entschädigung für das Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal . . . . .
6		6	Prämien für Material-Ersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen . . . . .
7		7	Tag- und Accordlöhne für Arbeiter . . . . .
8		8	Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung . . . . .
9		9	Mancogelder für Gassenführer . . . . .
10	1	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:
		2	a. an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene . . . . .
		2	b. an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene . . . . .
	2	2	Laufende Unterstützungen:
		3	a. an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene . . . . .
		3	b. an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene . . . . .
11	1	3	Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Beamten . . . . .
		4	Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung:
		4	a. von Beamten . . . . .
		4	b. von Arbeitern . . . . .
12	2	5	Zuschüsse zu Krankenkassen . . . . .
12	1	6	Pensionen . . . . .
13	2	7	Zuschüsse zu Pensions- und Unterstützungs klassen . . . . .
13		8	Insgemein . . . . .
			<u>Summe Titel</u>
III.			<b>Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.</b>
			Allgemeine Kosten.
1		1	Büreaubedürfnisse, Formulare, Bücher, Karten, Drucksachen, Billes &c. . . . .
2		1	Heizung der Dienstlocale, der Wartezimmer, Wärterwohnungen und Buden &c. . . . .
		2	Erleuchtung derselben, einschließlich der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen &c. . . . .
			<u>Uebert</u>

A.		B.		C.										Gesammt-	
Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Außerer Bahnhofs- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugförderungs- Dienst.		Betr a g.			
M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.
31 050	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 050	—
98 678	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	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	704 309	97
172 228	—	248 438	20	188 508	70	64 295	—	104 060	17	99 007	90	876 537	97	876 537	97
9 399	49	7 597	14	3 617	50	1 431	28	2 210	95	4 707	70	28 964	6	28 964	6
—	—	882	10	2 871	68	1 034	11	324	48	12 363	73	17 476	10	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	83 105	96
—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	41 770	98	41 777	98	41 777	98
1 751	20	—	—	53 468	83	34 610	49	—	—	34 349	73	124 180	25	124 180	25
454	95	17 245	87	10 395	1	4 389	64	13 524	72	6 823	13	52 833	32	52 833	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
445	—	828	5	945	—	302	90	775	—	215	—	3 510	95	3 510	95
250	—	129	88	160	—	80	—	—	—	291	—	—	—	910	88
60	—	—	—	436	—	120	—	240	—	324	—	1 180	—	1 180	—
—	—	—	—	282	—	—	—	—	—	213	—	495	—	495	—
300	—	210	—	1 035	—	—	—	1 345	—	288	—	3 178	—	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	449 198	91
13 636	20	1 272	54	3 696	14	15 877	40	1 902	9	653	12	37 037	49	37 037	49
1 881	51	6 050	64	9 491	69	3 160	44	720	81	1 966	79	23 271	88	23 271	88
717	34	3 711	63	28 635	61	6 673	21	846	29	4 949	67	45 533	75	45 533	75
16 235	5	11 034	81	41 823	44	25 711	5	3 469	19	7 569	58	105 843	12	105 843	12

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Ausgaben.		Übertrag
			1	2	
III.	2	3	Reinigung der Dienstlocale einschließlich der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Locomotivschuppen <i>et c.</i>		
	4		Vorhalten von Wächterhunden und Befüllung des Ungeziefers auf den Güterböden <i>et c.</i>		
	3		Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien		
	4		Miete für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke		
	5		Steuern (mit Ausnahme der Eisenbahnsteuer), Communalabgaben und öffentliche Lasten		
	6	1	Feuer-Versicherungs-Prämien		
	2		Rücklage zur Ansammlung eines Feuer-Versicherungs-Fonds		
	7		Gerichts-, Befidigungs-, Notariats- und Prozeß-Kosten, Stempel <i>et c.</i>		
	8	1	Kosten des Geldverkehrs mit Banken		
	2		Dividenden-Einlösung-Kosten		
	9		Porto und Insertionskosten		
	10	1	Erhöhlistung für verlorene, verdorbenen und beschädigte Transportgegenstände		
	2		Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze:		
		a. in Folge direkter Verpflichtung der eigenen Bahn			
		b. in Folge der vertragsmäßigen Übernahme fremder Verpflichtungen			
	3		Sonstige Entschädigungen		
	11		Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken in Folge von außergewöhnlichen Naturereignissen		
	12		Insgesamt:		
	1		Kosten der Staatsaufsicht		
	2		Kosten von Konferenzen, Generalversammlungen <i>et c.</i>		
	3		Ausmückung der Bahnhöfe bei festlichen Gelegenheiten		
	6		Fracht-Incasso		
	7		Anderweitige allgemeine sachliche Kosten, wie Beiträge zu den Vereinskosten <i>et c.</i>		
			Summe Titel III		

## Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.

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

1		Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Bänkets und aller Nebenanlagen, als: Parallelwege, Rampen, Gräben, Abflästerungen, Futtermauern, Uferdeckungen, Wegeübergänge im Bahnniveau nebst Zubehör, Wärteraufgangstreppe, Seitendurchlässe, Entwässerungen, Kiesloffer
2		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug):
1		Unterhaltung des Geleises
2		Beschaffung des Kieses und sonstigen Bettungsmaterials loco Verwendungsstelle
3	1	Unterhaltung der Wege-Unterführungen
	2	Unterhaltung der Bahn-Überbrückungen
	3	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe
4		Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) auf freier Strecke, Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungstafeln, Neigung- und Krümmungszeiger, Nummer- und Grenzsteine <i>et c.</i>
5		Kosten für Wegräumen des Schnees, Instandhaltung und Ergänzung der Schneeschutzanlagen, Bestreuen der Schienen bei Glätteis
6		Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten, Feuerwachen

Übertrag

A.	B.	C.										Gesamt-Betrag.	
		Allgemeine Verwaltung.		Bahn-Verwaltung.		a. Neuerer Bahnhofs-Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs-Dienst.			
		M.	Δ.	M.	Δ.	M.	Δ.	M.	Δ.	M.	Δ.		
16 235	5	11 034	81	41 823	44	25 711	5	3 469	19	7 569	58	105 843 12	
980	49	272	86	3 001	59	755	13	150	82	125	91	5 286 80	
—	—	—	—	612	—	318	—	—	—	—	—	930 —	
1 501	51	119	2	7 194	62	4 659	77	1 004	67	2 829	92	17 309 51	
1 800	—	238	8	450	—	250	—	—	—	—	—	2 738 8	
2 749	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 749 37	
2 767	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 767 80	
7 500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 500 —	
127	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	127 95	
5 682	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 682 56	
2 093	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 093 68	
2 205	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 205 17	
635	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	635 17	
5 779	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 779 48	
993	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	993 16	
75	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75 40	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 200 —	
287	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	287 45	
25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 —	
—	—	—	—	—	—	1 358	17	—	—	—	—	1 358 17	
19 739	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 739 28	
75 378	52	11 664	77	53 081	65	33 052	12	4624	68	10 525	41	188 327 15	
8 461	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 461 18	
101 076	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101 076 41	
10 391	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 391 78	
124	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	124 17	
643	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	643 61	
2 852	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 852 55	
9 335	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 335 63	
1 735	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 735 52	
498	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	498 10	
—	—	135 118	95	—	—	—	—	—	—	—	—	135 118 95	

Tit.	Poz.	Unter- Poz.	Betriebs-Ausgaben.	
				Übertrag
7			Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, der Bahnmeisterwagen und Draifinen	
8			Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser, der Blockstationen und Wärterbuden, nebst deren Utensilien und Mobilien, Brunnen, Privets &c.	
9			Unterhaltung außergewöhnlicher Auslagen	
10			Insgemein	
			Summe Titel IV a.	
IV b.			b. Bahnhofs-Auslagen.	
1			Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzen, Gärten, Ansärfen und Verbindungsstraßen	
2			Unterhaltung der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Beamtenwohnhäuser, Verwaltungsgebäude &c.	
3			Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen	
4	1		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug):	
	2		Unterhaltung der Nebengeleise	
	3		Beschaffung des Kieses und sonstigen Bettungsmaterials, auch für die Weichen	
			Unterhaltung der Drehzscheiben, Schiebetheben, Weichen (incl. Laternen) und sonstigen mechanischen Vorrichtungen	
5			Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Wagenschuppen, Feuergruben, Wasserstationen, Wassertröhne, Pumpen, Brunnen, Nähreleitung, Wasserhebungs-Maschinen &c.	
6			Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofsanlagen, Gasanstalten, Hafenbohlwerke &c.	
7			Insgemein	
			Summe Titel IV b.	
IV c.			c. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.	
1			Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweglichen und Reservetheile, sowie der Bahnhofssignale	
2			Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutewerke, Batterien, tragbaren Apparate, sowie der zur Reparatur der Apparate und Leitungen erforderlichen Utensilien und Werkzeuge	
			Summe Titel IV c.	
			Hierzu	
			Summe Titel IV b.	
			Summe Titel IV a.	
			Summe Titel IV.	
V.			Kosten des Bahutransports.	
V a.			a. Kosten der Züge.	
1			Brennmaterial zur Locomotivfeuerung, einschließlich der Transport- und Ladekosten.	
2			Heizung der Wasserstationen und Feuerung der stehenden Dampfmaschinen zum Wasserpumpen, sowie sonstige Kosten der Beschaffung des Wassers der Locomotiven	
			Übertrag	

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesammt- Betrag.	
Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Außerer Bahnhofs- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugförderungs- Dienst.			
M.	Δ	M.	Δ	M.	Δ	M.	Δ	M.	Δ	M.	Δ	M.	Δ
—	—	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
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 935	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	251 363	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	251 363	13

Tit	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Ausgaben.	Übertrag
3			Schmiermaterial für Locomotiven und Tender	
4			Puz- und Verpackungs-Material für dieselben	
5	1		Schmiermaterial für Wagen	
6	2		Puzmaterial	
7	3		Desinfectionsmaterial für Wagen	
8			Material zur Beleuchtung der Züge	
9			Material zur Erwärmung der Züge	
			Heizungs-, Beleuchtungs-, Schmier- und Puzmaterial für Hebehürme, Trajecte &c.	
			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 Hülfsanstalten	
6			Insgemein	
				Summe Titel V b.
				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 Erneuerungs-Fonds bestritten.)	
VIII.			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten.	
1			Vergütung für gepachtete Strecken	
2			Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten anderer Verwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgleisen	
3			Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke, oder in gemeinsamen Verkehren durch andere Verwaltungen	
4			Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungs-Büreau	
				Summe Titel VIII.
IX.			Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.	
1	1		Miete, einschließlich Conventionalstrafen, für:	
	2		Locomotiven	
			Wagen	
2			Leihgeld für entliehene Betriebsmittel	
				Summe Titel IX.

A.		B.		C.								Gesammt-Betrag.	
Allgemeine Verwaltung.		Bahn-Verwaltung.		a. Neuerer Bahnhofs-Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs-Dienst.		d. Zugförderungs-Dienst.			
M.	d.	M.	d.	M.	d.	M.	d.	M.	d.	M.	d.	M.	d.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	251 363	13	251 363	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 361	73	5 361	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 919	30	4 919	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 238	66	3 238	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	889	44	889	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	767	40	767	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 547	57	9 547	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 671	84	5 671	84
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	281 759	7	281 759	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	186 352	68	186 352	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55 067	7	55 067	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105 180	59	105 180	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	702	82	702	82
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	347 303	16	347 303	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	281 759	7	281 759	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	629 062	23	629 062	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	26 346	24	10 257	68	10 454	54	—	—	—	—	47 058	46
3 095	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 205	3
3 095	85	26 346	24	10 257	68	10 454	54	3 205	3	—	—	3 095	85
3 095	85	26 346	24	10 257	68	10 454	54	3 205	3	—	—	53 359	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 040	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134 723	42	134 723	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135 763	42	135 763	42

**Betriebs-Ausgaben.**

<b>Uebersicht der Betriebs-Ausgaben.</b>
<b>Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.</b>
<b>Titel I. Besoldungen . . . . .</b>
<b>Titel II. Anderere persönliche Ausgaben . . . . .</b>

**Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.**

<b>Titel III. Allgemeine Kosten . . . . .</b>
<b>Titel IV. Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen &amp;c. . . . .</b>
<b>Titel V. Kosten des Bahntransports . . . . .</b>
<b>Titel VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände . . . . .</b>
<b>Titel VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen . . . . .</b>
<b>Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen . . . . .</b>
<b>Titel IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel . . . . .</b>

**Summe der Betriebs-Ausgaben**

<b>Summe der Betriebs-Einnahmen . . . . .</b>	5 376 032,80	<i>M</i>
<b>Summe der Betriebs-Ausgaben . . . . .</b>	2 607 181,11	"
<b>Überschuss</b>	<u>2 768 851,69</u>	<i>M</i>

**C. Transport-Verwaltung.**

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt-Betrag.	
Allgemeine Verwaltung.		Bahn-Verwaltung.		a. Außerer Bahnhofs-Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs-Dienst.		d. Zugförderungs-Dienst.			
<i>M</i>	<i>d</i>	<i>M</i>	<i>d</i>	<i>M</i>	<i>d</i>	<i>M</i>	<i>d</i>	<i>M</i>	<i>d</i>	<i>M</i>	<i>d</i>	<i>M</i>	<i>d</i>
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-

	Debet.						
				M.	Δ	M.	Δ
1.	Betriebs-Ausgaben:						
	Titel I. Besoldungen der etatsmäßigen Beamten . . . . .			876 537	97		
	" II. Andere persönliche Ausgaben . . . . .			449 198	91		
	" III. Allgemeine fachliche Kosten . . . . .			188 327	15		
	" IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen . . . . .			274 932	09		
	" V. Kosten des Bahutransports . . . . .			629 062	23		
	" VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände*)			—	—		
	" VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen*)			—	—		
	" VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten . . . . .			53 359	34		
	" IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel . . . . .			135 763	42		
						2 607 181	11
2.	Annuitäten . . . . .					960 000	—
3.	Rücklage in den Erneuerungsfonds . . . . .					370 000	—
4.	Eisenbahnsteuer . . . . .					39 362	60
5.	Tantiemen . . . . .					40 982	59
6.	Rücklage in den gesetzlichen Reservefonds . . . . .					67 925	33
7.	Rücklage in den statutarischen Reservefonds . . . . .					35 081	17
8.	Dividende, 7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> % auf 16 200 000 M. Stammactien-Capital . . . . .					1 255 500	—
9.	Gewinnvortrag auf 1886 . . . . .					310 000	—
					Summe	5 686 032	80

\*) Die Kosten der Tit. VI und VII werden aus dem statutarischen Reserve- bezw. aus dem Erneuerungsfonds bestritten.

## Rechnung pro 1885.

## Credit.

## Debit.

M. | D. | M. | D.

1. Gewinn-Bortrag aus 1884				310 000	—
2. Betriebs-Einnahmen:					
Titel I. aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	2 174 926	83			
" II. aus dem Güter-Verkehr	2 796 859	77			
" III. Vergütung für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	101 915	41			
" IV. Vergütung für Überlassung von Betriebsmitteln	127 743	64			
" V. Erträge aus Veräußerungen	1 709	92			
" VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	172 877	23			
				5 376 032	80
11					
—					
60					
59					
33					
47					
—					
80					
			Summe		
				5 686 032	80

## Activa.

	M	R
Übernahme-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	=
	35 839 424	81
Werth der vorrathigen Betriebs- und Werkstatts-Materialien	806 484	48
Effecten des Erneuerungsfonds, des statutarischen Reservefonds, des Feuerversicherungsfonds, der Beamten-Pensions-Casse, des Betriebs-Contos	2 644 530	28
Verschiedene Debitoren	39 873	31
Cassenbestand und Bankguthaben	519 048	59
Summe:	39 849 361	47

31. December 1885.

## Passiva.

	M.	R.
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
Neingewinn . . . . .	1 565 500	—
Summe: . . . . .	39 849 361	47

## Rechnung des Baufonds pro 1885.

Gegeustand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	R.	M.	R.
<b>I. Einnahme.</b>				
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	—
<b>II. Ausgabe.</b>				
1. Bau-Ausführungen.				
Herstellung eines zweiten Geleises auf der Strecke Warnow - Büzow - Güstrow incl. Material, Erdarbeiten und in Verbindung damit Veränderung der Bahnhofs-Anlagen zu Warnow, Büzow und Güstrow . . . . .	457 639	60		
Erweiterung und Veränderung der Bahnhofs-Anlagen zu Teterow, Malchin, Spoholz, Dergenhof, Schwaan, Kleinen und Schwerin . . . . .	150 315	13		
Herstellung von eisernen Perronhallengäichern zu Wismar und Rostock, sowie Umänderung der Perrons daselbst . . . . .	51 185	87		
Einrichtung der Gasbeleuchtung für sämtliche Personen- und Gepäckwagen und des Bahnhofes Büzow, sowie Erbauung einer Fettgas-Anstalt daselbst, incl. Beschaffung und Ausrustung 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. Privet-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 4rädr. 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 4rädr. 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
<b>III. Abschluß.</b>				
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.	
	M.	dt.	M.	dt.
<b>I. Einnahmen.</b>				
Bestand am Schlusse des Jahres 1884 laut Geschäftsbericht, Anl. IV.			926 879	66
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängiger Materialien, als Schienen, Schwellen, Werkstatt-Abfällen &c.	109 949	17		
Zinsen auf vorrathige 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
<b>II. Ausgaben.</b>				
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 Wismar-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 Dampfzylinders in 2 Locomotiven	1 761	57		
Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst Kesselplatte an 6 Personenzugs-Locomotiven	4 606	7		
Erneuerung von 659 Stück Siederohren in den Locomotiven	3 707	23		
Neubeschaffung und Aufziehen &c. von 138 Stück Locomotiv- und 65 Stück Tender-Radreifen	17 052	17		
			27 127	4
b) Wagen.				
Neubeschaffung eines 4rädr. Personenwagens I. und II. Classe ohne Bremse, incl. Achsen und Räder	15 396	87		
Neubeschaffung von 2 Stück 4rädr. Personenwagen IV. Classe mit bedecktem Bremserstuhl und Ofenheizung incl. Achsen und Räder	10 394	47		
Neubeschaffung eines 4rädr. bedeckten Güterwagens mit bedecktem Bremserstuhl, incl. Achsen und Räder	3 712	90		
Nebentrag	29 504	24	409 336	94

## Ausgaben des Erneuerungsfonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	R.	M.	R.
Übertrag	29 504	24	409 336	94
Neubeschaffung von 4 Stück 4rädr. offenen Güterwagen, davon 2 Stück mit bedecktem Bremserstuhl und 2 Stück ohne Bremse, incl. Achsen und Räder . . . . .	11 308	83		
Erneuerung des Oberkastens an 4 Stück Etagen- (Wieh- und Pferde-) Wagen . . . . .	2 371	17		
Erneuerung des Untergestelles an 3 Stück Etagenwagen 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 Bords . . . . .	720	44		
Erneuerung des Oberkastens an 4 Stück offenen Güterwagen mit niedrigen Bords . . . . .	1 166	25		
Erneuerung der Polster und Polsterbezüge, nebst Gardinen, Rouleaux in 45 Coupees 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
<b>Summe der Ausgaben:</b>			<b>491 908</b>	<b>9</b>

## III. Abschluß.

Ginnahme . . . . .	1 434 951	84
Ausgabe . . . . .	491 908	9
<b>Bestand des Erneuerungsfonds ult. 1885:</b>	<b>943 043</b>	<b>75</b>

## Rechnung des statutarischen Reservefonds pro 1885.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen	
	M.	R.	M.	R.
<b>I. Einnahmen.</b>				
Bestand am Schlusse des Jahres 1884 laut Geschäftsbericht, Anl. III.			500 000	—
Einnahme für einen in Hagenow entbehrlich gewordenen Überladeperron, nebst einer in Waren entbehrlich gewordenen Dreh scheibe	4 573	13		
Überweisung des Betrages für verfallene 7 Stück Dividenden scheine pro 1880 zu Stamm-Actien der diesseitigen Bahn à 39 M.	273	—		
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1885	35 081	17		
<b>Summe der Einnahmen:</b>			39 927	30
			539 927	30
<b>II. Ausgaben.</b>				
1. Betriebsmittel.				
Beschaffung eines besonderen Wagens für Spirituistransporte	2 000	—	2 000	—
2. Gebäude.				
a. auf den Bahnhöfen.				
Herstellung einer offenen Halle zwischen den beiden person seitigen Flügeln des Empfangs gebäudes zu Bülow	7 282	68		
Erbauung eines Wärter-Wohnhauses nebst Stallgebäude auf dem Bahnhofe Blankenberg	11 357	23		
Erbauung eines Stallgebäudes zu dem Wärterwohnhouse auf dem Bahnhofe Derzenhof	927	90		
			19 567	81
b. auf der Strecke.				
Herstellung eines Wärteretablissements für 3 Familien auf der Strecke Bülow-Schwaan	14 029	79		
Herstellung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien mit Stallgebäude auf der Strecke Bülow-Güstrow	9 195	16		
Herstellung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien mit Stallgebäude auf der Strecke Kleinen-Bentschow	8 689	84		
			31 914	79
3. Bahnhofs-Nebenanlagen.				
Herstellung einer Centesimalwaage nebst Waage häuschen 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 Dragkraft	2 398	85		
			2 398	85
5. Sonstige Ausgaben.				
Coursverlust auf ausgelöste Effecten	480	—		
<b>Summe der Ausgaben:</b>			480	—
			62 613	10
<b>III. Abschluß.</b>				
Einnahmen	539 927	30		
Ausgaben	62 613	10		
	477 314	20		
<b>Bestand des statutarischen Reservefonds ult. 1885:</b>				

## 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	193	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	Holthusen	—	345	4 245	5 920	111	10 621
13	Zehden	14	656	2 234	9 539	206	12 649
14	Kirch-Desar.	—	31	375	727	36	1 169
15	Hagenow	860	13 795	24 167	24 997	6 020	69 839
16	Bentschow	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	Rostock	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	Calendorf	83	2 840	6 364	12 043	276	21 606
24	Neu Wockern	—	61	278	1 450	14	1 803
25	Teterow	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	Wasdow	—	485	2 308	721	30	3 544
29	Schwinckendorf	—	897	3 904	1 145	72	6 018
30	Levenstorf	—	233	2 992	551	21	3 797
31	Schönau-Falkenhagen	—	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	Kleeth	—	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	30 651	33 594	674	81 772
37	Sponholz	—	537	1 939	5 102	98	7 676
38	Derzenhof	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:						Nebenhaupt abgegangen und angekommen:					
I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militaires.	Zusammen.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militaires.	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	41 501
44	4 328	2 706	3 671	139	7 888	88	2 692	5 366	7 204	287	45 637
740	13 319	30 403	32 267	41 711	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	4 727	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.

Nr.	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expediert:			
		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut	
		Tonnen.	1/10	Tonnen.	1/10	Tonnen.	1/10	Tonnen.	1/10	Tonnen.	1/10	Tonnen.	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	4	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	4 409	7	2	1	705	4	4	7	2 415	1	6	8
10	Schwerin	15 426	2	405	7	59 092	3	502	4	74 518	5	908	1
11	Holthusen	288	4	4	1	562	6	5	5	851	0	9	6
12	Zachun	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	Bützow	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-Wöckern	4 112	9	—	—	1 221	1	—	—	5 334	0	—	—
25	Teterow	25 393	3	163	6	47 577	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	Basedow	13 063	6	5	3	5 605	5	4	7	18 669	1	7	0
29	Schwinckendorf	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	4	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	Kaftorf	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	Derzenhof	9 220	5	42	8	6 895	4	33	7	16 415	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.								
			Pferde. Stück.	Füllen u. Esel. Stück.	Rind- vieh. Stück.	Kälber. Stück.	Schafe u. Ziegen. Stück.	Schweine. Stück.	Hunde. Stück.	Geflügel. Stück.	Menagerie- u. andere Tiere. Stück.
1	Lübeck	17	1 024	1 087	1 021	63	336	59	192	—	34
2	Üdersdorf	—	—	—	—	—	—	39	22	—	—
3	Schönberg	3	138	8	592	425	4 896	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	Holthusen	—	1	—	1	10	7	167	47	—	—
13	Zachun	—	—	2	14	3	130	—	40	—	—
14	Kirch-Desar	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
15	Hagenow	19	340	335	580	2	133	798	373	—	—
16	Bentschow	—	—	—	5	—	1	71	22	—	—
17	Blankenberg	—	30	—	808	332	4 411	5 417	71	—	—
18	Warnow	—	—	—	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	Nostock	23	318	8	235	134	3 940	628	295	185	—
22	Güstrow	9	347	58	1 142	160	7 015	8 183	249	—	—
23	Calendorf	—	42	9	124	33	2 814	489	73	—	—
24	Neu-Wokern	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—
25	Teterow	5	410	35	938	505	9 090	6 925	128	—	—
26	Malchin	3	125	18	242	44	2 651	728	154	—	—
27	Gielow	—	—	—	2	—	—	46	14	—	—
28	Basdow	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—
29	Schwinckendorf	—	4	2	59	4	755	166	14	—	—
30	Levenstorf	—	—	—	3	—	—	—	16	—	—
31	Schönau-Falkenhagen	—	—	—	4	—	—	79	80	—	—
32	Waren	33	12	4	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 Übersicht

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.						
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			
Wismar . . . .	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			
Holthusen . . . .	23 10 621	26 135 122	23 10 758	26 132 361	22 10 665	27 112 800			
Zachow . . . .	21 12 649	23 223 808	21 12 992	23 232 076	21 13 306	24 217 849			
Kirch-Desar . . . .	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-Wöckern . . . .	38 1 803	39 20 931	— —	— —	— —	— —			
Teterow . . . .	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			
Basdow . . . .	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			
Levenstorf . . . .	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			
Derzenhof . . . .	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 durchschnittlich zurückgelegt:

47,101 Kilometer.

47,888 Kilometer.

48,388 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.						
63	108 151	1	9 630 281	3	109 158	1	10 163 711	3	106 936
97	12 437	26	139 572	22	12 366	26	138 527	22	12 020
70	35 696	16	958 161	13	35 373	16	935 296	13	35 503
83	32 780	12	1 198 905	15	32 196	12	1 174 622	15	31 713
14	2 333	37	26 035	37	2 340	37	27 183	36	2 377
64	9 127	22	244 215	27	9 147	22	248 477	26	8 895
82	34 395	17	951 208	14	33 505	17	909 011	14	33 565
17	7 135	31	69 378	28	7 236	32	71 968	30	6 748
76	66 093	8	2 733 282	7	65 331	8	2 720 954	7	65 242
18	10 682	28	116 942	23	10 504	28	115 705	25	9 182
93	158 538	3	6 606 274	1	156 421	3	6 591 098	1	171 080
00	9 845	27	121 876	25	9 966	27	117 394	24	9 699
49	12 763	23	226 062	21	12 832	23	225 514	21	12 965
42	1 038	38	21 054	38	888	38	17 338	38	910
42	72 017	7	3 824 864	6	72 412	7	3 934 847	6	75 141
50	6 417	25	174 448	30	6 559	25	174 215	29	6 850
43	26 014	13	1 077 002	16	26 776	13	1 096 733	16	26 495
20	7 044	24	184 904	29	6 742	24	183 274	28	7 534
16	49 040	11	1 816 636	10	50 861	10	1 854 741	9	51 410
81	41 036	14	1 051 932	11	40 966	14	1 083 616	11	38 905
01	117 027	2	7 747 524	2	117 030	2	7 673 549	2	115 298
66	82 955	6	4 031 280	4	83 485	6	4 165 329	4	80 529
60	21 662	18	645 001	18	20 167	19	614 822	18	16 717
36	1 828	39	20 085	—	—	—	—	—	—
88	43 082	10	905 868	12	39 283	11	1 789 979	12	35 506
56	57 678	9	2 060 989	8	59 604	9	2 256 231	8	53 695
62	6 214	33	49 087	33	5 086	34	37 872	33	4 020
70	3 650	36	38 241	35	2 907	36	31 637	34	2 881
82	6 142	30	81 988	32	5 595	31	75 414	32	4 583
00	3 997	34	46 322	34	3 631	33	41 325	35	2 785
70	3 364	35	38 434	36	2 835	35	34 987	37	1 763
51	16 770	19	619 778	20	17 490	18	747 105	20	14 547
80	25 737	15	982 165	17	26 223	15	1 024 276	17	24 605
96	5 839	29	103 362	31	5 629	29	100 300	31	5 139
09	7 888	21	269 178	24	10 134	21	374 651	23	9 994
61	88 440	4	5 228 953	5	81 278	4	4 821 602	5	76 522
81	6 789	32	62 040	26	8 763	30	82 705	27	8 336
61	16 256	20	376 673	19	17 742	20	433 416	19	16 675
50	52 396	5	4 351 362	9	51 683	5	4 256 144	10	46 506
Summe:		1 270 275	59 831 361	1	1 260 144	1	60 345 568	1	1 233 271
									59 639 050

Jede Person hat durch-

47,101 Kilometer.

47,888 Kilometer.

48,358 Kilometer

Schnelllich zurückgelegt:

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.						
Lübeck	3	56 637	1/1	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	
Zachun	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	
Bentschow	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	
Büßow	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	
Calendorf	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-Wockern	24	4 412	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	4 777 086	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	
Basdow	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	
Kastorf	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Derzenhof	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.											
Lübeck . . . .	1	84 579	1/10	0	1	9 513 524	1/10	3	1	69 903	1/10	3	1	8 955 104	1/10	8	1	73 957	1/10	2	1	9 171 966	1/10	2
Lüdersdorf . . . .	38	397	7	39		7 453	8	37		296	9	37		8 345	9	—	—	—	—	—	—	150 389	4	
Schönberg . . . .	20	4 334	7	19		151 885	3	21		4 709	7	19		172 052	1	19		4 089	4	20	332 142	5		
Grevesmühlen . . . .	14	11 485	9	15		467 145	9	13		10 555	5	15		453 646	2	14		7 333	8	14	41 287	9		
Bobitz . . . .	34	674	9	30		28 317	6	29		919	6	26		37 739	7	25		1 058	1	25	108 916	0		
Kleinen . . . .	18	5 651	2	20		418 438	0	19		5 187	0	22		425 621	0	18		5 407	8	21	54	6		
Mecklenburg . . . .	35	599	9	37		10 939	5	38		197	8	40		1 824	1	38		2	1	37	2 444 515	2		
Wismar . . . .	13	15 055	7	13		902 543	6	12		16 804	2	12		1 010 600	2	10		15 985	7	11	1 062 355	0		
Lübstorf . . . .	32	710	1	32		22 677	2	40		129	9	39		5 840	8	37		3	4	38	2 263	7		
Schwerin . . . .	3	59 594	7	7		2 406 654	8	3		62 065	7	7		2 642 080	6	4		56 260	7	8	35 777	7		
Holthusen . . . .	36	568	1	34		19 339	8	36		321	6	36		11 230	1	36		53	5	36	5 532 511	1		
Zachun . . . .	28	1 028	3	29		28 812	5	28		976	1	27		27 890	0	26		913	3	26	24 931	5		
Hagenow . . . .	7	41 577	6	4		3 308 359	5	6		48 497	8	4		3 709 510	5	2		66 888	6	2	17 531	2		
Wentschow . . . .	31	912	8	31		25 092	8	27		1 018	8	28		28 252	3	28		769	7	28	313 359	3		
Bibow . . . .	29	994	0	26		39 303	9	34		650	9	30		24 392	6	33		430	3	31	2 717	2		
Blankenberg . . . .	17	5 819	1	16		292 283	0	18		6 131	9	16		342 894	4	16		6 236	2	15	22 819	2		
Friedrichswalde . . . .	41	61	1	41		2 049	7	39		176	1	38		6 586	7	35		80	7	35	54	6		
Warnow . . . .	25	1 875	9	25		42 374	8	31		881	0	29		26 913	4	29		769	2	29	18 203	0		
Bützow . . . .	15	9 420	8	14		532 261	2	14		10 093	6	13		606 239	4	13		8 899	4	13	4 038 841	3		
Schwaan . . . .	22	2 647	2	18		164 532	5	24		2 779	1	20		163 868	0	24		2 918	3	19	1 447 977	4		
Nostock . . . .	6	53 260	9	2		5 483 459	7	7		38 926	7	2		4 273 525	6	7		38 465	0	3	42 359	5		
Güstrow . . . .	2	66 597	9	3		3 935 260	5	2		65 642	7	3		4 133 281	1	3		59 138	4	4	3 700 133	0		
Calendorf . . . .	12	16 271	5	9		1 209 711	4	15		8 939	3	14		468 575	9	20		3 834	5	18	185 129	8		
Neu-Wockern . . . .	26	1 221	1	28		33 537	2	32		850	0	32		21 100	0	—		—	—	—	794 490	9		
Teterow . . . .	11	17 712	4	11		1 143 792	6	11		20 071	9	11		1 608 150	9	12		9 277	7	12	2 447 486	3		
Malchin . . . .	4	55 261	9	8		2 074 587	7	4		60 397	0	5		3 255 749	1	5		48 203	9	7	2 263	7		
Gielow . . . .	33	674	5	36		14 509	0	30		895	9	33		19 570	1	30		706	0	30	1 447 977	4		
Basadow . . . .	19	5 607	2	22		82 708	2	20		4 754	5	24		80 574	1	22		3 536	5	24	46 389	0		
Schwinkendorf . . . .	21	3 789	6	23		68 381	7	23		3 734	7	23		90 841	5	21		3 694	2	23	70 157	8		
Hinrichshagen . . . .	30	970	0	35		17 460	0	33		755	1	34		13 556	1	31		510	0	33	9 180	0		
Levenstorf . . . .	39	370	9	38		7 904	0	35		453	2	35		13 234	2	34		232	4	34	6 338	5		
Schönau-Falkenh. . . .	37	495	9	33		21 466	1	25		1 435	9	25		52 212	4	32		464	3	27	28 166	8		
Waren . . . .	10	17 673	1	12		1 126 054	4	10		20 681	9	9		1 768 558	3	11		11 245	7	10	1 447 977	4		
Stavenhagen . . . .	9	21 990	1	10		1 147 977	4	8		32 839	5	10		1 728 935	5	8		31 566	8	9	1 642 461	7		
Kastorf . . . .	27	1 086	6	27		39 293	3	26		1 114	5	31		21 720	0	27		858	8	32	10 305	6		
Kleith . . . .	23	2 587	4	24		61 511	3	17		6 750	5	21		126 918	3	17		6 012	1	22	403 827	4		
Mölln . . . .	24	2 127	8	21		105 933	8	22		3 928	8	17		233 250	9	23		3 434	6	17	238 737	9		
Neubrandenburg . . . .	5	54 251	7	5		3 275 586	9	5		50 760	5	6		3 185 509	7	6		42 399	8	5	2 788 788	5		
Sponholz . . . .	40	189	3	40		3 261	0	—		—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Derzenhof . . . .	16	6 929	1	17		213 624	2	16		7 188	7	18		229 598	2	15		7 152	6	16	256 251	5		
Landesgrenze . . . .	8	24 038	8	6		2 704 017	4	9		25 930	7	8		2 483 758	2	9		21 772	2	6	2 648 637	1		
Summe:		601 096	4			40 860 024	5			598 048	5			42 439 252	9			544 562	9		40 132 331	1		

Jede Tonne Gut hat

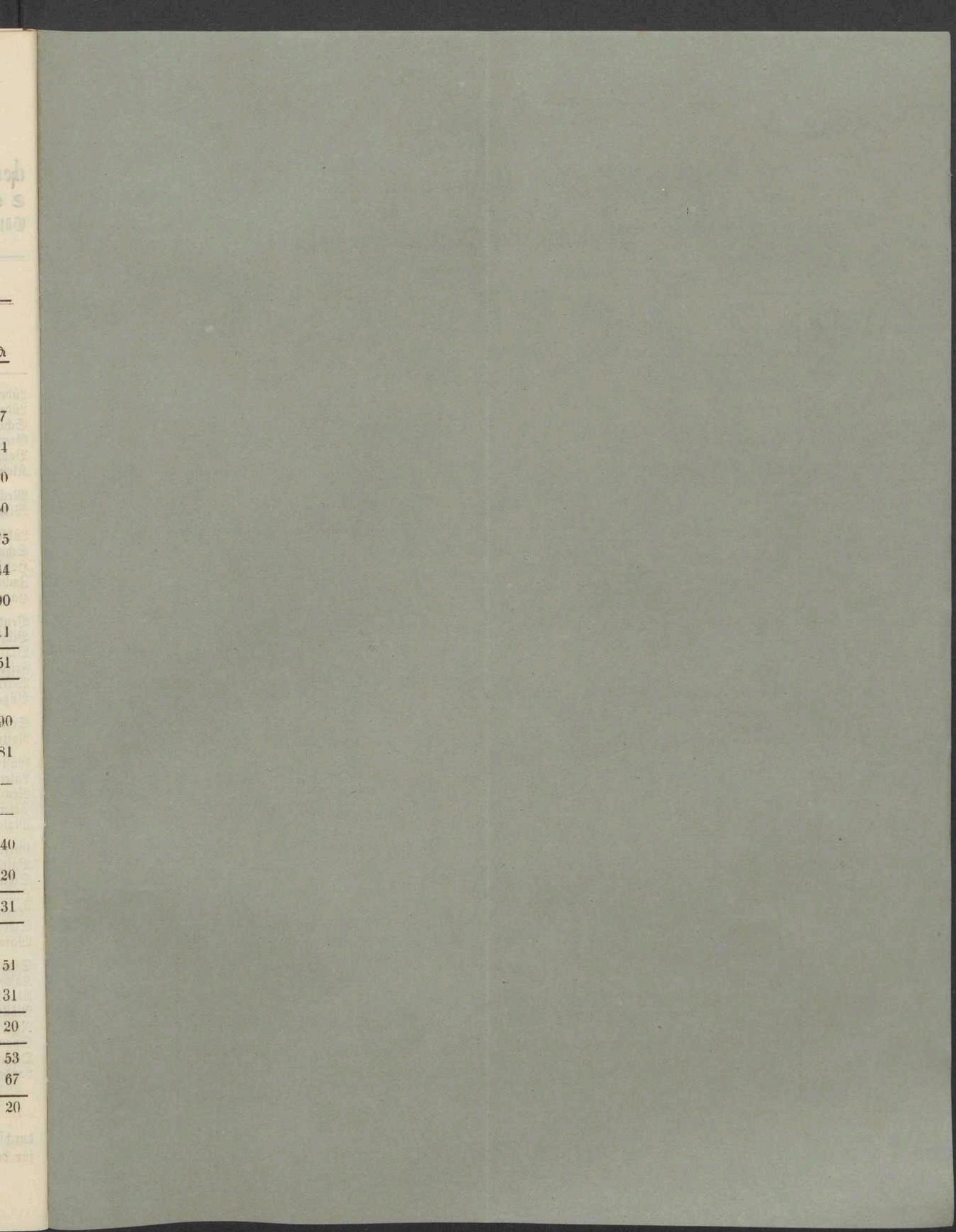
durchschnittlich zurückgelegt: 67,976 Kilometer.

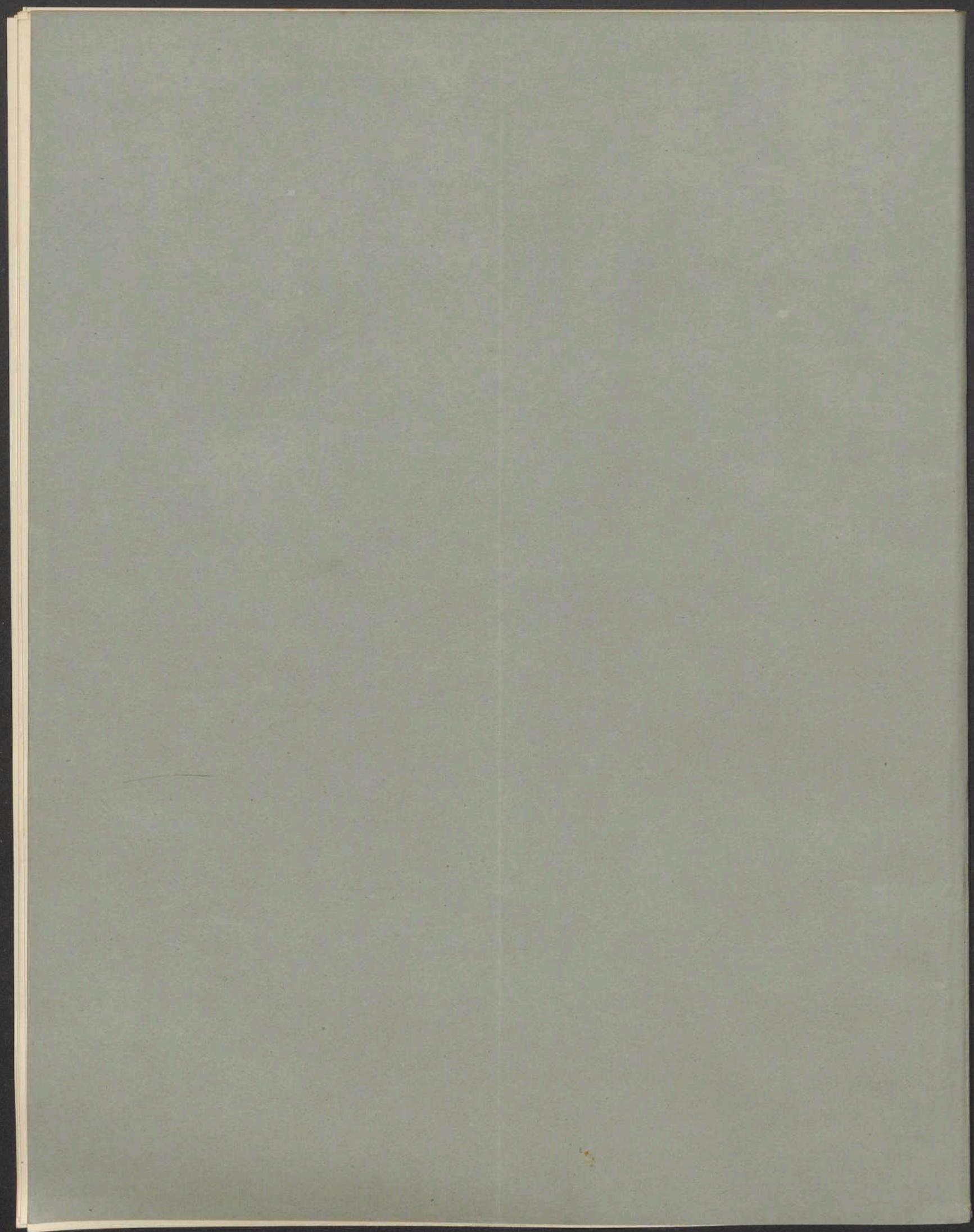
70,461 Kilometer.

73,696 Kilometer.

**Rechnung**  
der  
**Pensions- und Unterstützungs-Casse**  
pro 1885.

Nr.	Gegenstand.	Betrag.	
		M.	dt.
<b>Einnahme.</b>			
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	Coursgewinn auf ausgelöste Effecten	72	90
8	Zufällige Einnahmen	47	11
<b>Einnahme</b> überhaupt:			608 873 51
<b>Ausgabe.</b>			
1	Invaliden-Pensionen	5 075	90
2	Witwen-Pensionen	3 986	81
3	Waisen-Pensionen	84	—
4	Unterstützungen	605	—
5	Unkosten beim Ankauf von Effecten	37	40
6	Coursverlust auf vorrätige Effecten	235	20
<b>Ausgabe</b> überhaupt:			10 024 31
<b>Abschluß.</b>			
	Einnahme	608 873	51
	Ausgabe	10 024	31
<b>Bestand</b> am 31. December 1885:			
Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Eisenbahn-Haupt-Casse in Effecten mit			598 849 20
in Baar mit			598 470 53
Zusammen mit			378 67
598 849 20			





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 Ansatz 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 Erwagung, daß die oben dargelegte Rechtsauffassung bislang eine allseitige Bestätigung nicht gefunden hat, und mithin die Möglichkeit des schließlichen Durchdringens 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 amortisierten Theils unserer in Annuitäten abzutragenden Kaufgelder-Schuld nicht zulässig wäre.

Wir haben es dem Vorstande zur Pflicht gemacht, baldhunächst 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 amortisierten 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 Annuitätschuld 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.

