



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

1886(1887)

Schwerin: Druck der F. Hartig'schen Officin, [1887?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765936411>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

1880.



8.9.



Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1886.

Schwerin.

Druck der J. Hartig'schen Officin.

Verlag von J. Neumann, Neudamm

1881

Verlag von J. Neumann, Neudamm

Verlag von J. Neumann, Neudamm



1881

1881

Verlag von J. Neumann, Neudamm

Verlag von J. Neumann, Neudamm

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

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

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

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

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

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

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

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 42,547 Meilen.

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

Summa 42 450 347 M.

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

Mittels 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 \mathfrak{R} = 3 000 000 \mathcal{M} als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

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

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

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

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

die Großherzogliche Regierung einen Landeszuschuß von

20 000 \mathcal{M} pro km, in Summa 568 000 \mathcal{M}

die Städte Malchin und Waren zusammen einen Zuschuß

von 6 000 \mathcal{M} pro km, in Summa 170 400 „ 738 400,00 „

Der Rest der Baukosten ist mit 439 424,81 \mathcal{M}

aus dem Reservefonds der Hauptbahn entnommen.

Endlich ist auf Grund des General-Versammlungs-Beschlusses vom 29. October 1884 zur Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel das Grundcapital von 13 500 000 \mathcal{M} um 2 700 000 \mathcal{M} erhöht worden. Von dieser Grundcapital-Erhöhung ist jedoch bis ult. 1886 erst der Betrag von 1 469 251 \mathcal{M} verwendet, während das Restcapital mit 1 230 749 \mathcal{M} sich noch bei der Gesellschaft befindet (Anlage IV).

Aus dem Reservefonds resp. aus den Betriebsüberschüssen sind seit ult. 1872 zu Erweiterungen der Bahn und Vermehrung der Betriebsmittel aufgewendet und zwar bis ult. 1885 = 3 482 339 \mathcal{M} , bis ult. 1886 = 3 569 771 \mathcal{M} . Hierin ist jedoch der oben erwähnte Beitrag des Reservefonds von 439 424,81 \mathcal{M} zur Malchin-Warener Bahn inbegriffen.

Im Ganzen sind nach Vorstehendem bis ult. 1886 auf das Unternehmen und dessen Erweiterung verwendet:

42 450 347 \mathcal{M} bis ult. 1872.

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

3 569 771 „ aus dem Reserve- u. c. Fonds,

1 469 251 „ aus dem Baufonds.

in Summa 48 227 769 \mathcal{M}

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

das Annuitätencapital mit 19 200 000 „

zusammen 35 400 000 \mathcal{M}

gegenüber.

1. Bahnbeschreibung.

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

Dieselbe ist eingleisig, nur auf der Strecke Warnow-Bützow-Güstrow zweigleisig hergestellt. Sie hat ihren Anfangspunkt in dem Bahnhofe der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn zu Lübeck, 0,264 km von der Mitte des Empfangshauses dieser Station entfernt, überschreitet in nächster Nähe des Bahnhofes einen Arm der Trave und läuft bis zu dem von der Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung angelegten Rangirbahnhof auf 2,250 km Länge parallel mit der Lübeck-Büchener Bahn. Von demselben ist ein Rangir-Gleise, welches die letztgenannte Bahn in der Ebene kreuzt, zur Verbindung mit der Lübeck-Hamburger Bahn bis zur Rothbecker Weiche in der Länge von 1,37 km geführt, damit die Transporte von Mecklenburg nach Hamburg und umgekehrt nicht in den Lübecker Stadtbahnhof geführt zu werden brauchen. Vom Rangirbahnhof wendet sich die Bahn nach Osten, überschreitet zunächst vor der Haltestelle Lüdersdorf die Wakenitz, bei Bahnhof Schönberg die Maurine und unweit des Bahnhofes Grevesmühlen die Stepenitz; von hier steigt sie in südöstlicher Richtung über Haltepunkt Plüschow bis zum Bahnhof Bobitz und senkt sich alsdann hinab nach dem Bahnhof Kleinen, welcher Knotenpunkt für die Zweigbahnen Kleinen-Bismar und Kleinen-Hagenow ist. Von Kleinen aus das nördliche Ende des großen Schweriner Sees umgehend, führt die Bahn in östlicher Richtung über Haltestelle Bentzow und Bahnhof Blankenberg weiter, überschreitet unweit der Haltestelle Warnow den Fluß gleichen Namens mittelst Brücke von eisernem Ueberbau und führt am Thalaude 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 Bahnhofs mittelst einer eisernen Brücke überschreitend, nach Durchschneidung eines Höhenzuges im Nebelthal hin. Von Güstrow über Lelendorf, Haltepunkt Neu Wockern und Teterow in östlicher Richtung weiterführend, senkt sie sich mit einem Gefälle von 1 : 129 und 1 : 102 auf 1696 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 : 101, 1 : 133 und 1 : 226 auf 920 resp. 2816, 995 und 2940 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 Dargenitz hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunkt an der mecklenburgisch-preussischen Grenze, wo die vormalige Berlin-Stettiner Zweigbahn Palewall-Strassburg beginnt. 2090 m vor der Grenze erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt, welcher 113,634 m über Normal Null liegt.

Die Längenausdehnung der Hauptbahn beträgt 229,391 km.

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

Die Zweigbahn Kleinen-Hagenow, in weitem Bogen den Schweriner See umgehend, führt über Haltestelle Lübstorf, Bahnhof Schwerin, die Haltestellen Holtusen, Zachun und Haltepunkt Kirch-Desar 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, überseht diesen Fluß unweit des letztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunkt, dem Bahnhof Rostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Bützow-Schwaan liegt der tiefste Punkt der Bahn, dessen Höhe über Normal Null 3,040 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 Baledow, Schwinkendorf, Levenstorf, Schönau und Falkenhagen als Haltestellen berührend, in fortgesetzt südlicher Richtung nach Waren. Der hier angelegte Bahnhof ist durch ein 1,34 km langes, nur für den Güterverkehr bestimmtes Geleis mit dem Hafen der Müritz verbunden.

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

A. Bahnplanum.

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

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

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die normale von 1,435 m.

a. Länge der Geleise.

Die durchgehenden Geleise haben mit Einrechnung des 2. Hauptgeleises von Warnow bis Güstrow eine Länge von 372,457 km
Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengeleise bei Bismar, Rostock und Waren, der Kiesbahn bei Moidentin, der Anschlußgeleise an die Zuckerfabriken zu Güstrow, Malchin und Stavenhagen, soweit dieselben auf Bahnterrain belegen sind, sowie der Ladengeleise in Bibow, Kasterf und Hinrichshagen, gegenwärtig eine Länge von 110,267 „
Mithin Gesamtlänge 482,724 km

b. Schienen, deren Verbindung und Befestigung.

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

	1886.		1885.	
	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.
131 mm hohes Bignolgeleis	218,460 km	1,443 km	204,530 km	1,456 km
124 „ „ „	111,506 „	75,209 „	122,923 „	73,871 „
121 „ „ „	16,614 „	6,049 „	17,945 „	6,012 „
105 „ „ „	0,723 „	12,164 „	0,740 „	12,252 „
78 „ „ „	— „	2,079 „	— „	2,079 „
Stuhlschienengeleis	25,154 „	13,323 „	26,319 „	13,507 „
Summa	372,457 km	110,267 km	372,457 km	109,177 km

Mithin ergibt sich pro 1886 eine Zunahme an Nebengeleisen von 1,090 km.

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

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

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

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

Auf den Endschwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch zwei verzinkte Trefonds befestigt sind. Außerdem liegt bei geradem Geleis in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Curven sind außer an den Enden der Schienen noch drei solcher Unterlagsplatten zur Verwendung gebracht. Das Gewicht derselben beträgt pro Stück 2,62 kg. Bei Eisen- und Stahlkopfschienen sind die Enden mit 2, um 25 mm gegen einander versetzte Einklinkungen versehen. Bei Stahlschienen sind die Schienen gegen Längsverschiebungen durch Vorstoßplatten gesichert. Bei der durch Winkellaschen hergestellten Stoßverbindung kommen die Vorstoßplatten in Fortfall, da der untere horizontale Schenkel der Lasche sich gegen die Nase der, auf der Stoßschwelle liegenden, Unterlagsplatte fest und ein Wandern der Schiene verhindert. Die Trefonds sind excl. Kopf 120 mm lang, haben am oberen Ende einen Durchmesser von 20 mm, sind etwas konisch und 0,350 kg pro Stück schwer.

Die 124 mm hohen Bignolschienen sind 6,50 m lang und wiegen 35,84 kg, resp. 34,8 kg pro lfd. Meter.

Die feste Stoßverbindung derselben besteht aus:

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

4 Laschenbolzen à 0,49 kg schwer,

und 1 Unterlagsplatte von 3,60 kg Gewicht.

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

Die 121 mm hohen Bignolschienen sind 6,50 m lang und haben ein Gewicht von 35,05 kg pro lfd. Meter. Zur festen Stoßverbindung gehören:

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

4 Laschenbolzen

à 0,46

1 Stoßplatte

à 3,75

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

Das Gewicht der älteren 105 mm hohen, 5,65 m langen Bignolschienen beträgt 29,32 kg pro lfd. Meter, das der neueren Profils mit Bessmer Stahlkopf 28,8 kg pro lfd. Meter. Die zur festen Stoßverbindung gehörenden Laschen wiegen pro Stück 2,50 kg und sind 418 mm lang. Die Laschenbolzen wiegen pro Stück 0,46 kg, die Unterlagsplatten pro Stück 0,625 kg.

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

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

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

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

c. Weichen.

Es sind im Ganzen 606 Weichen und 7 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 44 Stück ganze englische, 29 Stück halbe englische, 1 Stück Blockweichen, 11 Stück Blauel'sche Weichen, die übrigen Zungenweichen.

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

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

d. Schwellen.

Sämmtliche zur Verwendung gekommene hölzerne Schwellen sind kieferne und mit Zinkchlorid getränkt. Die Mittelschwellen haben bei einer Länge von 2,5 m, eine Breite von 0,262 m und eine Dicke von 0,16 m; die Stoßschwellen eine Länge von 2,98 m, eine Breite von 0,31 m und eine Dicke von 0,17 m. Die Schwellen liegen durchschnittlich in 0,8—0,9 m Entfernung von einander; die den Stößen zunächst liegenden sind jedoch etwas näher an die Stöße gerückt. Auf den Strecken mit schwebenden Stoß sind nur Mittelschwellen zur Verwendung gekommen. Es liegen dieselben 0,82—0,84 m von Mitte zu Mitte entfernt. Der Abstand der Endschwellen von den Schienenstößen beträgt 0,3 m.

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

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

Sämmtliche eisernen Schwellen sind vor dem Verlegen in die Bahnbettung im warmen Zustande mit einem Theeraanstrich 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 0,03 m starken Rieseschicht überdeckt.

C. Bauwerke im Planum.

Vorhanden sind:

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

Davon sind: 1 gewölbt

und 4 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summa: 5 Stück.

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

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

Davon sind: 36 gewölbt,

19 mit eisernem Ueberbau

und 1 mit hölzernem Ueberbau versehen.

Summa: 56 Stück.

3) Wegeüberführungen	16 Stück.
Davon: 2 gewölbt,	
2 mit eisernem Ueberbau,	
8 mit hölzernem Ueberbau,	
4 ganz Holzbau.	
Summa: 16 Stück.	
4) Wegeunterführungen	25 Stück.
Davon: 20 gewölbt,	
5 mit eisernem Ueberbau.	
Summa: 25 Stück.	
5) Kleine Durchlässe bis zu 2 m Lichtweite	498 Stück.
Davon: einfache Röhren	219 Stück,
doppelte "	19 "
dreifache "	1 "
offene Durchlässe	8 "
einfache Plattendurchlässe	140 "
doppelte "	41 "
dreifache "	2 "
gewölbte Durchlässe	54 "
mit eisernem Ueberbau	3 "
rund gemauerte Siele	11 "
Summa: 498 Stück.	
6) Seitendurchlässe in Wegeübergängen und Parallelwegen	418 Stück.
Davon: einfache Röhren	326 Stück,
doppelte "	4 "
gemauerte "	4 "
gewölbte Durchlässe	1 "
Plattendurchlässe	71 "
Holzbrücken	12 "
Summa: 418 Stück.	

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

D. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Die größte Steigung (resp. Gefälle) der Hauptbahn ist 1:100, welche 4mal und zwar in Längen von 777,20 m, 2262,55 m, 2816,10 m und 1543,90 m vorkommt. Der kleinste Radius in den Curven ist 376,62 m.

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

E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Die nachfolgende Zusammenstellung enthält eine Uebersicht der auf den einzelnen Bahnstrecken vorhandenen Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte und der Entfernung derselben unter einander, von Mitte zu Mitte der Empfangsgebäude gerechnet:

Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte.	Entfernungen	
	im Einzelnen.	im Ganzen.
1. Lübeck-Landesgrenze.	km	km
Lübeck.		
Rangirbahnhof	3,07	3,07
Lüdersdorf	8,10	11,17
Schönberg	8,18	19,35
Grevesmühlen	17,37	36,72
Plüschow	7,85	44,07
Bobitz	6,52	50,59
Kleinen	8,75	59,34
Bentischow	8,31	67,65
Blankenberg	9,21	76,86
Friedrichswalde	4,23	81,09
Barnow	8,39	89,48
Büßow	10,33	99,81
Güstrow	13,48	113,29
Valendorf	15,76	129,05
Neu Wöckern	8,10	137,15
Teterow	5,16	142,31
Malchin	14,02	156,33
Stavenhagen	11,20	167,53
Kleeth	14,89	182,42
Mölln	4,56	186,98
Neubrandenburg	13,96	200,94
Sponholz	7,18	208,12
Dersgenhof	14,87	222,99
Landesgrenze vor Strassburg	6,67	229,66
2. Kleinen-Wismar.		
Kleinen		
Mecklenburg	9,30	9,30
Wismar	6,40	15,70
3. Kleinen-Hagenow.		
Kleinen.		
Lübstorf	5,76	5,76
Schwerin	10,69	16,45
Holthusen	9,53	25,98
Bachun	6,52	32,50
Kirch-Dejar	7,23	39,73
Hagenow	5,02	44,75
4. Büßow-Rostock.		
Büßow.		
Schwaan	14,45	14,45
Rostock	16,76	31,21
5. Malchin-Waren.		
Malchin.		
Gielow	5,96	5,96
Basedow	4,80	10,76
Schwinkendorf	3,23	13,99
Levenstorf	4,44	18,43
Schönau-Falkenhagen	2,00	20,43
Waren	7,17	27,60
Summe:	348,92	348,92

Anmerkung. Der Nullpunkt der diesseitigen Stationirung liegt an der Mitte des Lübecker Empfangsgebäudes — 264 m vor dem Anfang des diesseitigen Hauptgleises. Demnach Gesamtlänge = 348,653 + 0,264 = 348,917 km.

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

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

b. Electromagnetische Telegraphen.

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

Die ganze Leitung ist 1034,35 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 Meidinger Elemente.

Auf der Strecke sind 282 Läutewerke und auf den Bahnhöfen 36 Stationsläutewerke vorhanden, welche durch Magnet-Inductions-Apparate ausgelöst werden. Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Glocken-Doppelschläge verschiedenen Tones.

An Morseblauschreibern sind im Betriebe 80 Stück, davon 70 auf Stationen und 10 auf Blockstationen aufgestellt; ferner im Betriebe 23 Stück Streckenapparate, gleichfalls Blauschreiber, und 8 Telephon-Verbindungen zwischen den Bahnhofs-Inspectionen und den Wärterbuden an den Eingangswweichen der Bahnhöfe.

Jeder fahrplanmäßige Zug, mit Ausnahme derjenigen auf der Bahnstrecke Malchin-Waren, ist mit einem portativen Apparate versehen. Die auf letztgenannter Strecke befindlichen Zwischenstationen sind mit Stationsläutewerken ausgerüstet.

G. Nebenanlagen.

Die Haupt-Reparatur-Werkstätten befinden sich in Schwerin und Malchin. Mit letzterer ist eine Wagenbauanstalt verbunden, in welcher im Jahre 1886 die unter H. c. Pos. 1 bis 4 verzeichneten Personen- und Güterwagen hergestellt worden sind.

II. Im Laufe des Jahres 1886 zur Hervollkündigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

1) Rangirbahnhof Lübeck. Herstellung eines 244 m langen Ablaufgleises.

2) Haltestelle Lüdersdorf. Herstellung eines 84 m langen Zwischenperrons.

3) Bahnhof Kleinen. Herstellung eines Fahrbeamtenzimmers im Wagenschuppen.

Herstellung einer eisernen Fußgängerbrücke von 32 m Länge und 2,5 m Breite über die Bahnhofsgeleise der Bergseite und Erbauung eines damit in Verbindung stehenden Treppenthurmes auf dem Empfangsgebäude.

Verlängerung von 356 m Stuhlbahn im 3. Geleise der Seeseite. Verbindung des Stations-Büreaus mit der Eingangswärterbude Nr. 72 durch eine Telephonleitung.

- 4) **Bahnhof Güstrow.** Herstellung eines 91 m langen Zwischenperrons.
- 5) **Bahnhof Valendorf.** Erweiterung der Geleisanlagen für den Uebergabeverkehr von dem Bahnhofe der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn durch Verlängerung des 4. Geleises und Einbau einer ganzen englischen Weiche und mehrerer einfachen Weichen.
- 6) **Haltepunkt Neu Wöckern.** Erbauung eines Warteraumes in Verbindung mit einer neuen Wärterbude.
- 7) **Bahnhof Neubrandenburg.** Neubau eines Eilgutschuppens mit Expeditionsraum. Erweiterung und vollständiger Umbau des Privatgebäudes.
- 8) **Haltestelle Sponholz.** Neubau eines Beamten-Wohnhauses für 2 Familien, nebst dazu gehörigem Stallgebäude.
- 9) **Bahnhof Schwerin.** Erweiterung des Verwaltungsgebäudes durch einen umfangreichen Anbau. Verbindung der Eingangsweichen mit den Bahnhofabschlußtelegraphen nach den Bestimmungen des neuen Bahnpolizei-Reglements vom November 1885. Erneuerung der beiden äußeren Abschlußtelegraphen.
- 10) **Haltestelle Holtzhausen.** Erweiterung der Geleisanlagen und Einlegung von 2 einfachen Weichen.
- 11) **Haltepunkt Kirch-Zesar.** Erbauung eines Stationsgebäudes mit Warteraum. Herstellung eines 105 m langen Perrons und eines Brunnens daselbst.
- 12) **Bahnhof Hagenow.** Verlängerung und Verstärkung der Drehscheibe.
- 13) **Haltestelle Mecklenburg.** Neubau eines Wohnhauses für 2 Familien im Anschluß an das Stationsgebäude.
- 14) **Bahnhof Schwann.** Herstellung eines 66 m langen Zwischenperrons. Tieferlegung und Vergrößerung des Perrons durch Ueberbrückung eines 1,30 m breiten Grabens auf ca. 14 m Länge. Abpflasterung des Perrons mit Klinkern.
- 15) **Bahnhof Rostock.** Neubau eines Privatgebäudes mit Wasserspülung. Umbau des Perrons der Bismar-Rostocker Eisenbahn mit massiver Einfassung und theilweiser Ablegung mit Klinkern.
- 16) **Haltestelle Levenstorf.** Verlängerung und Verbreiterung der Rampe für Seitenverladung.

b. Auf freier Strecke.

- 1) Herstellung von 2 Wärterwohnhäusern für je 1 Familie, nebst dazugehörigen Stallgebäuden auf der Strecke Bentzow-Blandenberg.
- 2) Neubau von 51 Stück massiven Wärterbuden als Dienstlocale für die Wärter der Strecke Lübeck-Kleinen und Güstrow-Malchin.
- 3) Herstellung von 642 m Schneezäun auf der Strecke Bügow-Güstrow.
- 4) Umbau von 622,4 lfd. m 131 mm hohem Vignolgeleis aus Eisen in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Stahl.
- 5) Umbau von 12028,5 lfd. m 124 mm hohem Vignolgeleis aus Eisen in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Stahl.
- 6) Umbau von 820 lfd. m 121 mm hohem Vignolgeleis aus Eisen in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Stahl.
- 7) Umbau von 890 lfd. m Stuhlgeleis in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Stahl.

c. Beschaffung und Ausrüstung von Betriebsmitteln.

- 1) 1 4rädriger Personenwagen IV. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz, Gaseinrichtung, Ofenheizung und Ventilation;
- 2) 15 Stück 4rädriige bedeckte Güterwagen von je 10000 kg Tragkraft, davon 5 Stück mit Bremse und bedecktem Bremseritz;
- 3) 3 Stück 4rädriige offene Güterwagen ohne Bremse mit vollständig umklappbaren Seiten- und Stirnbords von je 11000 kg Tragkraft;
- 4) 2 Stück dergleichen mit Bremse und bedecktem Bremseritz und mit einem festen Stirnbord an der Bremsseite.

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1886 wurde an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung eingebaut:

19 341 Stück Mittelschwellen,
 3 128 lfd. m Weichenschwellen,
 5 Stück einfache und 2 ganze englische Weichen,
 13 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
 29 714 lfd. m Schienen, nämlich:
 29 686 lfd. m 131 mm hohe Vignolschienen,
 28 „ „ 124 „ „ „ „

B. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren, nach Abzug der 1886 ausrangirten, vorhanden:

	1886.	1885.
1. Locomotiven nebst Tendern: ungekuppelte . . .	6 Stück Locomotiven nebst 6 Stück Tendern;	6 Stück Locomotiven nebst 6 Stück Tendern;
einfach gekuppelte. . .	48 Stück Locomotiven nebst 45 Stück Tendern;	48 Stück Locomotiven nebst 45 Stück Tendern;
zweifach gekuppelte . . .	12 Stück Locomotiven nebst 10 Stück Tendern;	12 Stück Locomotiven nebst 10 Stück Tendern;
zusammen . . .	66 Stück Locomotiven nebst 61 Stück Tendern.	66 Stück Locomotiven nebst 61 Stück Tendern.
2. Personenwagen	162 Stück.	165 Stück.
mithin 1886 weniger: 3 Stück		
3. Gepäckwagen	31 Stück.	31 Stück.
4. Güterwagen, bedeckte	429 Stück.	414 Stück.
offene, einschließlich der Arbeitswagen . . .	454 „	452 „
Pferde- und Viehwagen	73 „	75 „
Güterwagen zusammen:	956 Stück.	941 Stück.
mithin 1886 mehr: 15 Stück.		
5. Special-Transport-Wagen. Gas-Transport-Wagen . .	1 Stück.	1 Stück.
Spiritus-Transport-Wagen	1 „	1 „
zusammen	2 Stück.	2 Stück.

Der Gesamt-Wagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1886:

a) 162 Stück Personenwagen mit 7030 Plätzen; darunter waren:

	Plätze I. Classe	Plätze II. Classe	Plätze III. Classe	Plätze IV. Classe
1 Salonwagen	12	—	—	—
55 Wagen I. u. II. Classe	322	1380	—	—
3 Wagen I, II. u. III. Classe	18	32	60	—
68 Wagen III. Classe	—	—	3290	—
35 Wagen IV. Classe	—	—	—	1916
162 Personenwagen.	352	1412	3350	1916

Von denselben sind 96 Stück mit Bremse versehen.

b) 31 Stück Gepäck- und 956 Stück Güterwagen mit 9 914 000 kg (198 280 Ctr.) Tragfähigkeit.

Von denselben sind 367 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1885 enthielten die vorhandenen 31 Gepäck- und 941 Güterwagen 9 742 000 kg (194 840 Ctr.) Tragfähigkeit.

II. Betrieb.

1) Betriebsorganisation im Allgemeinen.

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

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

Als Central-Dienststellen 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 etc. und deren Angehörige bestand früher unter dem Namen „Knappschaftskasse“ eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Auf Grundlage derselben und unter Verichmelzung mit ihr ist am 1. November 1876 eine neue Pensions- und Unterstützungskasse ins Leben gerufen, welcher alle von der Gesellschaft neu anzustellende Beamte beizutreten haben. Der Stand der Kasse ergibt sich aus dem Rechnungsabschluß in Anlage XII. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 23 611,53 M geleistet.

Betheiligt waren an der Pensionskasse ultimo 1885: 727 Mitglieder, deren Dienst Einkommen zusammen 572 661 M betrug, das im Jahre 1886 durch Gehaltszulage sich um 11 874 M vermehrte. Im Jahre 1886 traten der Kasse bei: 33 Mitglieder mit zusammen 24 454 M Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Pensionirung 9, durch Tod mit Wittwenpension 5, durch Tod ohne Wittwenpension 2 und durch Dienstaustritt resp. Dienstentlassung ohne Pension 8, zusammen 24 Mitglieder, mit einem Dienst Einkommen von 20 226 M, so daß am Schlusse des Jahres 1886 der Kasse ein Bestand verblieb von 736 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 588 763 M.

Die Anzahl der Pensionäre betrug ultimo 1885: 70 Personen mit einer Gesamt-Jahrespension von 9930,88 M. Im Laufe des Jahres 1886 wurden 9 Invaliden- und 7 Wittwenpensionen im Betrage von 2966,16 M gewährt; dagegen erloschen 5 Invaliden- und 1 Wittwenpension mit zusammen 1039,08 M. Die Kasse war demnach Ende 1886 mit einer Gesamt-Jahrespension von 11 857,96 M belastet, woran 80 Personen participiren.

Laufende Unterstützungen wurden in Beihalt der Bestimmung in § 17 des für die Pensions- und Unterstützungskasse normirenden Reglements an 7 Beamten-Wittwen mit zusammen 693 M gewährt.

Die Anzahl derjenigen Pensionäre (vormals Großherzogliche Diener), welche aus der Betriebskasse der Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des Kaufcontractes ihre Pension beziehen, belief sich am Schlusse des Jahres 1886 auf 37 Personen, und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 32 518,56 *M*.

Seit dem 1. October 1875 besteht ein Spar- und Vorschuß-Verein der Beamten der Gesellschaft auf Grund eines von der Direction zu diesem Behuf emanirten Statutes. Der Verein hat den Zweck: Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, zu verzinsen und durch Antheil am Gewinne zu erhöhen, auch den Mitgliedern in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung verzinslicher, in Raten rückzahlbarer Vorschüsse beizustehen.

Das Vermögen und die Angelegenheiten des Vereins werden von dem aus einem Mitgliede der Direction und 6 Vereinsmitgliedern gebildeten Vorstände verwaltet. Die Anzahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1886 968. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds aus Gesellschaftsmitteln 3000 *M* überwiesen worden und belief dieser Fonds sich am Jahreschlusse auf 4150,52 *M*. Die in der Vereinskasse auf gekommenen, zu Vorschüssen an die Mitglieder nicht verwendeten Gelder, sowie die Hälfte des Reservefonds, sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt, welche am 31. December 1886 einen Nominalwerth von 182 050 *M* bei einem Ankaufswerth von 178 349,65 *M* hatten, welcher letzterer durch Hinzutritt des Coursgewinnes von 7915,45 *M* sich auf einen Buchwerth von 186 265,10 *M* berechnet. Die darüber lautenden Werthpapiere werden in dem Kassengewölbe der Eisenbahnverwaltung aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug Ende 1886: 189 910,43 *M*, worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 %, noch weitere 1,5 % als Antheil an dem pro 1886 erzielten Reingewinn, also zusammen 4,5 % gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der nicht abgehobenen Zinsen und der Gewinnantheile von zusammen 8000,99 *M* hat das Gesamtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1886 sich auf 197,911,42 *M* erhöht; dasselbe hat sonach im Jahre 1886 sich vermehrt um 23 897,90 *M* oder 12,07 %.

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 u., sowie für die Streckenarbeiter.

Nachdem beide Kassen bereits im Jahre 1885 eine Unterbilanz und zwar die Werkstattkrankenkasse eine solche von 533,31 *M*, die Betriebskrankenkasse von 1551,80 *M*, zusammen 2085,11 *M*, aufzuweisen hatten, hat das Rechnungsjahr 1886 wiederum in beiden Kassen einen Fehlbetrag ergeben, nämlich in der Werkstattkrankenkasse einen solchen von 1293,22 *M*, in der Betriebskrankenkasse von 3294,83 *M*, zusammen 4588,05 *M*, welche durch entsprechende Vorschüsse Seitens der Eisenbahn-Verwaltung vorläufig gedeckt worden sind. Da hiernach bei der bisherigen Organisation der Krankenkassen weitere Mindereinnahmen in Aussicht stehen, so ist von der Generalversammlung auf Antrag der Vorstände die Erhöhung der Mitgliederbeiträge von 1 % auf anderthalb Prozent beschlossen; dementsprechend erhöht sich auch der Beitrag der Eisenbahnverwaltung von $\frac{1}{2}$ auf $\frac{3}{4}$ Prozent.

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 Privatbahnberufsgenossenschaft gegen die Folgen von Betriebsunfällen versichert.

2) Betriebsdienst.

Die Anzahl der im Jahre 1886 abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge . . .	1 888	
" Personenzüge . . .	5 658	
" gemischte Züge . . .	8 546	
" Güterzüge . . .	2 064	18 156 Züge
		zu übertragen 18 156 Züge.

Uebersicht 18 156 Züge	
Extra-Personenzüge	120
„ Güterzüge	339

459 „

zusammen: 18 615 Züge.

Außerdem wurden Arbeits- und Materialzüge abgelassen 604 „

Gesamt-Anzahl: 19 219 Züge.

Es legten überhaupt zurück:

auf eigener Bahn: auf fremden Bahnen: in Summe:

A. Locomotiven.

	Kilometer	Kilometer	Kilometer
in Schnellzügen	208 522	3 590	212 112
„ Personenzügen	444 762	4 842	449 604
„ gemischten Zügen	391 576	3 020	394 596
„ Güterzüge	257 995	3 605	261 600
„ Extrazüge	19 775	55	19 830
„ Arbeitszüge	16 821	—	16 821
„ Leerfahrten	53 993	345	54 338
im Vorspanndienst	53 912	445	54 357

Summe: 1 447 356 15 902 1 463 258

Davon: Achskilometer 1 393 363 15 557 1 408 920

Außerdem haben die Locomotiven im Rangirdienst geleistet 49 068 Stunden — 49 068

à Stunde 10 Kilometer = 490 680 Kilom.

B. Wagen.

	Achskilometer	Achskilometer	Achskilometer
Personenwagen	10 385 018	2 406 640	12 791 658
Gepäckwagen	3 198 344	413 982	3 612 326
Güterwagen	12 280 054	10 335 179	22 615 233
Arbeitswagen	335 556	—	335 556
Summe:	26 198 972	13 155 801	39 354 773

C. Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen	2 320 331 Achskilometer,	} auf dieseitiger Bahn.
Gepäckwagen	427 060 „	
Güterwagen	7 875 653 „	
Summe:	10 623 044 Achskilometer,	

D. Wagen der Reichspostverwaltung.

2 545 375 Achskilometer,

Auf dieseitiger Bahn sind mithin im Jahre 1886 überhaupt zurückgelegt worden:

von den eigenen Wagen	26 198 972 Achskilometer,
„ „ fremden Wagen	10 623 044 „
„ „ Postwagen	2 545 375 „

Summe: 39 367 391 Achskilometer.

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

Die Anzahl der im Jahre 1886 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme	79 Stück,
Privat-Telegramme	6513 „

zusammen: 6592 Stück.

Die für Privat-Telegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Votenlohn, Porto ic. betragen 4881,50 M.

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Votenlohn ic. 1647,59 „

Bleibt als diesseitiger Antheil: 3233,91 M.

3) Verkehrsverhältnisse.

Die am 1. Juli 1886 für den Gesamtverkehr eröffnete Bahnstrecke Warnemünde-Neustrelitz hat in Rostock vermittelt der Wismar-Rostocker Bahn und in Salendorf und Waren mittelst besonderer Geleis-anlagen Anschluß an die diesseitigen Bahnhöfe in den genannten Orten erhalten.

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

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

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

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

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

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

4) Ergebnisse des Betriebes.

Im Vergleich mit der bisherigen, als fast unausgesetzt und stetig fortschreitend zu bezeichnenden Entwicklung unseres Unternehmens sind die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres auch in finanzieller Beziehung wenig befriedigende.

Factoren verschiedener Art haben zusammenwirkend den Verkehr auf unserer Bahn nachtheilig beeinflusst und einen Rückgang der Einnahmen in größerem Maße herbeigeführt.

Als solche Faktoren haben sich geltend gemacht:

- 1) Der Druck, welcher seit längerer Zeit auf dem gesammten Geschäftsleben, insbesondere auch auf der Landwirthschaft, dem hervorragendsten Erwerbszweige in Mecklenburg, lastet. Die Folgen dieses Druckes machten sich nicht allein im Personenverkehr, sondern und zwar in noch höherem Grade auch im Güterverkehr bemerklich. Auf den letzteren wirkte unter anderem die durch den Rückgang der Zuckerindustrie gebotene Beschränkung des Rübenbaues besonders nachtheilig ein, indem nicht nur das Rohmaterial an Rüben, sondern folgeweise auch Rohzucker, Rübenschnitzel, Kohlen u. in erheblich verminderten Massen zum Transport gelangten. —

Die Rückwirkungen der allgemeinen Ungunst der Geschäftslage auf den Verkehr unserer Bahn haben sich nicht erst im abgelaufenen Geschäftsjahr geltend gemacht, sie sind vielmehr auch schon in den vorausgegangenen Jahren vorhanden gewesen, haben indeß damals in dem finanziellen Betriebsergebniß keinen deutlich erkennbaren Ausdruck gefunden, weil die auf die allgemeine Verkehrsstockung sich zurückführenden Ausfälle gedeckt wurden durch nunmehr seit längerer Zeit wegfällig gewordene Transporte von Baumaterialien, als Schienen, Schwellen u., welche der mit Lebhaftigkeit betriebene Eisenbahnbau in Mecklenburg verursachte.

- 2) Ein weiterer ungünstig wirkender Factor war die am 1. Juni 1886 erfolgte und bis zum Schluß des Berichtsjahres im Wesentlichen durchgeführte Annahme ermäßigter, den Preußisch-westlichen Staatsbahntaxen entsprechenden Transport- und Expeditionsgebühren im Güterverkehr.

Bis zu dem vorgedachten Zeitpunkt waren auf unserer Bahn, wenn auch mit nicht unerheblichen Modificationen Tarife in Geltung, welche bei der für alle Bahnen Deutschlands genehmigten Einführung des jetzigen Tarif-Schemas (1 October 1877) mit sogenannten Maximalsätzen für die einzelnen Tarificlassen gebildet worden waren.

Nach nicht langer Zeit führten indeß die Preußischen Staatsbahnen auf ministerielle Anweisung niedrigere Einheitsätze, allmählig auch niedrigere Expeditionsgebühren ein und stellten zugleich an die Nachbarverwaltungen bezüglich der directen Verkehre die Forderung auf Annahme der ermäßigten Preußischen Taxen. Bei ablehnender Haltung gegenüber diesem Ansinnen war für die diesseitige Verwaltung zu befürchten, daß die Transporte von ihren concurrenzirten Strecken ab und in Folge der billigeren Tarife auf die Preußischen Staatsbahnstrecken übergeleitet werden würden.

Weiter trat auch der Landtag des Großherzogthums 1883 in eine Erörterung der diesseitigen Gütertarife ein und faßte einen auf Ermäßigung derselben abzielenden Beschluß, in Folge dessen das Großherzogliche Ministerium an die Direction eine Aufforderung zur Berichterstattung richtete, welche erkennen ließ, daß event. von dem vorbehaltenen Recht der Revision der diesseitigen Tarife Gebrauch gemacht werden würde. Es kam hinzu, daß die am 1. Juni 1886 dem Verkehr übergebene Concurrencybahn Neustrelitz-Warnemünde concessionsmäßig von vorn herein zur Annahme der Preußischen Staatsbahntaxen verpflichtet war, ein Umstand, der in Verbindung mit den oben-erwähnten Vorgängen die diesseitige Verwaltung zur Annahme der gleichen Taxen zwingend nöthigte.

- 3) Endlich wirkte empfindlich schädigend die Concurrency der am 1. Juni 1886 dem Verkehr übergebenen Bahnstrecke Neustrelitz-Warnemünde, welche nicht nur die bisherige Entfernung von Rostock nach Berlin, sondern auch diejenige von Rostock nach Teterow, Malchin, Waren, Stavenhagen, Neubrandenburg, Stettin so erheblich abkürzt, daß diesseits eine wirksame Concurrency gegen die kürzere Linie mit Nutzen nicht aufgenommen werden konnte. Um nun wenigstens einen Theil des ihr auf diese Weise verloren gegangenen Verkehrs wieder zu gewinnen, — nicht zu gedenken anderer wesentlicher Zwecke, — beschloß die Verwaltung unter Zustimmung der Generalversammlung den Bau einer Abkürzungslinie von Güstrow nach Schwaan, welche die bisherige Entfernung zwischen Güstrow via Bügow nach Rostock von 45 auf 34 km abkürzt und dadurch die Friedrich-Franz-Bahn gegen den Deutsch-Nordischen Lloyd namentlich in dem Verkehr zwischen Rostock und Teterow nebst hinterbelegenen Stationen wieder concurrenzfähig macht. Die Eröffnung

des Betriebes auf dieser Abkürzungstrecke steht im Laufe des III. Quartals 1887 zu erwarten.

Ohnehin dürften, da die schädigenden Faktoren unter 2. und 3. am 1. Juni resp. 1. Juli 1886 in Wirksamkeit getreten sind, die fortgesetzten Mindereinnahmen gegen die Monatsergebnisse des Vorjahrs mit dem Monat Juni 1887 voraussichtlich eine wesentliche Ermäßigung erfahren, wenn nicht ihre völlige Endschaft erreichen. —

Im Einzelnen stellen sich die Ergebnisse des Betriebes im Jahre 1886 wie folgt:

A. Personenverkehr.

1) Personenbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:			
auf Tourbillets in I. Classe	1 296 Personen auf	89 394 Kilometer,	
" " " II. "	43 519 " " "	2 461 777 " "	
" " " III. "	163 949 " " "	7 187 942 " "	
" " " IV. "	416 289 " " "	12 736 009 " "	
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)			
in II. Classe	60 636 " " "	2 409 996 " "	
" III. "	216 792 " " "	6 302 728 " "	
Militairpersonen	37 585 " " "	2 239 992 " "	
in Summe:	940 066 Personen auf	33 427 838 Kilometer.	

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in I. Classe	2 511 Personen auf	160 717 Kilometer,	
" " " II. "	43 853 " " "	3 389 181 " "	
" " " III. "	84 984 " " "	6 171 548 " "	
" " " IV. "	122 174 " " "	9 945 169 " "	
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)			
in I. Classe	306 " " "	8 874 " "	
" II. "	14 894 " " "	708 300 " "	
" III. "	29 688 " " "	1 240 994 " "	
Militairpersonen	28 047 " " "	3 147 464 " "	
in Summe:	326 457 Personen auf	24 772 247 Kilometer.	

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	4 113 Personen auf	258 985 Kilometer, oder 62,97	} im Durchschnitt pro Person.
" " II. " "	162 902 " " "	8 969 254 " " "	
" " III. " "	495 413 " " "	20 903 212 " " "	
" " IV. " "	538 463 " " "	22 681 178 " " "	
in Summe:	1 200 891 Personen auf	52 812 629 Kilometer, oder 43,98	
Militairpersonen	65 632 " " "	5 387 456 " " "	
Summe überhaupt:	1 266 523 Personen auf	58 200 085 Kilometer, oder 45,95	

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

für die Beförderung von:		im Durchschnitt:	
Civilpersonen	1 937 029,77 M.	1,61 M. pro Person und 0,037 M.	} pro Person und Kilometer.
Militairpersonen	82 896,90 =	1,26 = = = 0,015 =	
an diversen Neben- Einnahmen	8 380,57 =	—	
in Summe:	2 028 307,24 M.	1,60 M. pro Person und 0,035 M.	

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1886 giebt die in der Anlage VII enthaltene Zusammenstellung nähere Nachweisung, während die Anlage X die Vergleichung der Personenbeförderung von und nach den einzelnen Stationen für die letzten 3 Jahre enthält.

Der Personenverkehr ergibt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1886		im Jahre 1885		daher im Jahre 1886	
	Personen	Personen- Kilometer	Personen	Personen- Kilometer	Personen	Personen- Kilometer
Civilpersonen:						
in I. Classe.	4 113	258 985	5 966	423 153	weniger 1 853	weniger 164 168
" II. "	162 902	8 969 254	166 143	9 416 852	" 3 241	" 447 598
" III. "	495 413	20 903 212	495 641	20 986 847	" 228	" 83 635
" IV. "	538 463	22 681 178	529 101	23 533 804	mehr 9 362	" 852 626
	1 200 891	52 812 629	1 196 851	54 360 656	mehr 4 040	weniger 1 548 027
Militairpersonen	65 632	5 387 456	73 424	5 470 705	weniger 7 792	" 83 249
Gesamt-Verkehr:	1 266 523	58 200 085	1 270 275	59 831 361	weniger 3 752	weniger 1 631 276

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

für Civilpersonen im Jahre 1886	1 945 410,34 M.
" " " " 1885	2 042 106,86 =
mithin 1886 weniger	96 696,52 M.
für Militairpersonen im Jahre 1886	82 896,90 M.
" " " " 1885	83 531,80 =
mithin 1886 weniger	634,90 M.
überhaupt im Jahre 1886	2 028 307,24 M.
" " " " 1885	2 125 638,16 M.
mithin 1886 weniger	97 330,92 M.

2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurde an Reisegepäck:

im Binnenverkehr	3 118,7 Tonnen auf 173 161,3 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	2 303,4 " " 173 982,2 "
in Summe:	5 422,1 Tonnen auf 347 143,5 Kilometer.

Die Einnahme aus der Gepäckbeförderung betrug:
für den Transport: 45 143 *M.*, im Durchschnitt: 8,33 *M.* pro Tonne und 0,13 *M.* pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergibt das Jahr 1886 einen Mindertransport von 332,6 Tonnen auf 34 901,9 Kilometer weniger und eine Mindereinnahme von 4145,67 *M.*

B. Güterverkehr.

1) Güterbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

Eil- und Express-Gut	1 496,5 Tonnen auf	88 100,9 Kilometer,
Stückgut	20 553,2 „ „	1 133 687,6 „
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	2 632,0 „ „	184 337,5 „
Güter der Special-Tarife	144 815,8 „ „	5 506 546,0 „
Güter der Ausnahme-Tarife für Eilgut, Expressgut, Stückgut	3 503,6 „ „	215 582,9 „
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	34 063,4 „ „	1 474 851,1 „
Militairgut auf Requisitionsschein	487,6 „ „	35 636,0 „
Leichen und Fahrzeuge (einschließlich Eisenbahnfahrzeuge)	1 734,5 „ „	149 474,2 „
	209 286,6 Tonnen auf	8 788 216,2 Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	39 297,7 „ „	2 212 275,9 „

in Summe: 248 584,3 Tonnen auf 11 000 492,1 Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Eil- und Express-Gut	2 889,5 Tonnen auf	259 491,1 Kilometer,
Stückgut	38 796,9 „ „	3 368 648,6 „
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	22 199,0 „ „	2 685 762,6 „
Güter der Special-Tarife	218 580,8 „ „	16 023 765,1 „
Güter der Ausnahme-Tarife für Eilgut, Expressgut, Stückgut	2 704,8 „ „	225 861,8 „
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	75 437,0 „ „	6 085 864,2 „
Militairgut auf Requisitionsschein	181,0 „ „	13 819,9 „
Leichen und Fahrzeuge (einschließlich Eisenbahnfahrzeuge)	544,6 „ „	29 571,5 „
	361 333,6 Tonnen auf	28 692 784,8 Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	31,0 „ „	2 186,9 „

in Summe: 361 364,6 Tonnen auf 28 694 971,7 Kilometer.

Kilometer

im Durchschnitt

pro Donne.

Total-Summe: 609 948,9 Tonnen auf 39 695 463,8 Kilometer, oder 65,08

Die Einnahmen aus der Güterbeförderung betrugen:

$$= 20 \times 20 = 400$$

in Summe: 2 319 347,78 M.; 4,06 M. pro Tonne und 0,06 M. pro Tonne und Kilom.

Im Verhältniß zum Vorjahre betrugen die Transporte:

mehr.

überhaupt: 30 476,2 Tonnen weniger auf 3 379 023,5 Tonnen-Kilom. weniger.

Die Einnahme aus der Güterbeförderung pro 1886, verglichen mit derjenigen des Vorjahres, ergibt:

Aus der in der Anlage VIII enthaltenen Zusammenstellung ist zu ersehen, wie der Güterverkehr im Versand und Empfang auf den einzelnen Stationen im Jahre 1886 sich gestaltet hat.

Die Vergleichung der Güterbeförderung von und nach den einzelnen Stationen für die letzten 3 Jahre ist in der Anlage XI enthalten.

2) Viehbeförderung.

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

im Binnenverkehr	36 101 Stück, oder 4 890,7 Tonnen auf	273 521,5 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	151 697 " = 15 360,8 " =	1 440 539,7 " =

in Summe: 187 798 Stück, oder 20 251,5 Tonnen auf 1 714 061,2 Kilometer.

Die Einnahme für den Viehtransport (ausschließlich derjenigen für beförderte 3 666 Stück Hunde der Reisenden, welche in der Einnahme aus der Personenbeförderung unter A 1 mitenthalten ist) betrug: 179 411,33 M.; im Durchschnitt: 0,96 M. pro Stück und 0,10 M. pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei der Viehbeförderung ergibt das Jahr 1886 einen Mindertransport von 7 319 Stück und 1 106,1 Tonnen auf 569 566,2 Kilometer weniger und eine Mindereinnahme von 16 928,15 M. Der Mindertransport resultirt ausschließlich aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 16 169 Stück, während im Binnenverkehr 8 850 Stück Vieh mehr befördert wurden, als im Vorjahre.

Wie die beförderte Stückzahl des Viehes seiner Gattung nach auf die einzelnen Stationen sich vertheilt, ist aus der Anlage IX ersichtlich, welche auch die Nachweisung der auf denselben zur Beförderung gelangten Fahrzeuge enthält, für welche die Einnahme in derjenigen aus der Güterbeförderung (B 1) mit einbezogen 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)	4 365 006,4 Tonnen-Kilometer,
2) bei der Gepäckbeförderung	347 143,5 " =
3) bei der Güterbeförderung	39 695 463,8 " =
4) bei der Viehbeförderung	1 714 061,2 " =

in Summe: 46 121 674,9 Tonnen-Kilometer,

im Vorjahre dagegen: 50 846 789,6 " =

mithin im Jahre 1886 weniger: 4 725 114,7 Tonnen-Kilometer.

Pro Kilometer Bahnlänge betrug die Beförderung:

1) Personen	3 629	gegen 3 641 Personen im Vorjahre,
2) Gepäck	15,5 Tonnen	= 16,5 Tonnen " =
3) Güter (excl. Dienstgüter)	1 635,0 " =	= 1 722,7 " =
4) Vieh	538 Stück	= 559 Stück " =

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

Personen-Kilometer 166 762 gegen 171 476 im Vorjahre,

Tonnen-Kilometer (excl. Dienstgüter und Nebentransporte) 113 301,4 " = 124 744,1 " =

Die Einnahmen betrugen im Ganzen 4 958 425,55 *M* gegen 5 376 032,80 *M* im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge:

1) aus dem Personenverkehr	5 811,77 <i>M</i>	gegen	6 092,05 <i>M</i>	im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	129,35 =	=	141,26 =	=
3) aus der Güterbeförderung	6 645,71 =	=	7 453,07 =	=
4) aus der Viehbeförderung	514,05 =	=	562,70 =	=
5) an Nebeneinnahmen	1 106,64 =	=	1 158,56 =	=

in Summe pro Kilometer: 14 207,52 *M* gegen 15 407,64 *M* im Vorjahre, mithin im Jahre 1886 gegen 1885 weniger: 1 200,12 *M* pro Kilometer Bahnlänge.

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

1) aus dem Personenverkehr	40,91 %	gegen	39,54 %	im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	0,91 =	=	0,92 =	=
3) aus der Güterbeförderung	46,78 =	=	48,37 =	=
4) aus der Viehbeförderung	3,62 =	=	3,65 =	=
5) die Nebeneinnahmen	7,78 =	=	7,52 =	=

Die Ausgaben betrugen:

für die Allgemeine Verwaltung	318 516,77 <i>M</i>	gegen	333 167,98 <i>M</i>	im Vorjahre,
für die Bahn-Verwaltung	686 476,21 =	=	604 755,55 =	=
für die Transport-Verwaltung	1 650 776,61 =	=	1 669 257,58 =	=

in Summe: 2 655 769,59 *M* gegen 2 607 181,11 *M* im Vorjahre, pro Kilometer Bahnlänge 7 609,66 = 7 472,17 = mithin pro 1886 gegen das Vorjahr mehr: 137,49 *M* pro Kilometer Bahnlänge.

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Rufkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit	0,23 <i>M</i>	gegen	0,23 <i>M</i>	im Vorjahre,
auf die Bahn-Verwaltung mit	0,49 =	=	0,43 =	=
auf die Transport-Verwaltung mit	1,18 =	=	1,18 =	=

in Summe mit: 1,90 *M* gegen 1,84 *M* im Vorjahre, mithin 1886 gegen das Vorjahr mehr: 0,06 *M* pro Rufkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesamt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung	6,42 %	gegen	6,20 %	im Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung	13,85 =	=	11,25 =	=
die Transport-Verwaltung	33,29 =	=	31,05 =	=

in Summe: 53,56 % gegen 48,50 % im Vorjahre, mithin 1886 gegen das Vorjahr mehr: 5,06 %.

Die Gesamt-Einnahme beläuft sich auf	4 958 425,55 <i>M</i>
Die Betriebs-Ausgabe auf	2 655 769,59 =
Der Ueberschuß mithin auf	2 302 655,96 <i>M</i>

Hierzu tritt:

a) der aus dem Jahre 1885 auf die Betriebsrechnung pro 1886 übernommene Gewinn-Vortrag mit	310 000,00 <i>M</i>
b) der dem gesetzlichen Reservefonds pro 1885 unter Vorbehalt der Rücknahme resp. anderweiter Dotierung überwiesene Betrag von	67 925,33 =
	377 925,33 =
mithin stehen pro 1886 zur Verfügung	2 680 581,29 <i>M</i>

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

1) die vertragsmäßig an die Großherzogliche Regierung pro 1886 zu leistende Annuität mit	960 000,00 M.
2) die regulativmäßig dem Erneuerungsfonds pro 1886 zu überweisende Rücklage von	370 000,00 =
3) die Eisenbahnsteuer mit	34 943,01 =
4) die Tantiemen mit	17 672,80 =
5) die Rücklage in den statutarischen Reservefonds mit	15 965,48 =
6) als Dividende auf das Stammactien-Capital von 16 200 000 M. à 6 %	972 000,00 =
Den Rest schlägt die Direction vor, als Gewinn-Vortrag auf die Betriebsrechnung pro 1887 zu übertragen mit	310 000,00 =

Summe, wie vor: 2 680 581,29 M.

Die speciellen Angaben über die gesammten Betriebs-Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1886 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.

Zur Erläuterung sei bemerkt, daß die Direction den Vorbehalt, unter welchem dem gesetzlichen Reservefonds pro 1885 vom Reingewinn der Baarbetrag von 67 925,33 M. überwiesen worden ist, nach den von ihr angestellten Erörterungen, insbesondere auch durch Kundgebungen der staatlichen Aufsichtsbehörden, sowie durch die in der Praxis der Deutschen Privateisenbahn-Verwaltungen unbeanstandet eingetretene tatsächliche Uebung dahin als erledigt betrachtet, daß der Dotirung des gesetzlichen Reservefonds aus dem amortisirten Betrage der Annuitäten Bedenken nicht entgegenstehen.

In dieser Beziehung sei hier nur erwähnt, daß neuerlich revidirte Gesellschaftsstatuten bezüglich des gesetzlichen Reservefonds unter Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde die Bestimmung aufgenommen haben:

„Dieser Reservefonds ist nur ein buchmäßiger, er wird nicht besonders angelegt und verwaltet und fließen ihm auch keine Zinsen zu.“

Bgl. § 7 des revidirten Statuts der Wismar-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft, landesherrlich bestätigt am 20. October 1886 (Amtliches Regierungsblatt vom 17. November 1886).

Weiter haben eine Anzahl Deutscher Privat-Eisenbahn-Verwaltungen nach Ausweis der Bilanz pro 1885 den gesetzlichen Reservefonds aus dem amortisirten Betrage ihrer Prioritäts-Obligationen dotirt, und diese Maßnahme ist in keinem Fall — wir nennen speciell die Pfälzischen Eisenbahnen, die Ostpreussische Südbahn, die Kiel-Flensburger Eisenbahn — Seitens der staatlichen Aufsichtsbehörde bei Vorlegung der Bilanz beanstandet worden.

Die Direction empfiehlt daher der Generalversammlung:

- 1) zu beschließen, daß die Dotirung des gesetzlichen Reservefonds schon für das Jahr 1885 und für die weiter folgenden Jahre aus dem amortisirten Betrage des Annuitätencapitals stattzufinden habe, und daß der dem gesetzlichen Reservefonds pro 1885 mit Vorbehalt überwiesene Reingewinn-Betrag von 67 925,33 M. dem Betriebsüberschuß des Jahres 1886 zugeschlagen werde; —
- 2) die dementsprechend aufgestellte Bilanz pro 1886 zu genehmigen.

Schwerin, im April 1887.

Die Direction.

Mit dem vorstehenden Bericht des Gesellschafts-Vorstandes erklärt sich der Aufsichtsrath im Ganzen einverstanden; jedoch kann er der Vertheilung der in 1885 und 1886 für den gesetzlichen Reservefonds

berechneten Beträge von zusammen 113 927,34 *M.* nur unter dem Vorbehalt zustimmen, daß ein gleich hoher Betrag aus dem Gewinnvortrag pro 1887 (310 000 *M.*) vorläufig reservirt und der freien Verfügung der Generalversammlung erst dann überlassen wird, nachdem festgestellt sein wird, daß die Nothwendigkeit der besonderen Anlegung des Reservefonds in Gemäßheit des Artikels 185 b des Actiengesetzes nicht besteht.

Schwerin, den 16. April 1887.

Der Aufsichtsrath

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

Anlagen.

I.

Betriebs-Rechnung

für

das Jahr 1886.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M.	S.
I.			Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.		
	1		Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementsbillets) ausschließlich Militair	1 937 029	77
	2		Für Beförderung von Militair auf Requisitionschein und auf Militairbillets	82 896	90
	3		Für Beförderung von Gepäck	45 143	—
	4		Für Beförderung von Hunden auf Hundebillets und Gepäckschein	2 613	62
	5		Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif	5 756	20
	6		Sonstige aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr herrührende Einnahmen	10	75
			Summe Titel I.	2 073 450	24
II.			Aus dem Güterverkehr.		
	1		Für Beförderung von Gil- und Expreßgut { einschließlich Equipagen und anderer Fahrzeuge aller Art }	148 230	76
	2		Für Beförderung von Frachtgut	2 089 074	36
	3		Für Beförderung von Postgut	8 749	96
	4		Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionschein	12 261	32
	5		Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde	179 411	33
	6		Für Beförderung von Leichen	3 912	60
	7		Für Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut	—	—
	8		Nebenerträge, als:		
		1	Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung	3 830	83
		2	Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen etc.	53 287	95
			Summe Titel II.	2 498 759	11

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M.	3.
III.			Bergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.		
	1		Bergütung für verpachtete Bahnstrecken	—	—
	2		Bergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bedientesten durch andere Bahnverwaltungen, oder Besitzer von Anschlußgleisen	84 735	81
	3		Bergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen, bezw. in gemeinschaftlichen Verkehren	14 458	36
	4		Bergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungs-Bureau	683	58
			Summe Titel III.	99 877	75
IV.			Bergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.		
	1		Miethe, (einschließlich Conventionalstrafen) für:		
		1	Locomotiven	—	—
		2	Wagen	147 264	12
	2		Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel	—	—
			Summe Titel IV.	147 264	12
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	926	71
	3		Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände	1 037	16
			Summe Titel V.	1 963	87
VI.			Verschiedene sonstige Einnahmen.		
	1		Telegraphen-Gebühren	3 233	91
	2		Pächte und Miethen, sowie öconomische Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:		
		1	Restaurationen	11 932	—
		2	Dienst- und Miethswohnungen	12 294	29
		3	Gräbereien, Pflanzungen, Ackerpacht	7 075	66
		4	Lagerplätze etc.	1 230	31
			Uebertrag	35 766	17

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M.	h.
			Uebertrag	35 766	17
3			Bergütung der Post:		
	1		für Benutzung der Coupées zum Postdienst, Beförderung von Postwagen, Gestellung von Reitwagen	3 825	89
	2		für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren u. der Eisenbahn-Postwagen	9 076	47
4			Entschädigung von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung für Benutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen u.	40	—
5			Zinsen und Coursegewinn aus Geldbeständen des Betriebes.	88 321	90
6			Insgemein, wie Ersatz für beschädigte und zertrümmerte Gegenstände, nicht abgehobene Lehnbeträge u.	80	3
			Summe Titel VI.	137 110	46
Uebersicht der Betriebs-Einnahmen.					
			Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	2 073 450	24
			Titel II. Aus dem Güter-Verkehr	2 498 759	11
			Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen u.	99 877	75
			Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	147 264	12
			Titel V. Erträge aus Veräußerungen	1 963	87
			Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	137 110	46
			Summe der Betriebs-Einnahmen	4 958 425	55

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Ausgaben.	
Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.				
Besoldungen und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
I.	1		Direction	
	2		Centralbureau	
	3		Ober-Betriebsinspektion, Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection	
	4		Maschinen-Verwaltung	
	5		Strecken-, Stations-, Fahr- und Locomotivpersonal	
				Summe Titel I.
Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.				
Andere persönliche Ausgaben.				
II.	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter und zeitweise Arbeitshilfe	
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder ic.	
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	
	4		Reise- und Umzugskosten:	
	1		Aufsichtsrath	
	2		Direction und Beamte.	
	5		Reisekosten-Entschädigung für das Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal	
	6		Prämien für Material-Ersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen	
	7		Tag- und Accordlöhne für Arbeiter	
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung	
	9		Mancoogelder für Cassenführer	
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstüzungen:	
			a. an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	
			b. an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	
	12		Laufende Unterstüzungen:	
			a. an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	
			b. an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	
	3		Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Beamten	
	11	1	Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung:	
			a. von Beamten	
			b. von Arbeitern	
	2		Zuschüsse zu Krankenkassen	
	12	1	Pensionen	
		2	Zuschüsse zu Pensions- und Unterstüzungskassen	
	13		Insgemein	
				Summe Titel II.
Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.				
Allgemeine Kosten.				
III.	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Bücher, Karten, Druckfachen, Billets ic.	
	2	1	Heizung der Dienstlocale, der Wartezimmer, Wärterwohnungen und Buden ic.	
		2	Erleuchtung derselben, einschließlich der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen ic.	
				Uebertrag

A.		B.		C.								Gesamt-	
Allgemeine Ver-		Bahn-		Transport-Verwaltung.								B e t r a g.	
waltung		Verwaltung.		a.		b.		c.		d.			
				Äußerer Bahnhof-		Expeditions-		Zugbegleitungs-		Zugförderungs-			
M.	2	M.	2	M.	2	M.	2	M.	2	M.	2	M.	2
33 300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 300	—
99 380	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99 380	60
27 533	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 533	75
15 450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 450	—
—	—	248 802	70	192 852	83	66 695	50	105 141	67	100 537	90	714 030	60
175 664	35	248 802	70	192 852	83	66 695	50	105 141	67	100 537	90	889 694	95
8 246	87	40 705	50	4 519	37	1 729	46	845	75	2 874	66	58 921	61
—	—	1 511	40	2 813	71	1 051	77	858	67	7 480	33	13 715	88
600	—	12 935	25	1 011	50	760	—	1 080	—	—	—	16 386	75
1 878	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 878	30
7 957	50	3 692	54	981	—	320	50	1 685	50	682	50	15 319	54
—	—	—	—	—	—	—	—	56 990	7	23 723	48	80 713	55
—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	37 943	76	37 950	76
1 759	50	—	—	55 475	18	36 041	3	—	—	34 870	55	128 146	26
594	55	18 439	36	9 704	65	4 142	23	11 437	57	5 197	80	49 516	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
510	—	1 000	—	764	5	320	—	520	—	—	—	3 114	5
155	—	—	—	300	—	60	—	—	—	285	—	800	—
60	—	—	—	436	—	120	—	240	—	324	—	1 180	—
—	—	—	—	357	—	—	—	—	—	204	—	561	—
162	50	121	90	1 637	50	—	—	465	—	862	50	3 249	40
17	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	50
5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
3 968	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 968	95
32 643	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32 643	54
23 611	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 611	53
95	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95	21
82 265	95	78 412	95	77 999	96	44 544	99	74 122	56	114 448	58	471 794	99
11 320	50	1 522	—	3 473	82	15 260	49	1 665	63	587	12	33 829	56
2 247	91	6 273	13	10 225	67	3 656	87	752	36	3 500	89	26 656	83
721	24	3 357	52	29 386	46	6 832	25	861	37	5 085	32	46 244	16
14 289	65	11 152	65	43 085	95	25 749	61	3 279	36	9 173	33	106 730	55

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Ausgaben.
			Uebertrag
III.	2	3	Reinigung der Dienstlocale einschließlich der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Locomotivschuppen etc.
	3	4	Verhalten von Wächterhunden und Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden etc.
	4		Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien
	5		Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke
	6	1	Steuern (mit Ausnahme der Eisenbahnsteuer), Communalabgaben und öffentliche Lasten
	7	2	Feuer-Versicherungs-Prämien
	8	1	Rücklage zur Ansammlung eines Feuer-Versicherungs-Fonds
	9	2	Gerihts-, Beeidigungs-, Notariats- und Proceß-Kosten, Stempel etc.
	10	1	Kosten des Geldverkehrs mit Banken
	11	2	Dividenden-Einlösungs-Kosten
	12	3	Porto und Insertionskosten
	13	4	Ersatzleistung für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände
	14	5	Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze:
		6	a. in Folge directer Verpflichtung der eigenen Bahn
		7	b. in Folge der vertragmäßigen Uebernahme fremder Verpflichtungen
	15	8	Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze
	16	9	Sonstige Entschädigungen
	17	10	Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken in Folge von außer- gewöhnlichen Naturereignissen
	18	11	Insgesamt:
	19	12	Kosten der Staatsaufsicht
	20	13	Kosten von Conferenzen, Generalversammlungen etc.
	21	14	Aus schmückung der Bahnhöfe bei festlichen Gelegenheiten
	22	15	Fracht-Incasso
	23	16	Anderweitige allgemeine jährliche Kosten, wie Beiträge zu den Vereinskosten etc.
			Summe Titel III.
IV.			Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.
IVa.			a. Anlagen auf freier Strecke, einschließlich der durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen.
	1		Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen, als: Parallelwege, Rampen, Gräben, Abpflasterungen, Futtermauern, Uferdeckungen, Wegeübergänge im Bahnniveau nebst Zubehör, Wärteraufgangstreppe, Seitendurchlässe, Entwässerungen, Kieskoffer
	2		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleinfisenzeug):
	3	1	Unterhaltung des Geleises
	4	2	Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials loco Verwendungsstelle
	5	3	Unterhaltung der Wege-Unterführungen
	6	4	Unterhaltung der Bahn-Überführungen
	7	5	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe
	8	6	Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) auf freier Strecke, Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungs- tafeln, Neigungs- und Krümmungszeiger, Nummer- und Grenzsteine etc.
	9	7	Kosten für Begräumen des Schnees, Instandhaltung und Ergänzung der Schneefuchsanlagen, Bestreuen der Schienen bei Glätteis
	10	8	Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten, Feuerwachen
			Uebertrag

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt-Vertrag.	
Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Äußerer Bahnhof- Dienst.		b. Expediti- ons-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugförderungs- Dienst.			
M.	Δ	M.	Δ	M.	Δ	M.	Δ	M.	Δ	M.	Δ	M.	Δ
14 289	65	11 152	65	43 085	95	25 749	61	3 279	36	9 173	33	106 730	55
1 022	40	289	26	3 057	20	764	7	201	14	175	50	5 509	57
—	—	—	—	612	—	318	—	—	—	—	—	930	—
1 753	57	222	48	4 577	62	4 378	53	1 014	85	2 535	54	14 482	59
1 800	—	199	—	450	—	—	—	—	—	—	—	2 449	—
1 945	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 945	19
2 785	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 785	60
7 500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 500	—
58	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	85
2 342	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 342	2
2 076	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 076	49
1 742	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 742	74
652	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	652	98
6 857	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 857	94
834	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	834	31
5 790	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 790	91
123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123	—
—	—	69	12	—	—	—	—	—	—	—	—	69	12
4 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 200	—
140	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	25
135	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	29
—	—	—	—	—	—	1 302	81	—	—	—	—	1 302	81
578	88	9	50	7	60	17	30	—	—	—	—	613	28
56 630	7	11 942	1	51 790	37	32 530	32	4 495	35	11 884	37	169 272	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	11 367	62	—	—	—	—	—	—	—	—	11 367	62
—	—	116 291	59	—	—	—	—	—	—	—	—	116 291	59
—	—	17 904	24	—	—	—	—	—	—	—	—	17 904	24
—	—	951	7	—	—	—	—	—	—	—	—	951	7
—	—	3 656	84	—	—	—	—	—	—	—	—	3 656	84
—	—	6 364	28	—	—	—	—	—	—	—	—	6 364	28
—	—	8 257	83	—	—	—	—	—	—	—	—	8 257	83
—	—	7 803	43	—	—	—	—	—	—	—	—	7 803	43
—	—	765	33	—	—	—	—	—	—	—	—	765	33
—	—	173 362	23	—	—	—	—	—	—	—	—	173 362	23

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Ausgaben.
			Uebertrag
	7		Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, der Bahnmeisterwagen und Draisinen
	8		Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser, der Blockstationen und Wärterbuden, nebst deren Utensilien und Mobilien, Brunnen, Privets etc.
	9		Unterhaltung außergewöhnlicher Anlagen
	10		Insgemein
			Summe Titel IV a.
IV b.			b. Bahnhof-Anlagen.
	1		Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzen, Gärten, Ansahrten und Verbindungsstraßen
	2		Unterhaltung der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Beamtenwohnhäuser, Verwaltungsgebäude etc.
	3		Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen
	4		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleinfahrzeug):
		1	Unterhaltung der Nebengeleise
		2	Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials, auch für die Weichen
		3	Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen (incl. Laternen) und sonstigen mechanischen Vorrichtungen
	5		Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Wagenschuppen, Feuergruben, Wasserstationen, Wasserkrähne, Pumpen, Brunnen, Röhrenleitungen, Wasserhebungs-Maschinen etc.
	6		Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofsanlagen, Gasanstalten, Hafenbohrwerke etc.
	7		Insgemein
			Summe Titel IV b.
IV c.			c. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zuhör.
	1		Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweglichen und Reservetheile, sowie der Bahnhofssignale
	2		Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutwerke, Batterien, tragbaren Apparate, sowie der zur Reparatur der Apparate und Leitungen erforderlichen Utensilien und Werkzeuge
			Summe Titel IV. c.
			Hierzu
			IV. b.
			IV. a.
			Summe Titel IV.
V.			Kosten des Bahntrantports.
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
			Uebertrag

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt- Betrag.	
Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Äußerer Bahnhof- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugförderungs- Dienst.			
M.	Σ	M.	Σ	M.	Σ	M.	Σ	M.	Σ	M.	Σ	M.	Σ
—	—	173 362	23	—	—	—	—	—	—	—	—	173 362	23
—	—	4 302	22	—	—	—	—	—	—	—	—	4 302	22
—	—	12 345	83	—	—	—	—	—	—	—	—	12 345	83
—	—	1 238	55	—	—	—	—	—	—	—	—	1 238	55
—	—	191 248	83	—	—	—	—	—	—	—	—	191 248	83
—	—	9 659	73	—	—	—	—	—	—	—	—	9 659	73
—	—	26 031	6	—	—	—	—	—	—	—	—	26 031	6
—	—	21 593	63	—	—	—	—	—	—	—	—	21 593	63
—	—	19 992	15	—	—	—	—	—	—	—	—	19 992	15
—	—	3 188	10	—	—	—	—	—	—	—	—	3 188	10
—	—	12 423	33	—	—	—	—	—	—	—	—	12 423	33
—	—	15 693	73	—	—	—	—	—	—	—	—	15 693	73
—	—	1 120	64	—	—	—	—	—	—	—	—	1 120	64
—	—	4 693	76	—	—	—	—	—	—	—	—	4 693	76
—	—	114 396	43	—	—	—	—	—	—	—	—	114 396	43
—	—	2 137	95	—	—	—	—	—	—	—	—	2 137	95
—	—	5 052	63	—	—	—	—	—	—	—	—	5 052	63
—	—	7 190	58	—	—	—	—	—	—	—	—	7 190	58
—	—	114 396	43	—	—	—	—	—	—	—	—	114 396	43
—	—	191 248	83	—	—	—	—	—	—	—	—	191 248	83
—	—	312 835	54	—	—	—	—	—	—	—	—	312 835	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	233 189	69	233 189	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 695	69	10 695	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	243 885	38	243 885	38

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Ausgaben.	
				Uebertrag
	3		Schmiermaterial für Locomotiven und Tender	
	4		Puſ- und Verpackungsmaterial für dieselben	
	5	1	Schmiermaterial für Wagen	
		2	Puſmaterial	
		3	Desinfectionsmaterial für Wagen	
	6		Material zur Beleuchtung der Züge	
	7		Material zur Erwärmung der Züge	
	8		Heizungs-, Beleuchtungs-, Schmier- und Puſmaterial für Hebehürme, Trajecte etc.	
	9		Inſsgemein	
				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 Gepäc- und Güterwagen nebst Zubehör	
	4		Unterhaltung der Wagendecken nebst Zubehör	
	5		Unterhaltung von Hilfsanstalten	
	6		Inſsgemein	
				Summe Titel Vb.
			Hierzu	„ „ Va.
				Summe Titel V.
VI.			Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.	
VII.			Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen.	
			(Die Kosten der Titel VI. und VII. werden aus dem Reserve- bzw. aus dem Erneuerungsfonds bestritten.)	
VIII.			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen, bzw. 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 Abrechnungsbüreau	
				Summe Titel VIII.
IX.			Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.	
	1	1	Miethe, einschließlich Conventionalstrafen, für:	
		2	Locomotiven	
			Wagen	
	2		Leihgeld für entliehene Betriebsmittel	
				Summe Titel IX.

[illegible]

Betriebs-Ausgaben.													
Uebersicht der Betriebs-Ausgaben.													
Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.													
Titel I. Besoldungen													
Titel II. Andere persönliche Ausgaben													
Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.													
Titel III. Allgemeine Kosten													
Titel IV. Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen etc.													
Titel V. Kosten des Bahntransports													
Titel VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände													
Titel VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen													
Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen													
Titel IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel													
Summe der Betriebs-Ausgaben													
Abschluß.													
Summe der Betriebs-Einnahmen 4 958 425,55 M.													
Summe der Betriebs-Ausgaben 2 655 769,59 "													
Ueberschuß 2 302 655,96 M.													

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt- Betrag.	
Allgemeine Ver- waltung		Bahn- Verwaltung.		a. Äußerer Bahnhof- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugförderungs- Dienst.			
M.	h.	M.	h.	M.	h.	M.	h.	M.	h.	M.	h.	M.	h.
175 664	35	248 802	70	192 852	83	66 695	50	105 141	67	100 537	90	889 694	95
82 265	95	78 412	95	77 999	96	44 544	99	74 122	56	114 448	58	471 794	99
56 630	7	11 942	1	51 790	37	32 530	32	4 495	35	11 884	37	169 272	49
—	—	312 835	54	—	—	—	—	—	—	—	—	312 835	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	628 363	21	628 363	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 956	40	34 483	1	8 992	—	14 600	—	3 787	1	—	—	65 818	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117 989	99	117 989	99
318 516	77	686 476	21	331 635	16	158 370	81	187 546	59	973 224	5	2 655 769	59

Gewinn- und Verlust-

		Debet.				
			M.	h.	M.	h.
1.	Betriebs-Ausgaben:					
	Titel I. Besoldungen der etatmäßigen Beamten	889 694	95			
	" II. Andere persönliche Ausgaben	471 794	99			
	" III. Allgemeine sachliche Kosten	169 272	49			
	" IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen	312 835	54			
	" V. Kosten des Bahntransports	628 363	21			
	" VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände*)	—	—			
	" VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen*)	—	—			
	" VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten	65 818	42			
	" IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	117 989	99			
					2 655 769	59
2.	Annuitäten:					
	a. Zinsen				870 583	—
	b. Amortisation	89 417,00 M.				
	wovon zur Dotirung des gesetzlichen Reservefonds dienen (§ 185 b und 239 b des Aktien-Gesetzes) 5 % des Reingewinns von 920 040,15 M.	46 002,01 =			46 002	1
		43 414,99 M.			43 414	99
3.	Rücklage in den Erneuerungsfonds				370 000	—
4.	Eisenbahnsteuer				34 943	1
5.	Zantiemen				17 672	80
6.	Rücklage in den statutarischen Reservefonds				15 965	48
7.	Dividende, 6 % auf 16 200 000 M. Stammactien-Capital				972 000	—
8.	Gewinnvertrag auf 1887				310 000	—
		Summe			5 336 350	88

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

Activa.		M.	S.
Uebernahme-Preis der Bahn nebst Zubehör unter Einrechnung der Annuität an die Großherzogliche Regierung	32 700 000,00 M.		
Aufwendung des statutarischen Reservefonds zum Bau der Secundärbahn Maschinen- Waren	439 424,81 =		
Baufonds (Grundcapital-Erhöhung vom Jahre 1884) Ausgabe für Erweiterungsbauten	1 469 251,00 M.		
Bestand	1 230 749,00 =		
	2 700 000,00 =	35 839 424	81
Werth der vorräthigen Betriebs- und Werkstatt-Materialien		709 711	45
Effecten des statutarischen Reservefonds, des Erneuerungsfonds, des Feuerversicherungsfonds, der Beamten- Pensionskasse, des Betriebs-Contos		2 703 665	—
Verschiedene Debitoren		170 456	42
Cassenbestand und Bankguthaben		288 975	33
Summe:		39 612 233	1

31. December 1886.

Passiva.		M.	3.
I. Einnahmen			
Stammactien-Capital	16 200 000	—	
Capitalwerth der an die Großherzogliche Regierung noch auf 50 Jahre abzuführenden Annuitäten	18 260 762	—	
Amortisirter Betrag des Annuitäten-Capitals 1873—1886	939 238,00 M.		
wovon jedoch, weil			
pro 1885 67 925,33 M.			
pro 1886 46 002,01 =			
Zusammen	113 927,34 =		
zur Dotirung des gesetzlichen Reservefonds dienen, hier als Passivum nur zum Ansatz kommen.	825 310	66	
Beitrag des statutarischen Reservefonds zum Bau der Secundärbahn Malchin-Waren	439 424	81	
Erneuerungsfonds, einschließlich des Zuschusses pro 1886 von 370 000 M.	1 010 490	82	
Gesetzlicher Reservefonds, einschließlich der Dotirung pro 1885 und 1886	154 311	64	
Statutarischer Reservefonds, einschließlich des Zuschusses pro 1886 von 15 965,48 M.	450 394	84	
Feuerversicherungsfonds	128 844	50	
Bestand der Beamten-Pensions-Casse	659 771	25	
Verschiedene Creditoren	200 922	49	
Reingewinn	1 282 000	—	
Summe:	39 612 233	1	
II. Abgaben			
III. Rücklagen			
IV. Bestand des Reservefonds am 31. December 1886			

Rechnung des Baufonds pro 1886.

Gegenstand.	Im Einzelnen		Im Ganzen	
	M.	S.	M.	S.
I. Einnahme.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1885 laut Geschäftsbericht Anl. IV.			1 375 283	2
Summe der Einnahme:			1 375 283	2
II. Ausgabe.				
1. Bau-Ausführungen.				
Herstellung eines zweiten Geleises auf der Strecke Barnow-Bülow-Güstrow incl. Erdarbeiten, Nachstopfen, Reguliren etc. und in Verbindung damit Veränderung der Bahnhofsanlagen zu Barnow, Bülow und Güstrow (Theilbetrag)	9 211	10		
Erweiterung und Veränderung der Bahnhofsanlagen zu Schwane und Kleinen (Theilbetrag)	17 784	60		
Erweiterung des Verwaltungsgebäudes zu Schwerin durch einen umfangreichen Anbau (Theilbetrag)	53 797	47		
Erbauung von 53 Stück massiven Wärterbuden als Dienstlocale für die Wärter der Strecken Lübeck-Kleinen und Güstrow-Malchin incl. Ausrüstung derselben mit Inventarien etc. in Veranlassung des neuen Fahrplanes	38 298	84		
Umänderung der Bahnhofseinfahrtssignale und Herstellung der Weichensicherungen aus § 1 Abs. 2 des neuen Bahn-Polizei-Reglements (Theilbetrag)	2 246	86		
Erweiterung der Bahnhofsgelände auf der Station Landerdorf	12 027	36		
Beschaffung einer zweiten Compressiumpumpe und eines dritten Gasofens in der Fettgas-Anstalt zu Bülow	5 681	16		
			139 047	39
2. Betriebsmittel.				
Ausrüstung von 8 Stück bedeckten Güterwagen mit Bänken für Militairtransporte (Theilbetrag)	1 191	34		
Ausschreibung des Radstandes an 474 Stück Wagen	355	50		
Beschaffung etc. von neuen Wagendecken	2 673	63		
Ausrüstung von 57 Stück Tendern mit Bahnräumern	1 266	16		
			5 486	63
Summe der Ausgaben:			144 534	2
III. Abschluß.				
Einnahme	1 375 283	2		
Ausgabe	144 534	2		
Bestand des Baufonds ult. 1886:	1 230 749	—		

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1886.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1885 laut Geschäftsbericht, Anl. V.			943 043	75
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängiger Materialien, als Schienen, Schwellen, Werkstatt-Abfällen etc.	69 147	60		
Zinsen auf vorrätige Effecten, abzüglich der Zinsen-Ausgabe für aus Betriebsmitteln zu Erneuerungszwecken geleistete Vorschüsse	32 549	16		
Regulativmäßiger Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1886	370 000	—		
			471 696	76
Summe der Einnahmen:			1 414 740	51
II. Ausgaben.				
1) Oberbau.				
Auswechselung des Oberbaumaterials, als Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug zur gewöhnlichen Unterhaltung der Bahnstrecken	256 207	40		
Veränderung der Bahnhofsanlagen zu Rostock in Folge Einführung der Wismar-Rostocker Eisenbahn in den dortigen Bahnhof	9 460	30		
Erneuerung der Weichen und einzelner Theile derselben	16 295	91		
			281 963	61
2) Betriebsmittel.				
a. Locomotiven und Tender.				
Erneuerung des Dampfcylinders an 2 Stück Locomotiven	1 763	56		
Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst einer Kesselflatte an 1 Güterzugs- und 2 Personenzugs-Locomotiven	3 217	35		
Erneuerung von 602 Stück Siederohren in den Locomotiven	3 328	63		
Neubeschaffung und Aufziehen etc. von 68 Stück Locomotiv- und 62 Stück Tender-Radreifen	9 286	67		
			17 596	21
b. Wagen.				
Neubeschaffung eines Personenwagens IV. Classe mit Bremse und bedecktem Bremser- sitz, Ofenheizung, Gasbeleuchtung und Ventilation, incl. Achsen und Räder	4 987	24		
Neubeschaffung von 5 Stück 4rdr bedeckten Güterwagen mit bedeckten Bremser- sitz, incl. Achsen und Räder	19 017	60		
Ueberschlag	24 004	84	299 559	82

Ausgaben des Erneuerungsfonds. Fortsetzung.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
Uebertrag	24 004	84	299 559	82
Neubeschaffung von 10 Stück 4räd. bedeckten Güterwagen ohne Bremse, incl. Achsen und Räder	30 644	38		
Neubeschaffung von 2 Stück 4räd. offenen Güterwagen mit Bremse und bedecktem Bremserfz und mit festem Stirnbord an der Bremsseite, incl. Achsen und Räder	6 341	96		
Neubeschaffung von 3 Stück 4räd. offenen Güterwagen ohne Bremse mit vollständig umklappbaren Seiten- und Stirnbords, incl. Achsen und Räder	7 795	18		
Erneuerung des Oberkastens an 2 Stück Etagen- (Vieh- und Pferde-) Wagen	1 884	59		
Erneuerung des Oberkastens an 9 Stück offenen Güterwagen, davon 3 Stück mit hohen und 6 Stück mit niedrigen Bords	3 132	22		
Erneuerung der Polster- und Polsterbezüge, nebst Gardinen und Rouleaux in 4 Coupées I. Classe und 19 Coupées II. Classe	5 398	37		
Neubeschaffung und Aufziehen von 118 Stück Radreifen für Personenwagen	6 710	46		
Desgleichen von 234 Stück Radreifen für Güterwagen	13 307	18		
			99 219	18
3. Sonstige Ausgaben.				
Beischaffung einer Draifine	1 378	74		
Reparatur der alten Nebelbrücke bei Bügow	4 091	95		
			5 470	69
Summe der Ausgaben:				
			404 249	69
III. Abschluß.				
Einnahmen	1 414 740	51		
Ausgaben	404 249	69		
Bestand des Erneuerungsfonds ult. 1886:	1 010 490	82		

Rechnung des statutarischen Reservefonds pro 1886.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M.	S.	M.	S.
I. Einnahmen.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1885 laut Geschäftsbericht Anl. VI.			477 314	20
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1886	15 965	48		
			15 965	48
Summe der Einnahmen:			493 279	68
II. Ausgaben.				
1. Oberbau.				
Erweiterung der Geleisanlagen auf der Haltestelle Holtusen um 150 lfd. m Geleis incl. Neubeschaffung von 2 Weichen und Umbau der vorhandenen Weiche . . .	1 580	89		
Herstellung eines Ablaufgeleises von 250 m Länge auf dem Rangirbahnhofe Lübeck . .	2 030	46		
			3 611	35
2. Gebäude.				
a. auf den Bahnhöfen.				
Erbauung eines Wärter-Wohnhauses für 2 Familien an der Haltestelle Mecklenburg im Anschluß an das Stationsgebäude daselbst	9 339	84		
Erbauung eines Wohnhauses nebst Stallgebäude für einen Bahnmeister und einen Wärter auf der Haltestelle Sponholz	12 710	67		
			22 050	51
b. auf der Strecke.				
Herstellung eines Wärteretablissements für 3 Familien auf der Strecke Bügow- Schwaan (Restbetrag)	141	27		
Herstellung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien nebst Stallgebäude auf der Strecke Bügow-Güstrow (Restbetrag)	1 607	70		
Herstellung eines Wärterwohnhauses für 2 Familien mit Stallgebäude auf der Strecke Kleinen-Ventschow (Restbetrag)	1 804	28		
Erbauung eines Wärterwohnhauses mit Stallgebäude und Brunnen auf der Strecke Ventschow-Blandenberg für Station 149	5 280	63		
Desgleichen auf derselben Strecke für Station 154	5 431	14		
			14 265	2
3. Werkstätten-Betrieb.				
Beschaffung von 4 Stück Locomotivwindeböcken mit zwei Querträgern von zusammen 40 000 kg Tragkraft und einer Support-Drehbank von 135 mm Spizenhöhe und 700 mm Länge zwischen den Spizen	2 957	96		
			2 957	96
Summe der Ausgaben:			42 884	84
III. Abschluß.				
Einnahmen	493 279	68		
Ausgaben	42 884	84		
Bestand des statutarischen Reservefonds ult. 1886:	450 394	84		

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	426	14 330	40 488	41 488	6 850	103 582
2	Lüdersdorf	—	97	2 958	8 253	91	11 399
3	Schönberg	25	2 669	17 707	17 107	724	38 232
4	Grevesmühlen	43	4 171	13 714	14 093	1 106	33 127
5	Plüschow	—	105	515	3 141	49	3 810
6	Bobitz	23	1 187	2 747	4 742	284	8 983
7	Kleinen	45	3 788	16 008	14 123	830	34 794
8	Mecklenburg	—	458	4 085	4 928	180	9 651
9	Wismar	94	9 609	28 755	24 331	3 909	66 698
10	Lübstorf	—	263	3 343	7 894	128	11 628
11	Schwerin	1 071	29 068	62 444	53 868	11 157	157 608
12	Holtshusen	—	248	3 396	6 351	163	10 158
13	Zachun	3	707	1 995	9 567	229	12 501
14	Kirch-Tesar	—	37	226	971	42	1 276
15	Hagenow	718	13 243	24 717	24 529	9 355	72 562
16	Dentschow	14	776	1 522	3 686	202	6 200
17	Blankenberg	21	2 782	9 581	12 835	864	26 083
18	Warnow	1	576	1 755	4 786	187	7 305
19	Bützow	53	5 753	22 129	18 348	1 771	48 054
20	Schwaan	6	2 230	17 071	19 854	978	40 139
21	Rostock	264	16 821	46 785	40 509	7 089	111 468
22	Güstrow	80	11 862	36 861	28 880	3 149	80 832
23	Calendorf	90	4 205	10 562	12 847	715	28 419
24	Neu Wöckern	—	116	856	4 544	58	5 574
25	Detrow	211	5 246	17 801	19 472	1 383	44 113
26	Malchin	204	6 512	23 734	23 012	2 245	55 707
27	Gielow	—	671	3 977	3 205	70	7 923
28	Basjedow	—	299	1 476	1 902	37	3 714
29	Schwinkendorf	—	766	2 213	3 694	120	6 793
30	Levenstorf	—	139	1 867	1 552	28	3 586
31	Schönau-Falkenhagen	—	122	769	1 907	11	2 809
32	Waren	5	4 116	6 051	7 118	197	14 487
33	Stavenhagen	162	2 391	10 753	11 918	672	25 896
34	Kleeth	—	366	1 252	4 286	67	5 971
35	Mölln	24	1 384	2 781	3 432	203	7 826
36	Neubrandenburg	367	11 947	31 070	31 398	3 582	78 364
37	Sponholz	—	546	2 430	4 572	89	7 637
38	Derpenhof	20	1 581	5 332	8 266	361	15 560
39	Landesgrenze	143	4 715	13 687	31 054	6 455	56 054
Summe:		4 113	162 902	495 413	538 463	65 632	1 266 523

der Personen-Frequenz 1886.

Es sind angekommen auf den Stationen:						Ueberhaupt abgegangen und angekommen:					
I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
413	14 407	40 254	46 682	6 997	108 753	839	28 737	80 742	88 170	13 847	212 335
—	94	3 211	9 902	81	13 288	—	191	6 169	18 155	172	24 687
24	2 607	17 357	16 077	705	36 770	49	5 276	35 064	33 184	1 429	75 002
45	4 143	13 619	14 447	861	33 115	88	8 314	27 333	28 540	1 967	66 242
—	136	517	2 495	40	3 188	—	241	1 032	5 636	89	6 998
21	1 175	2 708	5 004	192	9 100	44	2 362	5 455	9 746	476	18 083
31	3 662	15 843	13 484	710	33 730	76	7 450	31 851	27 607	1 540	68 524
—	446	4 064	4 534	154	9 198	—	904	8 149	9 462	334	18 849
119	10 075	30 460	23 393	4 560	68 607	213	19 684	59 215	47 724	8 469	135 305
—	253	3 947	7 096	113	11 409	—	516	7 290	14 990	241	23 037
971	29 180	61 383	56 144	13 266	160 944	2 042	58 248	123 827	110 012	24 423	318 552
—	283	3 434	5 379	142	9 238	—	531	6 830	11 730	305	19 396
3	713	1 962	9 249	296	12 223	6	1 420	3 957	18 816	525	24 724
—	32	204	774	67	1 077	—	69	430	1 745	109	2 353
786	13 541	25 634	26 093	7 855	73 909	1 504	26 784	50 351	50 622	17 210	146 471
15	844	1 259	3 811	204	6 133	29	1 620	2 781	7 497	406	12 333
28	2 641	9 718	11 965	1 065	25 417	49	5 423	19 299	24 800	1 929	51 500
4	586	1 606	5 405	181	7 782	5	1 162	3 361	10 191	368	15 087
49	5 591	22 473	17 270	1 566	46 949	102	11 344	44 602	35 618	3 337	95 003
14	2 148	16 865	20 236	703	39 966	20	4 378	33 936	40 090	1 681	80 105
269	16 586	46 705	40 359	6 444	110 363	533	33 407	93 490	80 868	13 533	221 831
104	11 562	35 401	29 789	3 182	80 038	184	23 424	72 262	58 669	6 331	160 870
98	4 249	10 474	12 385	671	27 877	188	8 454	21 036	25 232	1 386	56 296
—	114	913	4 314	51	5 392	—	230	1 769	8 858	109	10 966
175	5 309	18 214	19 955	1 183	44 836	386	10 555	36 015	39 427	2 566	88 949
173	6 392	23 411	23 572	1 811	55 359	377	12 904	47 145	46 584	4 056	111 066
—	668	3 888	2 782	48	7 386	—	1 339	7 865	5 987	118	15 309
—	294	1 490	1 837	28	3 649	—	593	2 966	3 739	65	7 363
—	746	2 263	4 001	69	7 079	—	1 512	4 476	7 695	189	13 872
—	128	1 859	1 861	22	3 870	—	267	3 726	3 413	50	7 456
—	115	800	2 331	7	3 253	—	237	1 569	4 238	18	6 062
12	1 197	6 084	6 682	269	14 244	17	2 313	12 135	13 800	466	28 731
147	2 447	10 885	11 596	669	25 744	309	4 838	21 638	23 514	1 341	51 640
—	405	1 366	4 533	53	6 357	—	771	2 618	8 819	120	12 328
36	1 256	2 599	3 331	220	7 442	60	2 640	5 380	6 763	425	15 268
413	12 166	30 577	31 068	4 365	78 589	780	24 113	61 647	62 466	7 947	156 953
—	470	2 691	3 590	47	6 798	—	1 016	5 121	8 162	136	14 435
22	1 534	5 430	8 472	329	15 787	42	3 115	10 762	16 738	690	31 347
141	4 707	13 845	26 565	6 406	51 664	284	9 422	27 532	57 619	12 861	107 718
4 113	162 902	495 413	538 463	65 632	1 266 523	8 226	325 804	990 826	1 076 926	131 264	2 533 046

Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1886.

Nr.	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen.	
		1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10
1	Lübeck	48 185	7	686	2	80 139	1	510	9	128 324	8	1 197	1
2	Lüdersdorf	392	9	2	6	527	5	2	9	920	4	5	5
3	Schönberg	6 164	2	59	0	4 460	6	59	4	10 624	8	118	4
4	Grevesmühlen	14 067	6	86	8	8 205	8	69	1	22 273	4	155	9
5	Bobitz	2 978	6	11	9	573	7	12	9	3 552	3	24	8
6	Kleinen	2 097	0	7	7	3 215	1	25	1	5 312	1	32	8
7	Mecklenburg	371	0	1	1	488	7	2	5	859	7	3	6
8	Wismar	74 444	4	298	7	17 105	2	178	3	91 549	6	477	0
9	Lübstorf	1 183	7	—	9	792	7	5	1	1 976	4	6	0
10	Schwerin	22 929	5	462	3	60 973	6	502	9	83 903	1	965	2
11	Holthusen	551	7	2	4	679	6	4	9	1 231	3	7	3
12	Zachun	2 053	4	5	5	1 040	9	11	3	3 094	3	16	8
13	Hagenow	82 318	2	594	2	60 334	8	733	6	142 653	0	1 327	8
14	Rentfchow	2 767	8	24	2	790	1	20	2	3 557	9	44	4
15	Ribow	2 483	5	—	—	535	8	—	—	3 019	3	—	—
16	Blankenberg	14 979	4	51	5	6 220	4	76	5	21 199	8	128	0
17	Friedrichswalde	1 465	5	—	—	181	2	—	—	1 646	7	—	—
18	Warnow	1 335	2	13	8	3 295	6	14	1	4 630	8	27	9
19	Rügow	13 622	2	87	6	10 209	9	96	0	23 832	1	183	6
20	Schwaan	9 191	2	52	7	2 544	8	50	9	11 736	0	103	6
21	Rostock	25 967	0	620	8	34 220	0	463	2	60 187	0	1 084	0
22	Güstrow	36 470	2	258	3	63 136	4	285	6	99 606	6	543	9
23	Palendorf	21 159	0	97	5	17 250	2	142	6	38 409	2	240	1
24	Neu-Wockerin	4 427	1	—	2	1 610	5	—	—	6 037	6	—	2
25	Leterow	25 816	4	169	9	16 553	2	128	2	42 369	6	298	1
26	Malchin	26 215	2	84	9	41 263	9	100	6	67 479	1	185	5
27	Gielow	2 785	4	2	4	602	8	3	1	3 388	2	5	5
28	Basedow	7 049	3	4	1	3 221	3	2	3	10 270	6	6	4
29	Schwinkendorf	5 856	7	6	9	2 951	0	8	6	8 807	7	15	5
30	Hinrichshagen	1 526	2	—	—	880	0	—	—	2 406	2	—	—
31	Levenstorf	718	3	3	1	282	5	—	5	1 000	8	3	6
32	Schönau-Falkenhagen	2 077	3	1	6	511	7	—	9	2 589	0	2	5
33	Waren	3 318	2	23	9	8 511	1	39	7	11 829	3	63	6
34	Stavenhagen	16 521	9	80	0	19 946	2	57	7	36 468	1	137	7
35	Rastorf	2 154	5	—	—	1 384	8	—	—	3 539	3	—	—
36	Aleeth	6 474	0	5	2	3 315	1	7	7	9 789	1	12	9
37	Möln	4 026	3	13	2	2 139	9	9	5	6 166	2	22	7
38	Neubrandenburg	24 415	7	270	2	52 483	7	474	6	76 899	4	744	8
39	Epenholz	497	7	2	9	585	7	3	3	1 083	4	6	2
40	Dargenhof	8 188	0	68	8	6 059	1	33	6	14 247	1	102	4
41	Landesgrenze	36 987	1	223	0	27 010	0	247	7	63 997	1	470	7
Summe:		566 234	2	4 386	0	566 234	2	4 386	0	1 132 468	4	8 772	0

Nachweisung

der

im Jahre 1886 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

N.	Von	I. Fahr- zeuge. Stück.	II. Vieh.								Menagerie- u. andere Thiere. Stück.
			Pferde. Stück.	Füllen u. Esel. Stück.	Rind- vieh. Stück.	Kälber. Stück.	Schafe u. Ziegen. Stück.	Schweine. Stück.	Hunde. Stück.	Geflügel. Stück.	
1	Lübeck	116	1 271	1 160	1 491	103	439	133	197	—	12
2	Lüdersdorf	—	—	—	—	—	—	3	20	—	—
3	Schönberg	1	106	14	651	597	2 774	2 614	68	—	—
4	Grevesmühlen	—	446	22	482	20	3 611	643	82	—	—
5	Plüchow	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—
6	Bobitz	—	3	—	22	8	2 013	82	22	—	—
7	Kleinen	—	22	62	142	27	1 462	173	123	—	—
8	Mecklenburg	—	—	2	1	—	—	—	42	—	—
9	Wismar	1	375	18	1 327	727	17 835	7 367	165	—	—
10	Lübstorf	—	—	—	12	7	—	—	31	—	—
11	Schwerin	8	313	2	318	235	5 263	7 478	451	—	—
12	Solthusen	—	—	1	6	23	5	31	45	—	—
13	Jachun	—	—	2	—	1	—	—	54	—	—
14	Kirch-Deslar	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
15	Hagenow	16	498	322	571	19	593	473	336	—	—
16	Bentischow	—	—	2	22	3	21	37	16	—	—
17	Blankenberg	—	31	2	940	339	4 090	5 557	72	—	—
18	Warnow	—	1	13	26	1	336	52	20	—	—
19	Bülow	—	98	46	356	188	2 546	1 912	161	79	—
20	Schwaan	—	235	11	1 052	456	6 557	2 781	98	—	—
21	Rostock	21	262	—	315	100	2 880	558	279	164	12
22	Güstrow	38	365	29	1 347	290	7 174	7 360	233	35	—
23	Salendorf	4	22	2	168	34	2 222	465	111	—	—
24	Neu-Workern	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—
25	Leterow	24	96	7	1 509	563	13 160	7 440	126	—	—
26	Malchin	2	145	16	234	53	2 717	1 179	193	—	—
27	Gielow	—	—	—	6	—	—	—	14	—	—
28	Baschow	—	—	—	4	1	—	58	34	—	—
29	Schwinkendorf	—	4	—	63	10	171	254	20	—	—
30	Levenstorf	—	—	—	3	2	—	—	15	—	—
31	Schönau-Balkenhagen	—	—	—	5	8	175	57	52	—	—
32	Waren	—	5	—	22	3	106	23	97	—	—
33	Stavenhagen	—	54	3	815	534	3 686	2 707	54	500	—
34	Kleeth	—	—	—	26	1	250	5	13	—	—
35	Mölln	—	13	—	109	23	434	97	23	—	—
36	Neubrandenburg	13	944	60	1 101	135	2 732	756	244	86	—
37	Sponholz	—	—	—	—	—	168	—	28	—	—
38	Derghenhof	—	75	2	106	40	687	358	50	241	—
39	Landesgrenze	78	1 343	17	811	20	10 124	9 179	163	1 660	—
Summe:		322	6 727	1 815	14 063	4 571	94 231	59 832	3 770	2 765	24

Zusammen 187 798 Stück Vieh (incl. Hunde der Reisenden).

Davon sind befördert im Binnen-Verkehr 36 101 Stück,
im Verkehr mit anderen Bahnen 151 697 "

Summe wie vor: 187 798 Stück.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1886.			1885.			1884.					
	Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.	Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.	Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.			
Lübeck	3	103 582	1	8 848 531	3	99 647	1	8 497 889	3	97 540	1	8 336 472
Lüdersdorf	23	11 399	27	132 281	24	10 415	28	120 393	25	10 273	28	117 959
Schönberg	13	38 232	14	1 033 020	14	36 975	16	974 855	13	37 144	16	977 072
Grevesmühlen	15	33 127	12	1 249 731	13	38 406	12	1 572 585	15	31 914	12	1 215 702
Plüschow	35	3 810	35	51 378	36	3 101	37	32 507	35	3 192	35	34 104
Bobitz	26	8 983	22	246 027	25	9 312	22	254 807	27	9 502	22	258 197
Kleinen	14	34 794	18	879 439	15	35 469	17	882 596	14	34 408	17	868 406
Mecklenburg	25	9 651	31	90 051	26	8 051	30	76 028	28	7 864	31	75 855
Wismar	7	66 698	8	2 764 751	7	65 205	8	2 745 558	7	64 912	8	2 730 497
Lübstorf	22	11 628	26	132 425	22	10 776	27	124 618	24	10 399	27	119 642
Schwerin	1	157 608	3	6 612 822	1	153 593	3	6 440 901	1	153 455	3	6 509 665
Holtshusen	24	10 158	29	126 063	23	10 621	26	135 122	23	10 758	26	132 361
Baden	21	12 501	23	216 588	21	12 649	23	223 808	21	12 992	23	232 076
Kirch-Seefar	39	1 276	39	24 882	39	1 169	38	24 464	38	1 033	38	20 776
Hagenow	6	72 562	7	3 365 484	6	69 839	7	3 274 773	6	69 883	7	3 427 639
Bentschow	32	6 200	25	179 883	31	6 423	25	182 807	30	6 464	25	180 138
Blankenberg	17	26 083	13	1 091 720	16	26 651	13	1 134 200	17	26 425	13	1 114 311
Barnow	30	7 305	24	197 481	29	6 658	24	187 982	29	6 932	24	194 519
Bützow	10	48 054	11	1 789 538	10	49 710	11	1 884 154	10	51 386	10	1 928 870
Schwaan	12	40 139	16	1 008 836	12	41 031	15	1 046 999	11	40 754	15	1 049 335
Rostock	2	111 468	2	7 177 359	2	116 925	2	7 762 249	2	116 114	2	7 593 644
Güstrow	4	80 832	6	3 820 557	4	83 982	6	4 029 915	4	90 970	6	4 745 535
Calendow	16	28 419	17	997 200	18	21 606	18	656 438	18	19 279	19	601 607
Neu-Bockern	34	5 574	33	61 467	38	1 803	39	20 931	—	—	—	—
Teterow	11	44 113	10	1 812 575	11	43 527	10	1 973 350	12	39 804	11	1 848 692
Malchin	9	55 707	9	1 943 137	9	57 567	9	2 100 190	8	57 564	9	2 154 380
Gielow	27	7 923	34	59 864	30	6 494	33	50 959	33	5 219	33	39 247
Basedow	36	3 714	37	39 278	35	3 544	35	38 045	36	2 727	37	29 511
Schwinkendorf	31	6 793	30	91 328	32	6 018	32	80 856	32	5 523	32	73 800
Levenstorf	37	3 586	36	41 104	34	3 797	34	44 282	34	3 373	34	38 593
Schönau-Falkenhagen	38	2 809	38	31 290	37	3 027	36	37 080	37	2 428	36	32 634
Waren	20	14 487	19	427 846	19	16 948	19	615 551	19	17 625	18	739 408
Stavenhagen	18	25 896	15	1 018 743	17	26 238	14	1 052 401	16	26 503	14	1 090 512
Kleeth	33	5 971	28	128 806	33	5 662	29	103 816	31	5 811	29	105 551
Mölln	28	7 826	21	264 265	27	7 749	21	276 287	22	12 203	20	499 590
Neubrandenburg	5	78 364	5	4 725 662	5	81 772	5	5 254 380	5	84 055	5	5 337 408
Sponholz	29	7 637	32	76 941	28	7 676	31	68 548	26	9 749	30	88 219
Derghen	19	15 560	20	375 211	20	16 044	20	386 862	20	17 527	21	446 752
Landesgrenze	8	56 054	4	5 066 521	8	64 145	4	5 462 175	9	56 440	4	5 356 889
Summe:	1 266 523		58 200 085		1 270 275		59 831 361		1 260 144		60 345 568	

Jede Person hat durch-
schnittlich zurückgelegt:

45,953 Kilometer.

47,101 Kilometer.

47,888 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

der Personenbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

		1886.				1885.				1884.			
Nach		Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer		Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.	
472	Lübeck	3	108 753	1	9 749 742	3	108 151	1	9 630 281	3	109 158	1	10 163 711
959	Lüdersdorf	21	13 288	26	151 575	22	12 437	26	139 572	22	12 366	26	138 527
072	Schönberg	13	36 770	15	986 893	13	35 696	16	958 161	13	35 373	16	935 296
702	Grevesmühlen	15	33 115	12	1 233 954	15	32 780	12	1 198 905	15	32 196	12	1 174 622
104	Plüschow	38	3 188	35	44 262	37	2 333	37	26 035	37	2 340	37	27 183
197	Bobitz	26	9 100	22	244 611	25	9 127	22	244 215	27	9 147	22	248 477
406	Kleinen	14	33 730	18	896 748	14	34 395	17	951 208	14	33 505	17	909 011
855	Mecklenburg	25	9 198	31	86 463	27	7 135	31	69 378	28	7 236	32	71 968
497	Wismar	7	68 607	8	2 813 516	7	66 093	8	2 733 282	7	65 331	8	2 720 954
642	Lübstorf	23	11 409	28	126 671	23	10 682	28	116 942	23	10 504	28	115 705
665	Schwerin	1	160 944	3	6 707 298	1	158 538	3	6 606 274	1	156 421	3	6 591 098
361	Holtzhusen	24	9 238	29	111 217	24	9 845	27	121 876	25	9 966	27	117 394
076	Zachun	22	12 223	23	214 125	21	12 763	23	226 062	21	12 832	23	225 514
776	Kirch-Dejar	39	1 077	39	21 160	39	1 038	38	21 054	38	888	38	17 338
639	Hagenow	6	73 909	6	3 783 679	6	72 017	7	3 824 864	6	72 412	7	3 934 847
138	Dentschow	33	6 133	25	173 834	30	6 417	25	174 448	30	6 559	25	174 215
311	Blankenberg	18	25 417	13	1 042 123	16	26 014	13	1 077 002	16	26 776	13	1 096 733
519	Warnow	27	7 782	24	195 142	28	7 044	24	184 904	29	6 742	24	183 274
870	Bülow	10	46 949	11	1 721 757	10	49 040	11	1 816 636	10	50 861	10	1 854 741
335	Schwaan	12	39 966	14	1 025 609	12	41 036	14	1 051 932	11	40 966	14	1 083 616
644	Rostock	2	110 363	2	6 981 958	2	117 027	2	7 747 524	2	117 030	2	7 673 549
535	Güstrow	4	80 038	7	3 756 913	5	82 955	6	4 031 280	4	83 485	6	4 165 329
607	Salendorf	16	27 877	17	940 885	18	21 662	18	645 001	18	20 167	19	614 822
	Neu-Dobern	34	5 392	33	58 092	38	1 828	39	20 085	—	—	—	—
692	Leterow	11	44 836	10	1 837 350	11	43 082	10	905 868	12	39 283	11	1 789 979
380	Malchin	8	55 359	9	1 917 930	8	57 678	9	2 060 989	8	59 604	9	2 256 231
247	Gielow	29	7 386	34	55 849	31	6 214	33	49 087	33	5 086	34	37 872
511	Rajedow	36	3 649	37	38 568	35	3 630	36	38 241	35	2 907	36	31 637
800	Schwinkendorf	30	7 079	30	94 804	32	6 142	30	81 988	32	5 595	31	75 414
593	Levenstorf	35	3 870	36	43 503	34	3 997	34	46 322	34	3 631	33	41 325
634	Schönaus-Falkenhagen	37	3 253	38	34 522	36	3 364	35	38 434	36	2 835	35	34 987
408	Waren	20	14 244	19	455 461	19	16 770	19	619 778	20	17 490	18	747 105
512	Stavenhagen	17	25 744	16	985 856	17	25 737	15	982 165	17	26 223	15	1 024 276
551	Kleeth	32	6 357	27	128 942	33	5 839	29	103 362	31	5 629	29	100 300
590	Mölln	28	7 442	21	244 796	26	7 888	21	269 178	24	10 134	21	374 651
408	Neubrandenburg	4	78 589	4	4 699 730	4	88 440	4	5 228 953	5	81 278	4	4 821 602
219	Sponholz	31	6 798	32	66 790	29	6 789	32	62 040	26	8 763	30	82 705
752	Derpenhof	19	15 787	20	366 987	20	16 256	20	376 673	19	17 742	20	433 416
889	Landesgrenze	9	51 664	5	4 160 770	9	52 396	5	4 351 362	9	51 683	5	4 256 144
568	Summe:	1 266 523		58 200 085		1 270 275		59 831 361		1 260 144		60 345 568	

Jede Person hat durch-
schnittlich zurückgelegt:

45,953 Kilometer.

47,101 Kilometer.

47,888 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Vergleichende Uebersicht

von und nach den einzelnen

Es sind befördert:

mitt Angabe der von den

Von	1886.					1885.					1884.				
	Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.			Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.			Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		
Pübeck	3	^{1/1} 48 871	^{1/10} 9	2	^{1/1} 6 014 337	^{1/10} 9	3	^{1/1} 56 637	^{1/10} 6	2	^{1/1} 6 620 111	^{1/10} 0	3	^{1/1} 55 950	^{1/10} 6
Püderstorf	40	395	5	41	5 412	3	39	367	3	39	5 654	1	40	163	0
Schönberg	20	6 223	2	19	149 111	0	23	4 902	7	22	123 110	7	23	4 250	4
Grevesmühlen	14	14 154	4	15	564 451	4	15	11 959	8	15	518 455	8	15	10 713	6
Robitz	25	2 990	5	20	111 750	7	29	2 546	5	26	95 127	6	28	2 324	8
Kleinen	30	2 104	7	29	61 746	7	32	2 033	8	30	57 393	2	29	2 183	1
Mecklenburg	41	372	1	37	23 845	7	38	746	9	33	48 881	3	38	453	5
Bismar	2	74 743	1	3	4 660 793	4	2	76 268	5	3	4 954 716	5	2	81 257	4
Pübstorf	36	1 184	6	32	51 701	6	34	1 411	8	29	68 184	9	37	671	5
Schwerin	10	23 391	8	10	1 170 155	2	10	15 831	9	11	807 008	7	11	18 215	6
Holtshusen	38	554	1	39	10 261	0	40	292	5	40	4 736	3	39	257	1
Rachun	32	2 058	9	34	39 369	5	36	1 231	2	37	27 170	8	27	2 417	8
Hagenow	1	82 912	4	1	6 729 022	4	1	85 073	6	1	7 048 511	3	1	82 225	0
Bentischow	26	2 792	0	26	89 847	1	33	1 440	8	35	37 709	9	32	1 716	1
Bibow	28	2 483	5	24	96 724	1	28	2 853	1	23	115 928	1	33	1 353	7
Blankenberg	13	15 030	9	13	839 441	1	12	13 669	3	12	773 611	0	13	13 552	8
Friedrichswalde	34	1 465	5	28	64 465	8	31	2 096	5	28	69 280	7	34	1 341	4
Warnow	35	1 349	0	30	59 349	9	35	1 235	2	32	49 929	7	35	895	3
Bülow	15	13 709	8	12	888 774	7	16	11 174	6	14	664 826	3	18	8 852	1
Schwaan	16	9 243	9	16	526 129	5	19	7 293	6	17	413 653	6	20	7 157	4
Rostock	6	26 587	8	6	2 366 107	0	8	27 039	3	6	2 655 340	4	6	32 457	0
Güstrow	5	36 728	5	5	2 669 757	8	5	38 971	3	5	2 897 308	6	8	31 383	6
Calendorf	11	21 256	5	11	1 176 737	4	17	9 575	4	18	316 117	7	19	8 250	7
Neu-Workern	22	4 427	3	22	106 253	6	24	4 112	9	25	99 164	1	31	1 769	7
Deterow	8	25 986	3	8	1 473 532	7	9	25 466	9	8	2 044 506	4	10	19 617	3
Malchin	7	26 300	1	9	1 210 099	5	6	36 964	8	9	1 603 977	9	5	38 384	6
Gielow	27	2 787	8	33	42 410	4	27	2 859	6	34	40 352	6	24	2 887	7
Basebow	18	7 053	4	27	88 474	7	14	13 068	9	20	154 551	0	14	12 612	6
Schwinfendorf	21	5 863	6	25	93 031	7	20	7 231	2	24	107 126	8	17	8 992	6
Hinrichshagen	33	1 526	2	35	27 471	6	26	3 134	7	31	56 113	8	30	2 032	1
Levensdorf	37	721	4	38	10 943	2	37	803	5	38	13 478	7	36	680	8
Schönau-Falkenh.	31	2 078	9	31	57 138	5	11	14 039	4	10	1 103 502	3	25	2 484	4
Waren	24	3 342	1	17	183 741	5	22	5 294	3	16	445 098	4	22	4 293	4
Stavenhagen	12	16 601	9	14	738 259	5	13	13 368	4	13	758 290	8	9	19 883	6
Rastorf	29	2 154	5	36	27 382	8	30	2 488	3	36	31 556	6	26	2 557	0
Kleeth	19	6 479	2	21	111 452	1	21	6 870	8	21	126 541	9	12	13 552	3
Mölln	23	4 039	5	23	97 234	1	25	4 024	9	27	89 281	0	21	5 235	2
Neubrandenburg	9	24 685	9	7	1 738 793	8	7	36 401	7	7	2 602 795	1	7	31 777	1
Sponholz	39	500	6	40	6 351	5	41	141	8	41	2 469	4	—	—	—
Dargenhof	17	8 256	8	18	183 527	6	18	9 263	3	19	248 873	7	16	10 026	8
Landesgrenze	4	37 210	1	4	2 915 609	0	4	40 907	8	4	2 959 575	8	4	53 217	8
Summe:		570 620	2		37 481 001	0		601 096	4		40 860 024	5		598 048	5

Jede Tonne Gut hat
durchschnittlich zurückgelegt: 65,685 Kilometer.

67,976 Kilometer.

70,461 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung

der Güterbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,
Gütern zurückgelegten Kilometer.

(Es sind befördert:

	Nach	1886.				1885.				1884.			
		Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.	
		^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}	^{1/1}	^{1/10}
10	Lübeck	1	80 650	0	1	8 141 508	8	1	84 579	0	1	9 513 524	3
1	Lüdersdorf	37	530	4	35	18 611	9	38	397	7	39	7 453	8
9	Schönberg	18	4 520	0	18	178 892	9	20	4 334	7	19	151 885	3
3	Grevesmühlen	15	8 274	9	15	339 506	4	14	11 485	9	15	467 145	9
3	Bobitz	35	586	6	32	25 706	3	34	674	9	30	28 317	6
4	Neuen	21	3 240	2	23	72 374	0	18	5 651	2	20	118 438	0
6	Mecklenburg	39	491	2	38	15 011	0	35	599	9	37	10 939	5
2	Wismar	11	17 283	5	12	997 055	6	13	15 055	7	13	902 543	6
9	Lübstorf	31	797	8	31	26 565	3	32	710	1	32	22 677	2
1	Schwerin	3	61 476	5	7	2 390 553	0	3	59 594	7	7	2 406 654	8
0	Holthusen	32	684	5	36	18 501	0	36	568	1	34	19 339	8
3	Bachun	8	1 052	2	28	31 610	4	28	1 028	3	29	28 812	5
9	Hagenow	4	61 068	4	2	4 809 700	9	7	41 577	6	4	3 308 359	5
0	Bentischow	30	810	3	29	30 622	3	31	912	8	31	25 092	8
2	Bitow	36	535	8	34	18 978	0	29	994	0	26	39 303	9
1	Blankenberg	16	6 296	9	16	312 481	3	17	5 819	1	16	292 283	0
8	Friedrichswalde	41	181	2	40	6 315	6	41	61	1	41	2 049	7
6	Warnow	20	3 309	7	21	83 805	0	25	1 875	9	25	48 374	8
3	Bülow	13	10 305	9	13	638 737	3	15	9 420	8	14	532 261	2
5	Schwaan	24	2 595	7	19	150 594	5	22	2 647	2	18	164 532	5
6	Rostock	7	34 683	2	3	3 590 663	9	6	53 260	9	2	5 483 459	7
4	Güstrow	2	63 422	0	4	3 380 062	1	2	66 597	9	3	3 935 260	5
4	Salendorf	10	17 392	8	16	1 074 373	5	12	16 271	5	9	1 209 711	4
8	Neu-Weckern	26	1 610	5	27	39 772	0	26	1 221	1	28	33 537	2
8	Teterow	12	16 681	4	9	1 102 352	0	11	17 712	4	11	1 143 792	6
5	Malchin	6	41 364	5	8	1 897 895	9	4	55 261	9	8	2 074 587	7
8	Gielow	33	605	9	37	15 294	8	33	674	5	36	14 509	0
7	Badedow	22	3 223	6	26	50 399	5	19	5 607	2	22	82 708	2
1	Schwinkendorf	23	2 959	6	25	56 465	9	21	3 789	6	23	68 381	7
9	Hinrichshagen	29	880	0	33	19 200	0	30	970	0	35	17 460	0
8	Levenstorf	40	283	0	41	5 074	3	39	370	9	38	7 904	0
0	Schönau-Falkenh.	38	512	6	30	30 129	6	37	495	9	33	21 466	1
0	Waren	14	8 550	8	14	386 211	9	10	17 673	1	12	1 126 054	4
6	Stavenhagen	9	20 003	9	11	1 035 089	9	9	21 990	1	10	1 147 977	4
7	Rastorf	27	1 384	8	24	60 289	5	27	1 086	6	27	39 293	3
1	Kleeth	19	3 322	8	20	91 635	2	23	2 587	4	24	61 511	3
8	Mölln	25	2 149	4	22	78 944	8	24	2 127	8	21	105 933	8
6	Neubrandenburg	5	52 958	3	6	2 934 403	6	5	54 251	7	5	3 275 586	9
5	Sponholz	34	589	0	39	11 927	9	40	189	3	40	3 261	0
—	Derkenhof	17	6 092	7	17	201 906	0	16	6 929	1	17	213 621	2
4	Landesgrenze	8	27 257	7	5	3 111 777	2	8	24 038	8	6	2 704 017	4
9	Summe:		570 620	2		37 481 001	0		601 096	4		40 860 024	5
												598 048	5
												42 139 252	9

Jede Tonne Gut hat
durchschnittlich zurückgelegt: 65,685 Kilometer.
für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

67,976 Kilometer.

70,461 Kilometer.

Rechnung
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1886.

Nr.	Gegenstand.	Betrag.	
		M.	S.
Einnahme.			
1	Bestand am 31. December 1885	598 849	20
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	25 369	93
3	Erlös für gefundene Gegenstände	25	34
4	Strafgelder	97	—
5	Zinsen auf belegte Capitalien	23 444	5
6	Zuschuß der Eisenbahn-Gesellschaft	23 611	53
7	Zufällige Einnahmen	21	57
Einnahme überhaupt:		671 418	62
Ausgabe.			
1	Invaliden-Pensionen	6 268	39
2	Wittwen-Pensionen	4 509	88
3	Waisen-Pensionen	63	—
4	Unterstützungen	693	—
5	Unkosten beim Ankauf von Effecten	22	80
6	Coursverlust auf vorräthige Effecten	90	30
Ausgabe überhaupt:		11 647	37
Abschluß.			
Einnahme		671 418	62
Ausgabe		11 647	37
Bestand am 31. December 1886:		659 771	25
Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Eisenbahn-Haupt-Casse in Effecten mit		659 445	83
in Baar mit		325	42
Zusammen mit		659 771	25

75h
r's
mad

51

20

3

4

5

3

7

2

9

8

0

0

7

2

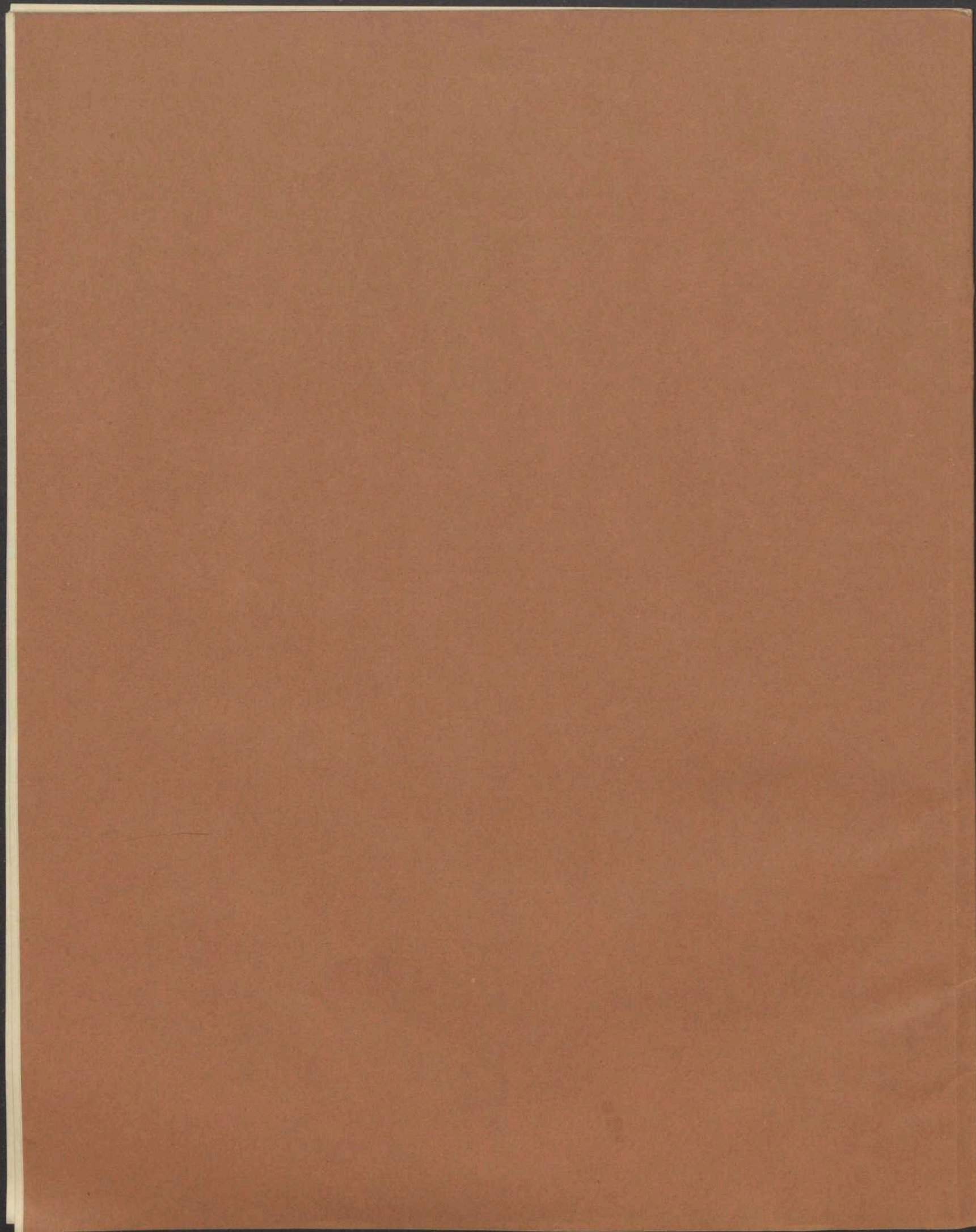
7

5

3

2

5



Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Güter im Jahre 1886.

Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u Empfang sind überhaupt expedirt:			
	Frachtgut Tonnen.		Güter Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Güter Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Güter Tonnen.	
	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10	1/1	1/10
Lübeck	48 185	7	686	2	80 139	1	510	9	128 324	8	1 197	1
Lüdersdorf	392	9	2	6	527	5	2	9	920	4	5	5
Schönberg	6 164	2	59	0	4 460	6	59	4	10 624	8	118	4
Grevesmühlen	14 067	6	86	8	8 205	8	69	1	22 273	4	155	9
Bobitz	2 978	6	11	9	573	7	12	9	3 552	3	24	8
Kleinen	2 097	0	7	7	3 215	1	25	1	5 312	1	32	8
Mecklenburg	371	0	1	1	488	7	2	5	859	7	3	6
Bismar	74 444	4	298	7	17 105	2	178	3	91 549	6	477	0
Lübstorf	1 183	7	—	9	792	7	5	1	1 976	4	6	0
Schwerin	22 929	5	462	3	60 973	6	502	9	83 903	1	965	2
Holthufen	551	7	2	4	679	6	4	9	1 231	3	7	3
Bachun	2 053	4	5	5	1 040	9	11	3	3 094	3	16	8
Hagenow	82 318	2	594	2	60 334	8	733	6	142 653	0	1 327	8
Rentschow	2 767	8	24	2	790	1	20	2	3 557	9	44	4
Ribow	2 483	5	—	—	535	8	—	—	3 019	3	—	—
Blankenberg	14 979	4	51	5	6 220	4	76	5	21 199	8	128	0
Friedrichswalde	1 465	5	—	—	181	2	—	—	1 646	7	—	—
Warnow	1 335	2	13	8	3 295	6	14	1	4 630	8	27	9
Bülow	13 622	2	87	6	10 209	9	96	0	23 832	1	183	6
Schwaan	9 191	2	52	7	2 544	8	50	9	11 736	0	103	6
Rostock	25 967	0	620	8	34 220	0	463	2	60 187	0	1 084	0
Güstrow	36 470	2	258	3	63 136	4	285	6	99 606	6	543	9
Salendorf	21 159	0	97	5	17 250	2	142	6	38 409	2	240	1
Neu-Bockern	4 427	1	—	2	1 610	5	—	—	6 037	6	—	2
Peterow	25 816	4	169	9	16 553	2	128	2	42 369	6	298	1
Malchin	26 215	2	84	9	41 263	9	100	6	67 479	1	185	5
Gielow	2 785	4	2	4	602	8	3	1	3 388	2	5	5
Basedow	7 049	3	4	1	3 221	3	2	3	10 270	6	6	4
Schwinkendorf	5 856	7	6	9	2 951	0	8	6	8 807	7	15	5
Hinrichshagen	1 526	2	—	—	880	0	—	—	2 406	2	—	—
Levenstorf	718	3	3	1	282	5	—	5	1 000	8	3	6
Schönau-Falkenhagen	2 077	3	1	6	511	7	—	9	2 589	0	2	5
Waren	3 318	2	23	9	8 511	1	39	7	11 829	3	63	6
Stavenhagen	16 521	9	80	0	19 946	2	57	7	36 468	1	137	7
Rastorf	2 154	5	—	—	1 384	8	—	—	3 539	3	—	—
Alteuth	6 474	0	5	2	3 315	1	7	7	9 789	1	12	9
Mölln	4 026	3	13	2	2 139	9	9	5	6 166	2	22	7
Neubrandenburg	24 415	7	270	2	52 483	7	474	6	76 899	4	744	8
Sponholz	497	7	2	9	585	7	3	3	1 083	4	6	2
Dargenhof	8 188	0	68	8	6 059	1	33	6	14 247	1	102	4
Landesgrenze	36 987	1	223	0	27 010	0	247	7	63 997	1	470	7
Summe:	566 234	2	4 386	0	566 234	2	4 386	0	1 132 468	4	8 772	0

