



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

1887(1888)

Schwerin: Druck der Bärensprungschen Hofbuchdruckerei, [1888?]

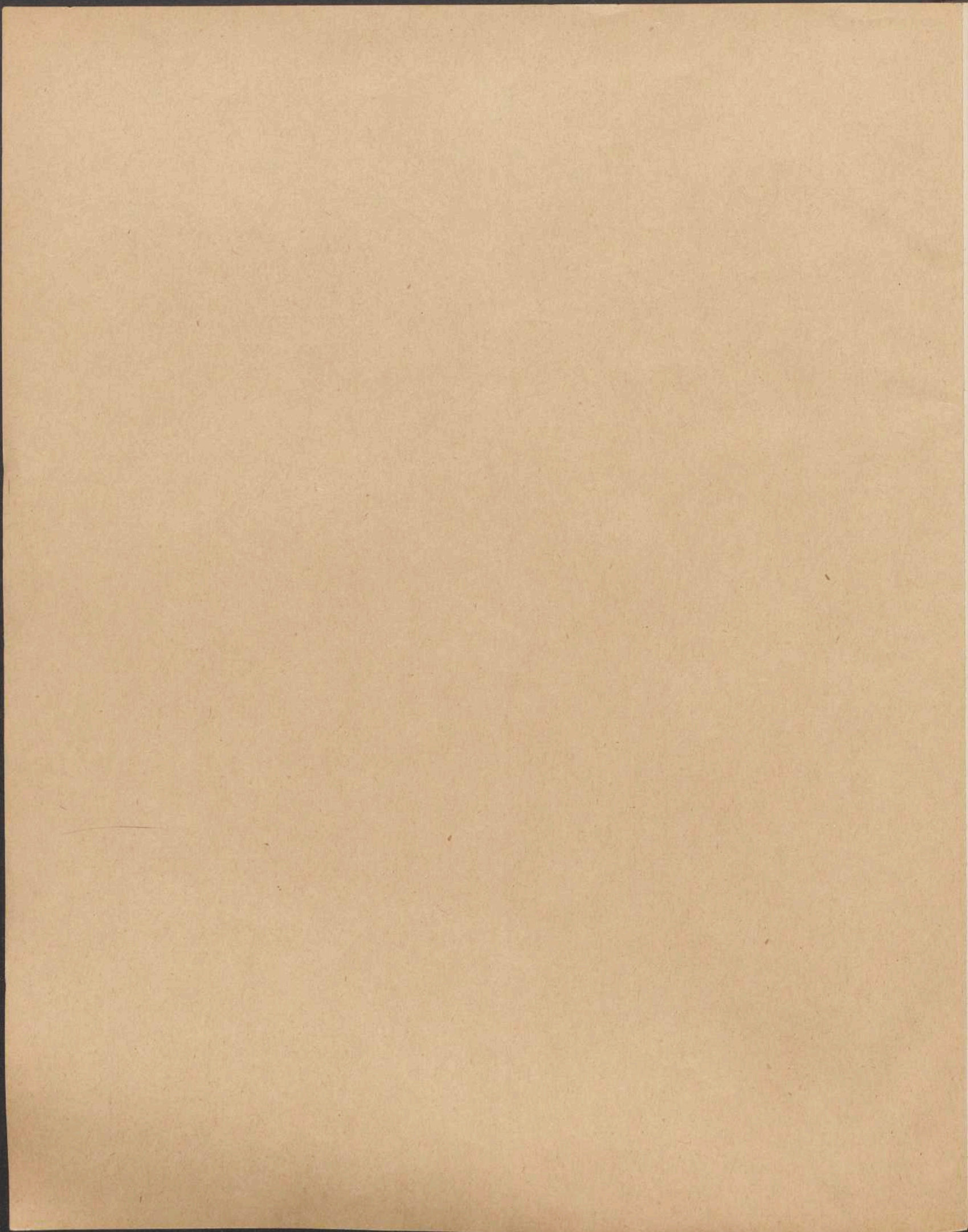
<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765936713>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

1882



7



Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich
Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1887.



Schwerin.

Druck der Bärensprung'schen Hofbuchdruckerei.

1888.

Verzeichnis

der in der Provinz Sachsen vorhandenen

Landesbibliothek



1887

Verlag des Verlagsbuchhandlung

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 Strahburg und von Kleinen bis Lübeck umfaßte.

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

Die Concession zum Bau derselben wurde am 10. März 1846 ertheilt; die Betriebs-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-Lübeker Strecke endlich wurde der Lübeck-Kleinerer Eisenbahn-Gesellschaft unterm 20. December 1865 die Concession ertheilt.

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

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

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

Das Gesamt-Bau-Kapital betrug	41 139 834 <i>M.</i>
Das Kapital für Erweiterung der Bahn zc. ult. 1872	1 310 513 "
	<hr/>
	Summe 42 450 347 <i>M.</i>
mithin pro Meile	990 742,57 <i>M.</i>
und pro Kilometer	132 102,50 <i>M.</i>

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 Thlr. = 3 000 000 *M* als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

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

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

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

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

die Großherzogliche Regierung einen Landeszuschuß von		
20 000 <i>M</i> pro km, in Summa	568 000 <i>M</i>	
die Städte Malchin und Waren zusammen einen Zuschuß		
von 6 000 <i>M</i> pro km, in Summa	170 400 =	738 400,00 =

Der Rest der Baukosten ist mit 439 424,81 *M*
aus dem Reservefonds der Hauptbahn entnommen.

Endlich ist auf Grund des Generalversammlungs-Beschlusses vom 29. October 1884 zur Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel das Grundcapital von 13 500 000 *M* um 2 700 000 *M* erhöht worden. Von dieser Grundcapital-Erhöhung ist bis Ende 1887 der Betrag von 1 628 075 *M* verwendet, so daß noch ein Rest-Capital von 1 071 925 *M* verbleibt (cf. Anlage IV). Von demselben sind indeß vorschußweise gezahlt zur Erbauung der beschlossenen Zweigbahnen (vergl. unten): a. von Güstrow nach Schwaaen 744 697 *M*, b. von Schwerin nach Crivitz 23 025 *M*, zusammen 767 722 *M*, so daß davon bei der Gesellschaft noch 304 203 *M* vorhanden sind.

Aus dem Reservefonds bezw. aus den Betriebsüberschüssen sind seit Ende 1872 zu Erweiterungen der Bahn und zur Vermehrung der Betriebsmittel aufgewendet und zwar bis Ende 1886 = 3 569 771 *M*, und bis Ende 1887 = 3 576 448 *M*. Hierin ist jedoch der oben erwähnte Beitrag des Reservefonds von 439 424,81 *M* zum Bau der Malchin-Warener Bahn inbegriffen.

Im Ganzen sind nach Vorstehendem bis Ende 1887 auf das Unternehmen und dessen Erweiterung verwendet worden:

42 450 347 <i>M</i> bis Ende 1872,	
738 400 = Zuschüsse à fonds perdu zur Malchin-Warener Bahn,	
3 576 448 = aus dem Reserve- u. Fonds,	
1 628 075 = aus dem Baufonds,	
<u>in Summa 48 393 270 <i>M</i>.</u>	

Diesem Gesamtverwendungsbetrage stehen

das Grundcapital mit 16 200 000 *M*

und das Annuitätencapital mit 19 200 000 „

zusammen: 35 400 000 *M*

gegenüber.

Zu erwähnen bleibt an dieser Stelle:

- 1) daß die Generalversammlung vom 5. Februar 1887 den Bau einer Zweigbahn von Güstrow nach Schwaan unter vorläufiger Entnahme der auf 750 000 *M* veranschlagten Baukosten aus dem Baufonds beschloß, daß die Bauausführung (11,556 km) im Laufe des Sommers und die Eröffnung des Betriebes am 1. October 1887 stattgefunden, daß indeß die Baurechnung noch nicht ganz hat abgeschlossen werden können;
- 2) daß die Generalversammlung vom 25. Mai 1887 den Bau einer Zweigbahn:
 - a. von Schwerin nach Crivitz (24 km),
 - b. von Schwerin über Ludwigslust nach Dömitz (66 km),
 und zugleich behufs Beschaffung der Baukosten für diese Strecken, sowie für die Zweigbahn von Güstrow nach Schwaan, die Erhöhung des Grundcapital's um 4 050 000 *M* beschloß hat.

Der Bau der Strecke Schwerin-Crivitz ist im November 1887 in Angriff genommen worden, während bezüglich der Zweigbahn Schwerin-Ludwigslust-Dömitz die Verhandlungen über die Concessionsbedingungen noch nicht zum Abschlusse gelangt sind, weshalb auch bisher von der Ausführung des Beschlusses bezüglich der Beschaffung des Baucapital's hat abgesehen werden müssen. Am 20. April 1888 sind jedoch, wie nachträglich hieher vermerkt wird, die Concessionsbedingungen seitens der Gesellschaft endgültig angenommen worden; zugleich haben die Gesellschaftsvorstände auf Grund der von der Generalversammlung ihnen erteilten Ermächtigung in Aussicht genommen, das Baucapital nicht durch Grundcapitalerhöhung, sondern durch Aufnahme einer 3½procentigen Anleihe zu beschaffen.

1. Bahnbeschreibung.

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

Dieselbe ist eingleisig, nur auf der Strecke Warnow-Bützow-Schwiesower Weiche in einer Länge von 20,35 km 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-Wismar und Kleinen-Hagenow ist.

Von Kleinen aus das nördliche Ende des großen Schweriner Sees umgehend, führt die Bahn in östlicher Richtung über Haltestelle Ventschow und Bahnhof Blankenberg weiter, überschreitet unweit der Haltestelle Warnow den Fluß gleichen Namens mittelst Brücke von eisernem Ueberbau und führt am Thalrande des rechtsseitigen Warnow-Ufers zum Bahnhof Büzow, welcher in dem hier von der Warnow und der Nebel gebildeten Winkel liegt. Von hier bis Güstrow läuft die Bahn, die Nebel unmittelbar am Bahnhofe mittelst einer eisernen Brücke überschreitend, nach Durchschneidung eines Höhenzuges im Nebelthal hin. Von Güstrow über Salendorf, Haltepunkt Neu-Wokern 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 Derzenhof hinaus in fast ununterbrochener starker Steigung zu ihrem Endpunkt an der mecklenburgisch-preussischen Grenze, wo die vormalige Berlin-Stettiner Zweigbahn Pasewalk-Strasburg beginnt. 2090 m vor der Grenze erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt, welcher 113,634 m über Normal-Null liegt.

Die Längenausdehnung der Hauptbahn beträgt 229,371 km.

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

Die Zweigbahn Kleinen-Hagenow, in weitem Bogen den Schweriner See umgehend, führt über Haltestelle Lübstorf, 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 Büzow-Kostock läuft, die Nebel bei Bahnhof Büzow überschreitend, bis Bahnhof Schwaan auf dem rechten Warnow-Ufer, übersezt diesen Fluß unweit des letztgenannten Bahnhofes mittelst einer Brücke mit eisernem Oberbau und bleibt bis zu ihrem Endpunkt, dem Bahnhof Kostock, auf dem linken Warnow-Ufer. Auf der Strecke Büzow-Schwaan liegt der tiefste Punkt der Bahn, dessen Höhe über Normal-Null 3,040 m ist. Die Länge beträgt 31,207 km.

Die Zweigbahn Güstrow-Schwaan führt als selbstständige Bahn vom Bahnhofe Güstrow auf dem zweigleisigen Planum der Strecke Güstrow-Büzow bis zur Blockstation Schwiesower Weiche in einer Länge von 3,286 km. Von dort wendet sie sich in fast nördlicher Richtung den Haltestellen Lüßow und Mistorf zu und erreicht durch die Steigungen von 1 : 100 auf resp. 250, 1887 und 1808 m Länge die Wasserscheide zwischen dem Gebiet der Nebel und der Warnow auf der Haltestelle Mistorf. Von hier senkt sich die Bahn mit einem 4009 m langen Gefälle von 1 : 100 in das Niveau der Bahnstrecke Büzow-Schwaan herab, wo sie bei der Blockstation Neu-Rukieten mittelst einer Weiche, 2,22 km von der Station Schwaan, in das bestehende Geleis Büzow-Schwaan einmündet. Die Länge der selbstständigen Strecke Güstrow-Neu-Rukieten beträgt 15,14 km.

Die Secundärbahn von Malchin nach Waren zweigt sich aus dem Bahnhofe Malchin in südlicher Richtung ab, überschreitet in der Nähe von Malchin die Peene und führt, das Bauerndorf Gielow, sowie die Güter Pasedow, Schwinkendorf, Levenstorf und Schönau-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 Hafensbahn 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 Bahnstrecken Schwiejourer Weiche-Neu-Müfieten und Malchin-Waren, für die Anlage zweier Geleise erworben. Die Erdarbeiten sind jedoch nur theilweise zweigeleisig ausgeführt. Ebenso sind die Warnowbrücke bei Schwaan, die Travebrücke bei Lübeck und die Peenebrücke bei Malchin nur für ein Geleis, die übrigen Bauwerke dagegen, mit Ausnahme der Rebelbrücke 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 1¹/₂fach, für die Abträge 1¹/₃fach 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 1¹/₂fach, im Abtrage je nach der Bodenbeschaffenheit 1¹/₄fach oder 1¹/₂fach angelegt.

B. Oberban.

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 zur Schwiejourer Weiche eine Länge von 384,132 km
 Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengeleise bei Wismar, 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 Ladegeleise in Bibow, Rastorf und Hinrichshagen, gegenwärtig eine Länge von 111,832 =
 Mit hin Gesammtlänge 495,964 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:

	1887.		1886.	
	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.
131 mm hohes Signolgeleis	246,325 km	1,537 km	218,460 km	1,443 km
124 " " "	95,654 "	77,510 "	111,506 "	75,209 "
121 " " "	16,275 "	5,874 "	16,614 "	6,049 "
105 " " "	0,724 "	11,968 "	0,723 "	12,164 "
78 " " "	—	2,025 "	—	2,079 "
Stahlschienegeleis	25,154 "	12,918 "	25,154 "	13,323 "
Summe	384,132 km	111,832 km	372,457 km	110,267 km

Mit hin ergibt sich pro 1887 eine Zunahme an Hauptgeleisen von 11,675 km und an Nebengeleisen von 1,565 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 Tiresonds (Schraubennägeln) auf Unterlagsplatten befestigt.

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

- 2 einfachen oder 2 Winkellaschen à 540 mm lang, à 6,0 bis 7,0 kg bezw. 8,3 bis 8,5 kg schwer,
- 4 Laschenbolzen, à 0,825 bis 0,94 kg schwer.

Auf den Endschwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch zwei verzinkte Tiresonds befestigt sind. Außerdem liegt bei geradem Geleis in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Curven sind außer an den Enden der Schienen noch drei solcher Unterlagsplatten zur Verwendung gebracht. Das Gewicht derselben beträgt pro Stück 2,82 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 setzt und ein Wandern der Schiene verhindert. Die Tiresonds sind excl. Kopf 120 mm lang, haben am oberen Ende einen Durchmesser von 20 mm, sind etwas konisch und 0,350 kg pro Stück schwer.

Die 124 mm hohen Bignolschienen sind 6,59 m lang und wiegen 35,84 kg, resp. 34,8 kg pro lfd. Meter.

Die feste Stoßverbindung derselben besteht aus:

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

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

Die 121 mm hohen Bignolschienen sind 6,59 m lang und haben ein Gewicht von 35,05 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 Bessemer Stahlkopf 28,8 kg pro lfd. Meter. Die zur festen Stoßverbindung gehörenden Laschen wiegen pro Stück 2,50 kg und sind 418 mm lang. Die Laschenbolzen wiegen pro Stück 0,46 kg, die Unterlagsplatten pro Stück 0,625 kg.

Die 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.

Seit dem Jahre 1876 sind ausschließlich Bessemer Stahlschienen beschafft worden, welche bei Auswechselungen und Neuanlagen von Schienengeleisen Verwendung finden.

c. Weichen.

Es sind im Ganzen 621 Weichen und 7 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 51 Stück ganze englische, 25 Stück halbe englische, 1 Stück Blockweichen, 12 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.

Die verwendeten kiefernen, mit Zinkchlorid imprägnirten 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 2,95 m, eine Breite von 0,31 m und eine Dicke von 0,17 m. Die Schwellen liegen durchschnittlich in 0,8—0,9 m Entfernung von einander; die den Stößen zunächst liegenden sind jedoch etwas näher an die Stöße gerückt. Auf den Strecken mit schwebendem Stoß sind nur Mittelschwellen zur Verwendung gekommen. Es liegen dieselben 0,82—0,84 m von Mitte zu Mitte entfernt. Der Abstand der Endschwellen von den Schienenstößen beträgt 0,3 m.

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



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

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

Das Riesbett der Hauptbahn ist 0,29 m tief und 3,1 m bzw. 6,50 m breit ausgefodert, während ein Theil der zweigeleisigen Strecken und das der Secundärbahn aufgesetzt ist. Die Einschnitte in Thon- und Lehmboden sind durch ein ausgedehntes Drainirungssystem entwässert. Die hölzernen Schwellen liegen auf einer 0,29 m starken Bettung und sind mit einer 0,08 m starken Rieschicht überdeckt.

C. Bauwerke im Planum.

Vorhanden sind:

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

Davon sind: 1 gewölbt
und 4 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summe: 5 Stück.

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

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

Davon sind: 37 gewölbt,
19 mit eisernem Ueberbau
und 1 mit hölzernem Ueberbau versehen.

Summe: 57 Stück.

3) Wegeüberführungen	16 Stück.
Davon: 2 gewölbt,	
2 mit eisernem Ueberbau,	
8 mit hölzernem Ueberbau,	
4 ganz Holzbau,	
Summe: 16 Stück.	
4) Wegeunterführungen	26 Stück.
Davon: 20 gewölbt,	
6 mit eisernem Ueberbau.	
Summe: 26 Stück.	
5) Kleine Durchlässe bis zu 2 m Lichtweite	511 Stück.
Davon: einfache Röhren	232 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 "
Summe: 511 Stück.	
6) Seitendurchlässe in Wegeübergängen und Parallelwegen	449 Stück.
Davon: einfache Röhren	357 Stück,
doppelte "	4 "
gemauerte "	4 "
gewölbte Durchlässe	1 "
Plattendurchlässe	71 "
Holzbrücken	12 "
Summe: 449 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 bezw. Gefälle der Hauptbahnen ist 1 : 100, welche 8mal und zwar in Längen von 777,20 m, 2 262,55 m, 2 816,10 m, 1 543,90 m, 250 m, 1 890 m, 1 810,20 m und 4 018,40 m vorkommt. Der kleinste Halbmesser in den Krümmungen ist 376,20 m.

Auf der Secundärbahn Malchin-Waren ist die größte Steigung 1 : 60 und der kleinste Halbmesser in den Krümmungen 210,0 m. Eine derartige Krümmung kommt indessen nur ein Mal und zwar bei der Ausfahrt aus dem Bahnhofe 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.		
Kangirbahnhof	3,07	3,07
Lüdersdorf	8,10	11,17
Schönberg	8,18	19,35
Grevesmühlen	17,37	36,72
Plüschow	7,33	44,05
Bobitz	6,52	50,57
Kleinen	8,75	59,32
Ventchow	8,31	67,63
Blankenberg	9,21	76,84
Friedrichswalde	4,23	81,07
Warnow	8,39	89,46
Bützow	10,33	99,79
Güstrow	13,48	113,27
Lalendorf	15,70	129,03
Neu-Wotern	8,04	137,07
Teterow	5,22	142,29
Malchin	14,02	156,31
Stavenhagen	11,20	167,51
Kleeth	14,89	182,40
Mölln	4,50	186,90
Neubrandenburg	13,96	200,86
Sponholz	7,18	208,10
Derzhof	14,87	222,97
Landesgrenze vor Strasburg	6,67	229,64
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
Holtshusen	9,53	25,98
Bachun	6,52	32,50
Kirch-Tejar	7,20	39,70
Hagenow	5,05	44,75
4) Bützow-Rostock.		
Bützow.		
Schwaan	14,45	14,45
Rostock	16,70	31,21
5) Güstrow-Schwaan.		
Güstrow.		
Bützow	6,33	6,33
Wistorf	4,31	10,64
Schwaan	6,72	17,36
6) Malchin-Waren.		
Malchin.		
Giesow	5,96	5,96
Basjedow	4,80	10,76
Schwinkendorf	3,23	13,99
Levenstorf	4,44	18,43
Schönan-Falkenhagen	2,00	20,43
Waren	7,17	27,60
Summe:	366,20	366,20

Anmerkung. Die Strecke Güstrow-Schwaan mündet mittelst einer Weiche in das Geleis der Strecke Bützow-Schwaan, 2,22 km von der Station Schwaan entfernt, ein; es ist demnach die Gesamt-Betriebslänge 366,20 — 2,22 = 364,04 km.

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

- 1) Perron-Telegraphen.
- 2) Bahnhof-Abjchluß-Telegraphen.
- 3) Strecken-Telegraphen.

b. Electromagnetische Telegraphen.

Sämmtliche Strecken der Hauptbahnen haben eine Omnibus- und eine Lätewerksleitung, während die Haltestellen der Secundärbahn Waren-Malchin nur durch eine Omnibusleitung verbunden sind. Die Strecke Güstrow-Bützow-Kostock hat außerdem noch 2 Correspondenzleitungen und die übrigen Strecken der Hauptbahnen, ausgenommen Wismar-Kleinen und die Strecke Güstrow-Schwaan, noch eine Correspondenzleitung. Die Omnibusleitung ist in 10 Kreise getheilt und dient zum Einschalten der portativen Apparate und zur Vermittelung von Depeschen auf den Strecken, wo keine besondere Correspondenzleitung vorhanden ist. Die Lätewerksleitung dient zum Betrieb der Lätewerke. Die Correspondenzleitung ist lediglich für den Depeschenverkehr bestimmt.

Die ganze Leitung ist 1091,15 km lang und besteht, außer der Lätewerksleitung, 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 den Strecken sind 298 Lätewerke und auf den Bahnhöfen 36 Stationslätewerke vorhanden, welche durch Magnet-Inductions-Apparate ausgelöst werden. Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Doppel- bzw. auf der Strecke Schwiesower Weiche-Neu-Nukieten 6 einfache Glockenschläge verschiedenen Tones.

An Morseblauschreibern sind im Betriebe 90 Stück, davon 77 auf Stationen und 13 auf Blockstationen aufgestellt; ferner im Betriebe 24 Stück Streckenapparate, gleichfalls Blauschreiber, und 7 Telephon-Verbindungen zwischen den Stations-Bureaus und den Wärterbuden an den Eingangsweichen der Bahnhöfe.

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

G. Nebenanlagen.

Die Haupt-Reparatur-Werkstätten befinden sich in Schwerin und Malchin. Mit letzterer ist eine Wagenbauanstalt verbunden, in welcher im Jahre 1887 die unter H. c. Pos. 2 bis 4 verzeichneten Personen- und Güterwagen hergestellt worden sind.

H. Im Laufe des Jahres 1887 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

- 1) Auf sämmtlichen Bahnhöfen und Haltestellen sind die Eingangsweichen gesichert und mit den Abjchluß-telegraphen in abhängige Verbindung gesetzt worden. Auf dem Bahnhofe Güstrow sind gleichzeitig die Weichen am westlichen Ende centralisirt und die Abjchlußtelegraphen daselbst, sowie diejenigen auf dem Rangirbahnhofe Lübeck durch electriche Verbindung mit den Stations-Bureaus unter Verschluf gelegt.

- 2) **Kangirbahnhof Lübeck.** Einlegung einer Weiche mit einem 44 m langen Stumpfgeleis zur Sicherung der Geleiskreuzung mit dem Lübeck-Büchener Streckengeleis daselbst. — Verlängerung eines Geleises um 26 m zur Aufstellung der zu desinfizierenden Viehwagen. — Herstellung einer durch Klinkerpflaster befestigten Desinfektionsstelle und Anschluß derselben an die Sielleitung mit dazu erforderlicher Geleiserweiterung.
- 3) **Bahnhof Schönberg.** Herstellung eines Klinkerpflasters auf dem Fußwege vom Empfangsgebäude zur Stadt im Anschluß an das städtische Klinkerpflaster.
- 4) **Bahnhof Kleinen.** Umbau von 457 m 121 mm hohem Hauptgeleis an der Bergseite in 124 mm hohes Bignolgeis.
- 5) **Bahnhof Blankenberg.** Herstellung eines Geleisanchlusses an den Bahnhof der Wismar-Rarower Eisenbahn.
- 6) **Bahnhof Güstrow.** Neubau eines Privatgebäudes. — Herstellung zweier Buden für Weichenwärter. — Tieferlegung und Verbreiterung des Hauptperrons. — Verlegung und Verlängerung des Zwischenperrons um 130 m. — Umbau eines großen Theils der Geleise in Folge Einführung der Güstrow-Schwaaner Bahnstrecke. — Neubau einer Bude für den Central-Weichen-Signalfestapparat. — Ausführung einer eisernen Draht-Zugbarriere zu dem Uebergang am westlichen Ende des Bahnhofes.
- 7) **Bahnhof Valendorf.** Einlegung einer Weiche und Herstellung eines Ladegeleises zur directen Umladung aus den Feldbahnwagen eines Rübenproduzenten.
- 8) **Bahnhof Malchin.** Abpflasterung des Perrons mit Klinkern. — Herstellung eines Trinkwasserbrunnens auf dem Werkstattbahnhofe.
- 9) **Bahnhof Schwerin.** Herstellung einer durch Klinkerpflaster befestigten Desinfektionsstelle und Anschluß derselben an die Sielleitung des Bahnhofes.
- 10) **Haltestelle Bafedow.** Vergrößerung des Empfangsgebäudes durch Anbau eines zweiten Warteraums und Ausstattung desselben mit Mobilien.

b. Auf freier Strecke.

- 1) Neubau und Ausrüstung einer Blockstationsbude bei der Schwiesower Weiche und Einlegung einer Weiche zur Verbindung der eingleisigen mit der zweigleisigen Strecke zwischen Bützow und Güstrow.
- 2) Neubau und Ausrüstung einer Blockstationsbude bei Neu-Mukieten und Einlegung einer Weiche für die Einmündung der Strecke Güstrow-Schwaan in die Strecke Bützow-Schwaan.
- 3) Herstellung von 375 m Schneezaum an der Strecke Hagenow-Zachun.
- 4) Umbau von 16733 lfd. m 124 mm hohem Bignolgeis aus Eisen in 131 mm hohes Bignolgeis aus Stahl.
- 5) Umbau von 750 lfd. m 131 mm hohem Bignolgeis aus Eisen in 131 mm hohes Bignolgeis aus Stahl.

c. Beschaffung und Ausrüstung von Betriebsmitteln.

- 1) 1 Draisine für Bahnabtheilung I;
- 2) 1 4rädriger Personenwagen IV. Classe mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz, Gaseinrichtung, Ofenheizung und Ventilation;
- 3) 3 Stück 4rädriige bedeckte Güterwagen von je 10 000 kg Tragkraft, davon 1 Stück mit Bremse und bedecktem Bremseritz;
- 4) 2 Stück 4rädriige offene Güterwagen ohne Bremse mit vollständig umklappbaren Seiten- und Stirnbords von je 11 000 kg Tragkraft;

- 5) Ausrüstung mit Apparaten für durchgehende Luftdruck-Bremsen nach dem System Schleifer bei
 26 Stück Locomotiven,
 25 = Tendern,
 21 = Gepäckwagen,
 40 = Personenwagen;
- 6) Ausrüstung mit Leitung für durchgehende Bremsen bei 33 Stück Personenwagen;
- 7) Beschaffung von 10 Stück transportablen Leitungen für durchgehende Bremsen zum Anschrauben an Güterwagen.

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Im Jahre 1887 wurde an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung eingebaut:

38 813	Stück	Mittelschwellen,
4 637, ⁶³	lfd. m	Weichenschwellen,
17	Stück	einfache und 7 ganze englische Weichen,
39	Stück	Herz- und Kreuzungsstücke,
54 761, ⁵⁴	lfd. m	Schienen, nämlich:
52 544, ⁰⁶	lfd. m	131 mm hohe Vignolschienen,
2 217, ⁴⁸	= =	124 = = =

2. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren, nach Abzug der 1887 ausrangirten, vorhanden:

	1887.	1886.
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.
3. Gepäckwagen	31 Stück.	31 Stück.
4. Güterwagen, bedeckte	428 Stück.	429 Stück.
offene, einschließlich der Arbeitswagen	454 =	454 =
Pferde- und Viehwagen	72 =	73 =
Güterwagen zusammen:	954 Stück.	956 Stück.
mithin 1887 weniger: 2 Stück.		
5. Special-Transport-Wagen. Gas-Transport-Wagen	1 Stück.	1 Stück.
Spiritus-Transport-Wagen	2 =	1 Stück.
zusammen	3 Stück.	2 Stück.
mithin 1887 mehr: 1 Stück, der jedoch Eigenthum eines Transport-Interessenten ist.		

Der Gesamt-Wagenbestand betrug zu Ende des Jahres 1887:

a. 162 Stück Personenwagen mit 7 052 Plätzen; darunter waren:

	Plätze I. Classe	Plätze II. Classe	Plätze III. Classe	Plätze IV. Classe
1 Salonwagen	12	—	—	—
53 Wagen I. u. II. Classe	310	1 316	—	—
4 Wagen I., II. u. III. Classe	24	48	80	—
68 Wagen III. Classe	—	—	3 290	—
36 Wagen IV. Classe	—	—	—	1 972
162 Personenwagen.	346	1 364	3 370	1 972

Von denselben sind 97 Stück mit Bremse versehen.

b. 31 Stück Gepäck- und 954 Stück Güterwagen mit 9 902 000 kg (198 040 Ctr.) Tragfähigkeit.

Von denselben sind 367 Stück mit Bremse versehen.

Im Jahre 1886 enthielten die vorhandenen 31 Gepäck- und 956 Güterwagen 9 914 000 kg (198 280 Ctr.) Tragfähigkeit.

II. Betrieb.

1) Betriebsorganisation im Allgemeinen.

Die Verwaltung wird von der gegenwärtig aus 4 Mitgliedern bestehenden Direktion geleitet. Der Betriebsdienst ist einem in Schwerin wohnhaften Ober-Betriebs-Inspector, die specielle Bahnverwaltung 3 Abtheilungs-Baumeistern unterstellt, welche in Schwerin, Rostock und Malchin stationirt sind.

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

Als Central-Dienststellen fungiren außerdem das technische Bureau, das statistische Bureau, die Hauptkasse, die Buchhalterei, die Controle, die Rechnungsrevision, das Sekretariat, die Registratur, die Materialien-Verwaltung und die Telegraphen-Inspection.

Eine allgemeine Pensionskasse für alle Beamte der Gesellschaft besteht nicht. Vielmehr ist denjenigen in den Dienst der Gesellschaft übergetretenen Beamten, welche vorher die Qualität Großherzoglicher Diener besaßen, die nach den Normen für letztere ihnen gebührende Pension aus den Betriebs-Einnahmen zu gewähren, während die Pension für ihre Wittwen aus der Großherzoglichen Wittwen-Kasse geleistet wird. Eine geringe Anzahl von Beamten, die ehemals der Pensionsanstalt der Mecklenburgischen Bahn angehörten, erhalten die Pension für sich und ihre Hinterbliebenen von der Großherzoglichen Regierung.

Nur für die sogenannten Unterbeamten, als Bahn-, Weichen- und Hülfswärter u. und deren Angehörige bestand früher unter dem Namen „Knappschaftskasse“ eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Auf Grundlage derselben und unter Verschmelzung mit ihr ist am 1. November 1876 eine neue Pensions- und Unterstützungs-kasse ins Leben gerufen, welcher alle von der Gesellschaft neu anzustellende Beamte beizutreten haben. Der Stand der Kasse ergibt sich aus dem Rechnungsabluß in Anlage XII. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 24 317,98 *M* geleistet.

Betheiligt waren an der Pensionskasse ultimo 1886: 736 Mitglieder, deren Diensteinkommen zusammen 588 763 *M* betrug, das im Jahre 1887 durch Gehaltszulage sich um 7 772 *M* vermehrte. Im Jahre 1887 traten der Kasse bei: 61 Mitglieder mit zusammen 39 675 *M* Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Pensionirung 6, durch Tod mit Wittwenpension 10, durch Tod ohne Wittwenpension 1 und durch Dienstaustritt resp. Dienstentlassung ohne Pension 5, zusammen 22 Mitglieder, mit einem Diensteinkommen von 16 845 *M*, so daß am Schlusse des Jahres 1887 der Kasse ein Bestand verblieb von 775 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 619 365 *M*.

Die Anzahl der Pensionäre betrug ultimo 1886: 80 Personen mit einer Gesamt-Jahrespension von 11 857,⁹⁶ *M*. Im Laufe des Jahres 1887 wurden 6 Invaliden- und 12 Wittwenpensionen im Betrage von 3 080,²⁸ *M* gewährt; dagegen erloschen 3 Invaliden- und 1 Wittwenpension mit zusammen 559,⁰⁸ *M*. Die Kasse war demnach Ende 1887 mit einer Gesamt-Jahrespension von 14 379,¹⁶ *M* belastet, woran 94 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 663 *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 1887 auf 41 Personen und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 35 516,⁵² *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:

Erparnisse der Mitglieder anzusammeln, zu verzinsen und durch Antheil am Gewinne zu erhöhen, auch den Mitgliedern in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung verzinslicher, in Raten rückzahlbarer Vorschüsse beizustehen.

Das Vermögen und die Angelegenheiten des Vereins werden von dem aus einem Mitgliede der Direction und 6 Vereinsmitgliedern gebildeten Vorstande verwaltet. Die Anzahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1887 1014. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds aus Gesellschaftsmitteln 3000 *M* überwiesen worden und belief dieser Fonds sich am Jahreschlusse auf 4 230,⁵² *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 1887 einen Nominalwerth von 201 350 *M* bei einem Ankaufswerthe von 197 733,⁷⁰ *M* hatten, welcher letzterer durch Hinzutritt des Cours gewinnes von 8 540,⁶⁰ *M* sich auf einen Buchwerth von 206 274,³⁰ *M* berechnet. Die darüber lautenden Werthpapiere werden in dem Kassengewölbe der Eisenbahnverwaltung aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug Ende 1887: 208 641,⁵³ *M*, worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 %/o, noch weitere 1,5 %/o als Antheil an dem pro 1887 erzielten Reingewinn, also zusammen 4,5 %/o gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der nicht abgehobenen Zinsen und der Gewinnantheile von zusammen 8 985,⁸⁹ *M* hat das Gesamtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1887 sich auf 217 627,⁴² *M* erhöht; dasselbe hat sonach im Jahre 1887 sich vermehrt um 19 716 *M* oder 9,⁰⁶ %/o.

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.

Die Rechnungslegung über beide Kassen hat trotz der stattgefundenen Erhöhung der Mitgliederbeiträge pro 1887 wiederum einen Fehlbetrag in denselben ergeben und zwar bei der Werkstatt-Krankenkasse einen solchen von 2930,²⁵ *M* und bei der Betriebs-Krankenkasse von 3498,⁴³ *M*, zusammen 6428,⁶⁸ *M*. Unter Hinzurechnung des Fehlbetrages in dem vorausgehenden Rechnungsjahre von 4588,⁰⁵ *M* haben somit beide Krankenkassen Ende 1887 eine Unterbilanz von 11 016,⁷³ *M* aufzuweisen, welche seitens

der Eisenbahn-Verwaltung vorschüssig ausgeglichen worden ist. Die Vorstände haben deshalb eine weitere Erhöhung der Mitgliederbeiträge von 1½ % auf 2 % in Aussicht genommen und dementsprechend würde sich auch der Beitrag der Eisenbahn-Verwaltung von ¾ % auf 1 % erhöhen.

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 1887 abgelassenen Züge beträgt:

Jahrplanmäßige Schnellzüge	2037	
" Personenzüge	6357	
" gemischte Züge	7882	
" Güterzüge	1460	
		<u>17736 Züge.</u>
Extra-Personenzüge	119	
" Güterzüge	497	
		<u>616 "</u>
	zusammen:	18 352 Züge.
Außerdem wurden Arbeits- und Materialzüge abgelassen	866	"
	Gesamt-Anzahl:	19 218 Züge.

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

A. Locomotiven.

	Kilometer	Kilometer	Kilometer
in Schnellzügen	217 431	3 650	221 081
" Personenzügen	460 883	5 290	466 173
" gemischten Zügen	361 603	2 140	363 743
" Güterzügen	198 525	3 650	202 175
" Extrazügen	28 850	90	28 940
" Arbeitszügen	27 003	—	27 003
" Leerfahrten	45 851	335	46 186
im Vorspanndienst	44 244	440	44 684
	<u>Summe:</u>	15 595	1 399 985
Davon: Nutzkilometer	1 338 539	15 260	1 353 799
Außerdem haben die Locomotiven	Stunden	Stunden	Stunden
im Rangirdienst geleistet	51 004	—	51 004
	à Stunde 10 Kilometer	=	510 040 Kilom.

B. Wagen.

	Achskilometer	Achskilometer	Achskilometer
Personenwagen	10 720 188	2 302 043	13 022 231
Gepäckwagen	3 364 311	416 176	3 780 487
Güterwagen	12 016 504	10 100 466	22 116 970
Arbeitswagen	676 727	—	676 727
	<u>Summe:</u>	12 818 685	39 596 415

C. Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen	2 422 738 Achskilometer,	} auf diesseitiger Bahn.
Gepäckwagen	516 162 =	
Güterwagen	8 038 077 =	
Summe: 10 976 977 Achskilometer,		

D. Wagen der Reichspostverwaltung.

2 741 267 Achskilometer,

Auf diesseitiger Bahn sind mithin im Jahre 1887 überhaupt zurückgelegt worden:

von den eigenen Wagen	26 777 730 Achskilometer,
= = fremden Wagen	10 976 977 =
= = Postwagen	2 741 267 =

Summe: 40 495 974 Achskilometer.

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

Die Anzahl der im Jahre 1887 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme	61 Stück,
Privat-Telegramme	6605 =

zusammen: 6666 Stück.

Die für Privat-Telegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto z. betragen 4982,15 M

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn z. 1605,75 =

Bleibt als diesseitiger Antheil: 3376,40 M

3) Verkehrsverhältnisse.

Am 1. October 1887 wurde die Zweigbahn Güstrow-Schwaan mit den Haltestellen Lüßow und Mistorf dem Verkehr übergeben.

Die am 14. November 1887 eröffnete, der Wismar-Rarower Eisenbahn-Gesellschaft gehörende Secundärbahn Wismar-Rarow zweigt in Hornstorf, Station der Wismar-Rostocker Bahn, ab und hat in Blankenberg mittelst besonderer Geleisanlage Anschluß an den diesseitigen Bahnhof erhalten.

Der Fahrbetrieb auf der Bahnstrecke von der Preussisch-Mecklenburgischen Landesgrenze bis Strasburg WM. 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 Bedürfniß auf eine größere Anzahl Stationen fremder Bahnen ausgedehnt, auch hat der über die Bahn sich bewegende Transitverkehr durch Einbeziehung weiterer Stationen der anschließenden Bahnen in die bezüglichen Tarife eine Erweiterung erfahren.

Der direkte und der Transit-Personenverkehr erstreckt sich nicht nur auf die anschließenden Nachbarbahnen, sondern auch noch auf die Stationen Magdeburg, Stendal, Halle, Leipzig, Lüneburg, Celle, 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 betheiligt.

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

4) Ergebnisse des Betriebes.

Die in dem Geschäftsbericht pro 1886 ausgesprochene Erwartung, daß die seit dem 1. Juli resp. 1. Juni 1886 eingetretenen, im Wesentlichen durch die Concurrenz des deutsch-nordischen Lloyd und durch die Einführung der Preussischen Staatsbahntaxen hervorgerufenen Mindereinnahmen mit dem Monat Juni 1887 voraussichtlich eine wesentliche Einschränkung erfahren, wenn nicht ihre völlige Endschaft erreichen würden, hat sich bestätigt.

Ultimo Juni 1887 ergab sich gegen das Erträgniß des Jahres 1886 eine Mindereinnahme von 3 102 *M* im Personenverkehr und von 173 013 *M* im Güterverkehr. Seitdem wurden, wie auch die Monatsausweise darthun, fast durchweg Mehreinnahmen erzielt, so daß die Jahresrechnung pro 1887 gegen 1886 mit einer Mehreinnahme von 24 982 *M* im Personenverkehr und mit einer Mindereinnahme von nur noch 76 430 *M* im Güterverkehr abschließt.

Dieses Ergebniß ist theils auf eine Hebung des Verkehrs, theils auf den Umstand zurückzuführen, daß der Verkehr von Rostock MFF nach den diesseitigen Stationen östlich von Valendorf seit Eröffnung des Betriebes auf der Zweigbahn Güstrow-Schwaan (1. October 1887) wieder der eigenen Route Rostock-Güstrow-Valendorf zufällt.

Im Einzelnen stellen sich die Ergebnisse des Betriebes im Jahre 1887 wie folgt:

A. Personenverkehr.

1) Personenbeförderung.

Befördert wurden:			
a. im Binnenverkehr:			
auf Tourbillets in	I. Classe	1 103 Personen auf	71 062 Kilometer,
=	II.	42 555	= 2 281 303
=	III.	162 022	= 6 811 327
=	IV.	430 428	= 12 961 270
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)			
in	II. Classe	66 988	= 2 706 982
=	III.	222 924	= 6 488 482
Militairpersonen		44 420	= 3 039 878
in Summe:		970 440 Personen auf	34 360 304 Kilometer,

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in I. Classe	2 168 Personen auf	148 174 Kilometer,
" " " II. "	44 919 " " "	3 325 439 " "
" " " III. "	88 840 " " "	6 119 645 " "
" " " IV. "	124 594 " " "	10 012 863 " "
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in I. Classe	458 " " "	13 282 " "
" II. "	18 130 " " "	877 414 " "
" III. "	35 452 " " "	1 533 328 " "
Militairpersonen	36 273 " " "	3 927 973 " "
in Summe: 350 834 Personen auf 25 958 118 Kilometer.		

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	3 729 Personen auf	232 518 Kilometer, oder 62,35	} im Durchschnitt pro Person.
" " II. " "	172 592 " " "	9 191 138 " " " 53,25	
" " III. " "	509 238 " " "	20 952 782 " " " 41,15	
" " IV. " "	555 022 " " "	22 974 133 " " " 41,39	
in Summe: 1 240 581 Personen auf	53 350 571 Kilometer, oder 43,00		
Militairpersonen	80 693 " " "	6 967 851 " " " 86,35	
Summe überhaupt: 1 321 274 Personen auf	60 318 422 Kilometer, oder 45,65		

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen:

für die Beförderung von:		im Durchschnitt:	
Civilpersonen	1 944 696,67 M.	1,57 M pro Person und 0,036 M,	} pro Person und Kilometer.
Militairpersonen	106 263,75 " "	1,32 " " " " 0,015 " "	
an diversen Neben-Einnahmen	5 737,77 " "	— " " " " —	
in Summe: 2 056 698,19 M.		1,56 M pro Person und 0,034 M,	

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1887 giebt die in der Anlage VII enthaltene Zusammenstellung näheren Ausweis, während die Anlage X die Vergleichung der Personenbeförderung von und nach den einzelnen Stationen für die letzten drei Jahre enthält.

Der Personenverkehr ergibt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1887		im Jahre 1886		daher im Jahre 1887	
	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer
Civilpersonen:						
in I. Classe	3 729	232 518	4 113	258 985	weniger 384	weniger 26 467
" II. "	172 592	9 191 138	162 902	8 969 254	mehr 9 690	mehr 221 884
" III. "	509 238	20 952 782	495 413	20 903 212	" 13 825	" 49 570
" IV. "	555 022	22 974 133	538 463	22 681 178	" 16 559	" 292 955
	1 240 581	53 350 571	1 200 891	52 812 629	mehr 39 690	mehr 537 942
Militairpersonen	80 693	6 967 851	65 632	5 387 456	" 15 061	" 1 580 395
Gesammt-Verkehr:	1 321 274	60 318 422	1 266 523	58 200 085	mehr 54 751	mehr 2 118 337

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

für Civilpersonen im Jahre 1887	1 950 434,44 <i>M</i>
" " " " 1886	1 945 410,34 =
mithin 1887 mehr	5 024,10 <i>M</i>
für Militairpersonen im Jahre 1887	106 263,75 <i>M</i>
" " " " 1886	82 896,90 =
mithin 1887 mehr	23 366,85 <i>M</i>
überhaupt im Jahre 1887	2 056 698,19 <i>M</i>
" " " " 1886	2 028 307,24 =
mithin 1887 mehr	28 390,95 <i>M</i>

2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurden an Reisegepäck:

im Binnenverkehr	2 969,7 Tonnen auf 159 928,5 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen 2 354,8	= = 168 052,3 =
in Summe: 5 324,5	Tonnen auf 327 980,8 Kilometer.

Die Einnahme aus der Gepäckbeförderung betrug:

für den Transport: 41 734,40 *M*, im Durchschnitt: 7,84 *M* pro Tonne und 0,13 *M* pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergibt das Jahr 1887 einen Mindertransport von 79,6 Tonnen auf 19 162,7 Kilometer weniger und eine Mindereinnahme von 3 408,60 *M*.

B. Güterverkehr.

1) Güterbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

Eil- und Expresgut	1 512,3 Tonnen auf	87 575,1 Kilometer,
Stückgut	18 830,6 =	1 008 336,4 =
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	2 743,0 =	181 405,5 =
Güter der Special-Tarife	189 650,8 =	7 064 577,8 =
Güter der Ausnahme-Tarife für Eilgut, Expresgut, Stückgut	4 612,9 =	255 538,7 =
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	10 383,4 =	526 452,2 =
Militairgut auf Requisitionsschein	662,2 =	49 899,4 =
Leichen und Fahrzeuge (einschließlich Eisenbahnfahrzeuge)	1 983,8 =	94 765,8 =
	230 379,0 Tonnen auf	9 268 550,4 Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	27 441,7 =	1 550 270,1 =
in Summe: 257 820,7	Tonnen auf	10 818 820,5 Kilometer,

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Eil- und Expres-Gut	3 005,7	Tonnen auf	259 974,9	Kilometer,
Stückgut	35 795,9	=	=	2 947 268,3
Güter der allgemeinen Wagenklassen	21 835,6	=	=	2 343 570,9
Güter der Special-Tarife	256 384,5	=	=	17 676 312,8
Güter der Ausnahme-Tarife für Eilgut, Expresgut, Stückgut	5 670,3	=	=	439 769,9
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	63 860,4	=	=	4 748 161,3
Militairgut auf Requisitionsschein	631,2	=	=	53 488,2
Leichen und Fahrzeuge (einschließlich Eisenbahnfahrzeuge)	700,9	=	=	36 985,8
	<u>387 884,5</u>	Tonnen auf	<u>28 505 532,1</u>	Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	23,9	=	=	2 477,6
		in Summe:	387 908,4	Tonnen auf 28 508 009,7 Kilometer.

Der ganze Transport betrug daher:

Eil- und Expres-Gut	4 518,0	Tonnen auf	347 550,0	Kilometer, oder	76,93
Stückgut	54 626,5	=	=	3 955 604,7	= 72,41
Güter der allgemeinen Wagen- Classen	24 578,6	=	=	2 524 976,4	= 102,73
Güter der Special-Tarife	446 035,3	=	=	24 740 890,1	= 55,47
Güter der Ausnahme-Tarife für Eil-, Expres- und Stückgut	10 283,2	=	=	695 308,6	= 67,62
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	74 243,8	=	=	5 274 613,5	= 71,04
Militairgut auf Requisitionss- schein	1 293,4	=	=	103 387,6	= 79,93
Leichen und Fahrzeuge (ein- schließlich Eisenbahnfahrzeuge)	2 684,7	=	=	131 751,6	= 49,08
	<u>618 263,5</u>	Tonnen auf	<u>37 774 082,5</u>	Kilometer, oder	<u>62,00</u>
Frachtfreie Dienstgüter	27 465,6	=	=	1 552 747,7	= 56,53
		Total-Summe:	645 729,1	Tonnen auf 39 326 830,2	Kilometer, oder 60,92

Kilometer
im
Durchschnitt
pro
Tonne.

Die Einnahmen aus der Güterbeförderung betragen:

für Eil- und Expresgüter	131 749,58	M; 29,16	M pro Tonne und 0,379	M pro Tonne und Kilom.
für Frachtgüter, incl. Post- und Militairgut, Leichen und Fahrzeuge	2 058 226,78	= 3,35	= = = =	0,055 = = = =
an sonstigen Nebenerträgen: Frachtzuschläge, Provision, Lagergeld u.	56 866,84	=	= = = =	= = = =
		in Summe:	2 246 843,20	M; 3,63 M pro Tonne und 0,059 M pro Tonne und Kilom.

Im Verhältniß zum Vorjahre betragen die Transporte:

der Eil- und Expressgüter	132,0	Tonnen mehr auf		42,0	Tonnen-Kilom. weniger,
der Stückgüter (incl. Militairgut, Leichen und Fahrzeuge)	3 693,2	= weniger =	540 093,9	=	=
der Güter der allgemeinen Wagen-Classen	252,4	=	345 123,7	=	=
der Güter der Special-Tarife	82 638,7	= mehr =	3 210 579,0	=	mehr,
der Güter der Ausnahme-Tarife	31 181,8	= weniger =	2 032 237,9	=	weniger,
überhaupt:		47 643,3	Tonnen mehr auf	293 081,5	Tonnen-Kilom. mehr.

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

für Eil- und Expressgüter im Jahre 1887	131 749,58	M	
= = = = =	1886	148 230,76	=
mithin 1887 weniger		16 481,18	M
<hr/>			
für Frachtgüter im Jahre 1887	2 058 226,78	M	
= = = = =	1886	2 113 998,24	=
mithin 1887 weniger		55 771,46	M
<hr/>			
an Nebenerträgen im Jahre 1887	56 866,84	=	
= = = = =	1886	57 118,78	M
mithin 1887 weniger		251,94	M
<hr/>			
überhaupt im Jahre 1887	2 246 843,20	M	
= = = = =	1886	2 319 347,78	=
mithin 1887 weniger		72 504,58	M

Aus der in der Anlage VIII enthaltenen Zusammenstellung ist zu ersehen, wie der Güterverkehr im Versand und Empfang auf den einzelnen Stationen im Jahre 1887 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	36 736	Stück, oder	5 238,2	Tonnen auf	287 229,4	Kilometer,	
im Verkehr mit anderen Bahnen	162 565	=	16 170,7	=	1 406 072,1	=	
in Summe:		199 301	Stück, oder	21 408,9	Tonnen auf	1 693 301,5	Kilometer.

Die Einnahme für den Viehtransport (ausschließlich derjenigen für beförderte 3 634 Stück Hunde der Reisenden, welche in der Einnahme aus der Personenbeförderung unter A 1 mitenthalten ist) betrug: 175 486,05 M; im Durchschnitt: 0,88 M pro Stück, 8,20 M pro Tonne und 0,10 M pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei der Viehbeförderung ergibt das Jahr 1887 einen Mehrtransport von 11 305 Stück und 1 157,4 Tonnen mehr auf 20 759,7 Kilometer weniger und eine Mindereinnahme von 3 925,28 M. Der Mehrtransport resultirt fast ausschließlich aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 10 868 Stück, während im Binnenverkehr nur 635 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 einbegriffen ist.

C. Zusammenstellung des ganzen Verkehrs.

Einnahme- und Ausgabe-Uebersicht.

Die beförderte Nettolast, auf einen Kilometer Transportlänge berechnet, betrug:

1) bei der Personenbeförderung (pro Person 0,075 Tonne)	4 523 881,6	Tonnen-Kilometer,
2) bei der Gepäckbeförderung	327 980,8	" "
3) bei der Güterbeförderung	39 326 830,2	" "
4) bei der Viehbeförderung	1 693 301,5	" "
in Summe:	45 871 994,1	Tonnen-Kilometer,
im Vorjahre dagegen:	46 121 674,9	" "
mithin im Jahre 1887 weniger:	249 680,8	Tonnen-Kilometer.

Pro Kilometer Bahnlänge (1887 im Jahresdurchschnitt 352,72 km gegen 348,92 km im Vorjahre) betrug die Beförderung:

1) Personen	3 746	gegen 3 629 Personen im Vorjahre,
2) Gepäck	15,1 Tonne	= 15,5 Tonne = =
3) Güter (excl. Dienstgüter)	1 752,8	= 1 635,0 = =
4) Vieh	565 Stück	= 538 Stück = =

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

Personen-Kilometer	171 009	gegen 166 762 im Vorjahre,
Tonne-Kilometer (excl. Dienstgüter und Nebentransporte)	112 659,9	= 113 301,4 = =

Die Einnahmen betragen im Ganzen 4 881 615,53 *M* gegen 4 958 425,55 *M* im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge im Jahresdurchschnitt:

1) aus dem Personenverkehr	5 830,97 <i>M</i>	gegen 5 811,77 <i>M</i> im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	118,32	= 129,35 = =
3) aus der Güterbeförderung	6 370,05	= 6 645,71 = =
4) aus der Viehbeförderung	497,52	= 514,05 = =
5) an Nebeneinnahmen	1 023,06	= 1 106,64 = =

in Summe pro Kilometer: 13 839,92 *M* gegen 14 207,52 *M* im Vorjahre, mithin im Jahre 1887 gegen 1886 weniger: 367,60 *M* pro Kilometer Bahnlänge.

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

1) aus dem Personenverkehr	42,13 %	gegen 40,91 % im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	0,85	= 0,91 = =
3) aus der Güterbeförderung	46,03	= 46,78 = =
4) aus der Viehbeförderung	3,60	= 3,62 = =
5) die Nebeneinnahmen	7,39	= 7,78 = =

Die Ausgaben betragen:

für die Allgemeine Verwaltung	338 392,83 <i>M</i>	gegen	318 516,77 <i>M</i>	im Vorjahre,
für die Bahn-Verwaltung	628 111,29 =	=	686 476,21 =	=
für die Transport-Verwaltung	1 598 126,12 =	=	1 650 776,61 =	=

in Summe: 2 564 630,24 *M* gegen 2 655 769,59 *M* im Vorjahre,

pro Kilometer Bahnlänge im Jahresdurchschnitt 7 271,01 = = 7 609,66 = = =

mithin pro 1887 gegen das Vorjahr weniger: 338,65 *M* pro Kilometer Bahnlänge.

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Nutzkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit	0,25 <i>M</i>	gegen	0,23 <i>M</i>	im Vorjahre,
auf die Bahn-Verwaltung mit	0,47 =	=	0,49 =	=
auf die Transport-Verwaltung mit	1,20 =	=	1,18 =	=

in Summe mit 1,92 *M* gegen 1,90 *M* im Vorjahre,

mithin 1887 gegen das Vorjahr mehr: 0,02 *M* pro Nutzkilometer.

Die Betriebskosten erforderten von der Gesamt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung	6,93 %	gegen	6,42 %	im Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung	12,87 =	=	13,85 =	=
die Transport-Verwaltung	32,74 =	=	33,29 =	=

in Summe: 52,54 % gegen 53,56 % im Vorjahre,

mithin 1887 gegen das Vorjahr weniger: 1,02 %.

Die Gesamt-Einnahme beläuft sich auf	4 881 615,53 <i>M</i> ,
die Betriebs-Ausgabe auf	2 564 630,24 =

der Ueberschuß mithin auf 2 316 985,29 *M*,

Hierzu tritt der aus dem Jahre 1886 auf die Betriebsrechnung pro 1887

übernommene Gewinn-Vortrag mit 310 000,00 =

mithin stehen pro 1887 zur Verfügung 2 626 985,29 *M*.

Davon ist zu zahlen bezw. nach Vorschlag des Gesellschaftsvorstandes zu gewähren:

- 1) die vertragsmäßig an die Großherzogliche Regierung pro 1887 zu leistende Annuität mit 960 000,00 *M*,
- 2) die regulativmäßig dem Erneuerungsfonds pro 1887 zu überweisende Rücklage von 370 000,00 =
- 3) die Eisenbahnsteuer mit 25 987,59 =
- 4) die Tantiemen mit 18 389,25 =
- 5) die Rücklage in den statutarischen Reservefonds mit 3 008,35 =
- 6) als Dividende auf das Stammactien-Capital von 16 200 000 *M* à 5,8 % 939 600,00 =

Den Rest schlägt die Direction vor, als Gewinn-Vortrag auf die Betriebsrechnung pro 1888 zu übertragen mit 310 000,00 =

Summe, wie vor: 2 626 985,29 *M*.

Die speciellen Angaben über die gesammten Betriebs-Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1887 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.

Im Anschluß an die Bemerkungen in dem vorigjährigen Geschäftsbericht über den gesetzlichen Reservefonds sei hier erwähnt, daß gegen die Zulässigkeit der Dotirung des letzteren aus dem amortisirten Betrage der Annuitäten, nachdem die hier in Betracht kommenden rechtlichen Fragen inzwischen genügende

Klärung erfahren haben, innerhalb der Gesellschaftsvorstände Bedenken nicht mehr bestehen und daher auch ein Antrag auf statutenmäßige Regelung dieser Angelegenheit der nächsten Generalversammlung unterbreitet werden wird.

Endlich bleibt noch mitzutheilen, daß der am 25. Mai 1887 von der Generalversammlung angenommene Antrag eines Actionärs:

„bei der Verhandlung über die Concessionsbedingungen, betreffend die Zweigbahn Schwerin-Ludwigslust-Dömitz, nach Thunlichkeit dahin zu wirken, daß durch Ablösung der Annuität und Erhebung derselben durch eine Prioritätsanleihe mit billigeren Zinsbedingungen eine Erleichterung der Gesellschaft bezüglich der jetzt bestehenden Zins- und Amortisationslast herbeigeführt werde“

zu dem erstrebten Resultat nicht geführt hat. Weder die Ablösung durch Kapitalzahlung, noch die Abminderung der Jahresleistung bei entsprechender Verlängerung der Dauer der Annuitätenzahlung — die einzige Möglichkeit, der Gesellschaft zur Zeit eine pecuniäre Erleichterung zu verschaffen — erschien der Großherzoglichen Regierung, weil außerhalb ihrer Interessen liegend, annehmbar. Unter diesen Umständen mußte von weiterer Verfolgung des Projectes abgesehen werden.

Schwerin, im April 1888.

Die Direction.

Der vorstehende Bericht hat uns zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß gegeben und wir machen daher die von der Direction gemachten Vertheilungsvorschläge zu den unserigen.

Schwerin, den 20. April 1888.

Der Aufsichtsrath

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

Anlagen.

I.

Betriebs-Rechnung

für

das Jahr 1887.

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M.	ℳ
I.			Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.		
	1		Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementbillets) ausschließlich Militair	1 944 696	67
	2		Für Beförderung von Militair auf Requisitionschein und auf Militairbillets . . .	106 263	75
	3		Für Beförderung von Gepäck	41 734	40
	4		Für Beförderung von Hunden auf Hundebillets und Gepäckschein	2 457	32
	5		Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif	3 272	60
	6		Sonstige aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr herrührende Einnahmen . . .	7	85
			Summe Titel I.	2 098 432	59
II.			Aus dem Güterverkehr.		
	1		Für Beförderung von Gil- und Eypreßgut	131 749	58
	2		Für Beförderung von Frachtgut	2 027 462	27
	3		Für Beförderung von Postgut	7 936	5
	4		Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionschein	19 510	8
	5		Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde	175 486	5
	6		Für Beförderung von Leichen	3 318	38
	7		Für Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut	—	—
	8		Nebenerträge, als:		
		1	Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung	3 512	95
		2	Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen zc. . .	53 353	89
			Summe Titel II.	2 422 329	25

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M	ℳ
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	82 957	77
	3		Bergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen, bezw. in gemeinschaftlichen Verkehren	14 519	85
	4		Bergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungsbureauz	1 296	8
			Summe Titel III.	98 773	70
IV.			Bergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.		
	1		Miethe, (einschließlich Conventionalstrafen) für:		
		1	Locomotiven	—	—
		2	Wagen	128 955	90
	2		Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel	15	—
			Summe Titel IV.	128 970	90
V.			Erträge aus Veräußerungen.		
	1		Aus dem Verkaufe von bei Erneuerungen gewonnenen Materialien (die Erträge hierfür sind dem Erneuerungsfonds überwiesen, vgl. Anlage V, I.)	—	—
	2		Aus dem Verkaufe anderweiter Betriebsmaterialien	1 811	95
	3		Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände	894	—
			Summe Titel V.	2 705	95
VI.			Berschiedene sonstige Einnahmen.		
	1		Telegraphen-Gebühren	3 376	40
	2		Pächte u. Miethen, sowie ökonomische Nutzungen aus Gebäuden u. Grundstücken, als:		
		1	Restaurationen	15 582	45
		2	Dienst- und Miethswohnungen	12 458	95
		3	Gräbereien, Pflanzungen, Ackerpacht	7 056	4
		4	Lagerplätze zc.	1 449	80
			Uebertrag	39 923	64

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M	ℳ
			Uebertrag	39 923	64
3			Bergütung der Post:		
	1		für Benutzung der Coupées zum Postdienst, Beförderung von Postwagen, Gestellung von Beiwagen	4 184	48
	2		für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren u. der Eisen- bahn-Postwagen	11 865	88
4			Entschädigung von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung für Benutzung und Be- gleitung von Bahnmeisterwagen u.	27	50
5			Zinsen und Coursgeinn aus Geldbeständen des Betriebes	74 272	13
6			Insgemein, wie Erfaz für beschädigte und zertrümmerte Gegenstände, nicht ab- gehobene Lohnbeträge u.	129	51
			Summe Titel VI.	130 403	14

Uebersicht der Betriebs-Einnahmen.

Titel I.	Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	2 098 432	59
Titel II.	Aus dem Güter-Verkehr	2 422 329	25
Titel III.	Bergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen u.	98 773	70
Titel IV.	Bergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	128 970	90
Titel V.	Erträge aus Veräußerungen	2 705	95
Titel VI.	Verschiedene sonstige Einnahmen	130 403	14
	Summe der Betriebs-Einnahmen	4 881 615	53

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Ausgaben.	
Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.				
Befoldungen und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
I.				
	1		Direction	
	2		Centralbureau	
	3		Ober-Betriebsinspection, 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 Befoldungen, Functionsgehälter und zeitweise Arbeitshilfe	
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder zc.	
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miete-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 Recordlöhne für Arbeiter	
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung	
	9		Mancogelder für Cassenführer	
	10	1	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:	
		a.	an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	
		b.	an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	
		2	Laufende Unterstützungen:	
		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 Unterstützungskassen	
	13		Insgesamt	
			Summe Titel II.	
Abtheilung III. Allgemeine Kosten.				
III.				
	1		Büreaubedürfnisse, Formulare, Bücher, Karten, Druckfachen, Billets zc.	
	2	1	Heizung der Dienstlocale, der Wartezimmer, Wärterwohnungen und Buden zc.	
		2	Erleuchtung derselben, einschließlich der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen zc.	
			Uebertrag	

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt-Betrag.	
Allgemeine Verwaltung.		Bahn-Verwaltung.		a. Kleinerer Bahnhofsdienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs-Dienst.		d. Zugförderungs-Dienst.			
M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ
36 900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36 900	—
100 138	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100 138	49
27 438	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 438	25
15 468	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 468	—
—	—	251 937	10	189 842	80	67 487	50	105 428	92	99 031	73	713 728	5
179 944	74	251 937	10	189 842	80	67 487	50	105 428	92	99 031	73	893 672	79
7 548	85	50 627	95	4 530	84	1 666	76	147	80	3 248	19	67 770	39
—	—	1 257	13	1 599	48	940	90	1 430	16	5 682	52	10 910	19
600	—	12 967	50	900	75	720	—	1 040	—	—	—	16 228	25
4 747	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 747	90
9 167	84	2 723	—	254	50	46	32	308	8	854	10	13 353	84
—	—	—	—	—	—	—	—	55 171	95	24 158	40	79 330	35
—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	38 605	70	38 608	70
1 782	40	—	—	57 494	9	36 382	75	—	—	34 184	43	129 843	67
636	45	17 097	89	10 737	27	4 089	13	11 915	93	5 911	46	50 388	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
280	—	800	—	963	50	275	—	1 080	—	80	—	3 478	50
350	—	—	—	155	—	80	—	—	—	235	—	820	—
60	—	—	—	436	—	120	—	240	—	324	—	1 180	—
—	—	—	—	312	—	—	—	—	—	204	—	516	—
155	—	426	—	945	50	660	—	132	50	879	50	3 198	50
15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—
3	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	50
4 543	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 543	99
33 936	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 936	53
24 317	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 317	98
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88 145	44	85 902	47	78 328	93	44 980	86	71 466	42	114 367	30	483 191	42
12 140	4	1 189	11	2 929	53	12 296	6	1 675	21	676	77	30 906	72
2 053	10	6 280	39	9 783	74	3 374	63	579	76	2 420	92	24 492	54
1 209	57	3 364	52	30 007	17	6 912	13	759	98	5 219	37	47 472	74
15 402	71	10 834	2	42 720	44	22 582	82	3 014	95	8 317	6	102 872	—

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Ausgaben.	
			Uebertrag	
III.	2	3	Reinigung der Dienstlocale einschließlich der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Locomotivschuppen zc.	
		4	Vorhalten von Wächterhunden und Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden zc.	
	3		Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien	
			Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke	
	4		Steuern (mit Ausnahme der Eisenbahnsteuer), Communalabgaben und öffentliche Lasten	
	5		Feuer-Versicherungs-Prämien	
	6	1	Rücklage zur Ansammlung eines Feuer-Versicherungs-Fonds	
		2	Gerichts-, Beeidigungs-, Notariats- und Proceß-Kosten, Stempel zc.	
	7		Kosten des Geldverkehrs mit Banken	
	8	1	Dividenden-Einlösungs-Kosten	
		2	Porto und Insertionskosten	
	9	1	Ersatzleistung für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände	
2		Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgeetze:		
10		a. in Folge directer Verpflichtung der eigenen Bahn:		
		a. einmalige Abfindungen, einschließlich der Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung		
11		β. fortlaufende Zahlungen		
		b. in Folge der vertragsmäßigen Uebernahme fremder Verpflichtungen		
12	3	Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze		
	4	Sonstige Entschädigungen		
IV.	IVa.		Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken in Folge von außergewöhnlichen Naturereignissen	
			Insgemein:	
		1	Kosten der Staatsaufsicht	
		2	Kosten von Conferenzen, Generalversammlungen zc.	
		3	Ausschmückung der Bahnhöfe bei festlichen Gelegenheiten	
		6	Fracht-Incasso	
		7	Anderweitige allgemeine sachliche Kosten, wie Beiträge zu den Vereinskosten zc.	
		Summe Titel III.		
			Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.	
			a. Anlagen auf freier Strecke, einschließlich der durchgehenden Hauptgeleise in den Bahnhöfen.	
IV.	IVa.	1	Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen, als: Parallelwege, Rampen, Gräben, Abpflasterungen, Futtermauern, Uferdeckungen, Wegeübergänge im Bahnniveau nebst Zubehör, Wärteraufgangstreppen, Seitendurchlässe, Entwässerungen, Riesekoffer	
		2	Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzug):	
			1	Unterhaltung des Geleises
		3	2	Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials loco Verwendungsstelle
			1	Unterhaltung der Wege-Unterführungen
		4	2	Unterhaltung der Bahn-Ueberbrückungen
			3	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe
		5		Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) auf freier Strecke, Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungstafeln, Neigungs- und Krümmungszeiger, Nummer- und Grenzsteine zc.
				Kosten für Wegräumen des Schnees, Instandhaltung und Ergänzung der Schneeschutzanlagen, Bestreuen der Schienen bei Glätteis
		6		Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten, Feuerwachen
				Uebertrag

A.	B.	C.								Gesamt-Betrag.			
		Transport-Verwaltung.											
		Allgemeine Verwaltung.		Bahn-Verwaltung.		a. Äußerer Bahnhofsdienst.		b. Expeditiöns-Dienst.		c. Zugbegleitungs-Dienst.		d. Zugförderungs-Dienst.	
M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ
15 402	71	10 834	2	42 720	44	22 582	82	3 014	95	8 317	6	102 872	—
1 201	39	344	58	2 826	60	780	73	189	90	187	39	5 530	59
—	—	—	—	612	—	318	—	—	—	—	—	930	—
2 937	42	217	70	5 016	77	4 920	30	928	37	2 289	98	16 310	54
1 800	—	127	27	494	25	—	—	—	—	—	—	2 421	52
1 643	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 643	56
2 846	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 846	60
7 500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 500	—
196	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	196	60
2 804	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 804	35
1 607	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 607	78
2 027	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 027	98
725	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	725	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 983	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 983	40
168	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	168	28
12 909	71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 909	71
636	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	636	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 200	—
497	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	497	8
5	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	40
—	—	—	—	—	—	1 268	91	—	—	—	—	1 268	91
798	32	—	—	—	—	17	30	—	—	—	—	815	62
66 892	47	11 523	57	51 670	6	29 888	6	4 133	22	10 794	43	174 901	81
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	6 462	61	—	—	—	—	—	—	—	—	6 462	61
—	—	112 037	20	—	—	—	—	—	—	—	—	112 037	20
—	—	13 850	95	—	—	—	—	—	—	—	—	13 850	95
—	—	252	20	—	—	—	—	—	—	—	—	252	20
—	—	1 386	30	—	—	—	—	—	—	—	—	1 386	30
—	—	2 398	21	—	—	—	—	—	—	—	—	2 398	21
—	—	4 810	52	—	—	—	—	—	—	—	—	4 810	52
—	—	3 000	65	—	—	—	—	—	—	—	—	3 000	65
—	—	1 313	74	—	—	—	—	—	—	—	—	1 313	74
—	—	145 512	38	—	—	—	—	—	—	—	—	145 512	38

Tit.	Pof.	Unter- Pof.	Betriebs-Ausgaben.	
			M.	ℳ.
			Uebertrag	
	7		Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, der Bahnmeisterwagen und Draisinen	
	8		Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Böden, der Blockstationen und Wärterbuden, nebst deren Utensilien und Mobilien, Brunnen, Privets u.	
	9		Unterhaltung außergewöhnlicher Anlagen	
	10		Insgemein	
			Summe Titel IV a.	
	b. Bahnhofs-Anlagen.			
IV b.	1		Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen	
	2		Unterhaltung der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Beamtenwohnhäuser, Verwaltungsgebäude u.	
	3		Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen	
	4		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug):	
		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, Wasserfrähe, Pumpen, Brunnen, Röhrenleitungen, Wasserhebungs-Maschinen u.	
	6		Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofs-Anlagen, Gasanstalten, Hafensohlwerke u.	
	7		Insgemein	
			Summe Titel IV b.	
	c. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.			
IV c.	1		Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweglichen und Reservetheile, sowie der Bahnhofs-signale	
	2		Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutewerke, Batterien, tragbaren Apparate, sowie der zur Reparatur der Apparate und Leitungen erforderlichen Utensilien und Werkzeuge	
			Summe Titel IV c.	
			Hierzu = IV b.	
			= IV a.	
			Summe Titel IV.	
	V. Kosten des Bahnverkehrs.			
	a. Kosten der Züge.			
V a.	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. Aeußerer Bahnhofs- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugförderungs- Dienst.		M.
M.	ℳ.	M.	ℳ.	M.	ℳ.	M.	ℳ.	M.	ℳ.	M.	ℳ.	M.	ℳ.
												145 512	38
												2 952	18
												13 210	91
												113	45
												161 788	92
												3 922	17
												21 124	36
												19 119	92
												15 005	73
												1 675	69
												6 380	12
												8 517	26
												514	43
												1 667	30
												77 926	98
												1 254	91
												4 584	84
												5 839	75
												77 926	98
												161 788	92
												245 555	65
												242 660	17
												10 914	22
												253 574	39
												253 574	39

		Betriebs-Ausgaben.	
Uebersicht der Betriebs-Ausgaben.			
Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.			
Titel	I.	Befoldungen	
Titel	II.	Anderer 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		4 881 615, ⁵³ M.	
Summe der Betriebs-Ausgaben		2 564 630, ²⁴ =	
		Ueberschuß 2 316 985, ²⁹ M.	

A. Allgemeine Verwaltung.		B. Bahn-Verwaltung.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt- Betrag.	
				a. Äußerer Bahnhof-Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs-Dienst.		d. Zugförderungs-Dienst.			
M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ
179 944	74	251 937	10	189 842	80	67 487	50	105 428	92	99 031	73	893 672	79
88 145	44	85 902	47	78 328	93	44 980	86	71 466	42	114 367	30	483 191	42
66 892	47	11 523	57	51 670	6	29 888	6	4 133	22	10 794	43	174 901	81
—	—	245 555	65	—	—	—	—	—	—	—	—	245 555	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	598 341	4	598 341	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 410	18	33 192	50	8 992	—	11 589	5	7 008	31	—	—	64 192	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104 775	49	104 775	49
338 392	83	628 111	29	328 833	79	153 945	47	188 036	87	927 309	99	2 564 630	24

Gewinn- und Verlust-

		Debet.		Haben		Haben	
				ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1.	Betriebs-Ausgaben:						
	Titel I. Besoldungen der etatmäßigen Beamten	893 672	79				
	= II. Andere persönliche Ausgaben	483 191	42				
	= III. Allgemeine jährliche Kosten	174 901	81				
	= IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen	245 555	65				
	= V. Kosten des Bahntransports	598 341	4				
	= VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände*)	—	—				
	= VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen*)	—	—				
	= VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten	64 192	4				
	= IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	104 775	49				
				2 564 630	24		
2.	Amuitäten:						
	a. Zinsen			866 286	—		
	b. Amortisation 93 714,00 ℳ,						
	wovon zur Dotierung des gesetzlichen Reservefonds						
	dienen (§ 185 b und 239 b des Actien-Gesetzes) 5 %						
	des Reingewinns von 942 608,35 ℳ	47 130,42 =		47 130	42		
		46 583,58 ℳ,		46 583	58		
3.	Rücklage in den Erneuerungsfonds			370 000	—		
4.	Eisenbahnsteuer			25 987	69		
5.	Tantiemen			18 389	25		
6.	Rücklage in den statutarischen Reservefonds			3 008	35		
7.	Dividende, 5,8 % auf 16 200 000 ℳ Stammactien-Capital			939 600	—		
8.	Gewinnvortrag auf 1888			310 000	—		
				5 191 615	53		
			Summe				

*) 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	
Aufwendung des statutarischen Reservefonds zum Bau der Secundärbahn Malchin-Waren	439 424,81 =	
Baufonds (Grundcapital-Erhöhung vom Jahre 1884) Ausgabe für Erweiterungsbauten	1 628 075,09	
Vorläufig gezahlt für den Bau der Bahnstrecken: Güstrow-Schwaan	744 696,96	
Schwerin-Criviß	23 024,74 =	
Bestand	304 203,21 =	
	<u>1 071 924,91 =</u>	
	<u>2 700 000,00 =</u>	
Werth der vorräthigen Betriebs- und Werkstatt-Materialien	35 839 424	81
Effecten des statutarischen Reservefonds, des Erneuerungsfonds, des Feuerversicherungsfonds, der Beamten-Pensionskasse, des Betriebs-Contos	526 688	80
Verschiedene Debitoren	2 714 163	35
Cassenbestand und Bankguthaben	26 944	15
	594 684	86
Summe:	<u>39 701 905</u>	<u>97</u>

31. December 1887.

Passiva.		M	S
Stammactien-Capital		16 200 000	—
Capitalwerth der an die Großherzogliche Regierung noch auf 49 Jahre abzuführenden Annuitäten		18 167 048	—
Amortisirter Betrag des Annuitäten-Capitals 1873—1887	1 032 952,00 M,		
wovon jedoch bis 1886	113 927,34 M,		
pro 1887	47 130,42 "		
	Zusammen 161 057,76 "		
zur Dotirung des gesetzlichen Reservefonds dienen und daher hier als Passivum nur zum Ansatz kommen		871 894	24
Beitrag des statutarischen Reservefonds zum Bau der Secundärbahn Maschinen-Waren		439 424	81
Erneuerungsfonds, einschließlich des Zuschusses pro 1887 von 370 000 M		1 117 427	87
Gesetzlicher Reservefonds, einschließlich der Dotirung pro 1887		201 442	6
Statutarischer Reservefonds, einschließlich des Zuschusses pro 1887 von 3 008,35 M		446 871	79
Feuerversicherungsfonds		141 503	81
Bestand der Beamten-Pensions-Casse		721 352	73
Verschiedene Creditoren		145 340	66
Reingewinn		1 249 600	—
	Summe:	39 701 905	97

Rechnung des Baufonds pro 1887.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M	℔	M	℔
I. Einnahme.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1886 laut Geschäftsbericht Anl. IV.			1 230 749	—
Summe der Einnahme:			1 230 749	—
II. Ausgabe.				
1) Bau-Ausführungen.				
Herstellung eines zweiten Geleises auf der Strecke Warnow-Bützow-Güstrow incl. Erdarbeiten, Nachstopfen, Reguliren zc. und in Verbindung damit Veränderung der Bahnhofsanlagen zu Warnow, Bützow und Güstrow (Restbetrag)	3 608	36		
Erweiterung und Veränderung der Bahnhofsanlagen zu Schwaan und Kleinen (Theilbetrag)	5 796	99		
Erweiterung des Verwaltungsgebäudes zu Schwerin durch einen umfangreichen Anbau (Restbetrag)	3 126	61		
Umänderung der Bahnhofs-Einfahrtsignale und Herstellung der Weichensicherungen aus §. 1, Abf. 2 des neuen Bahn-Polizei-Reglements (Restbetrag).	44 394	48	56 926	44
2) Betriebs-Mittel.				
Ausrüstung von bedeckten Güterwagen mit Bänken für Militärtransporte	1 872	96		
Ausrüstung von 36 Stück Locomotiven und 33 Stück Tendern mit automatischer Luftdruckbremse	56 517	88		
Ausrüstung von 66 Stück Wagen als Apparatwagen für die automatische Luftdruckbremse incl. Nothbremsvorrichtung	35 940	70		
Ausrüstung von 35 Stück Wagen als Leitungswagen zu der automatischen Luftdruckbremse incl. Nothbremsvorrichtung	7 566	11	101 897	65
Summe der Ausgabe:			158 824	9
III. Abschluß.				
Einnahme	1 230 749	—		
Ausgabe	158 824	9		
Bestand des Baufonds ult. 1887:	1 071 924	91		

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1887.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M	S	M	S
I. Einnahme.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1886 laut Geschäftsbericht, Anl. V			1 010 490	82
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängiger Materialien, als Schienen, Schwellen, Werkstatt-Abfällen zc.	124 015	1		
Zinsen auf vorräthige Effecten, abzüglich der Zinsen-Ausgabe für aus Betriebsmitteln zu Erneuerungszwecken geleistete Vorschüsse	32 379	—		
Regulativmäßiger Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1887	370 000	—	526 394	1
Summe der Einnahme:			1 536 884	83
II. Ausgabe.				
1) Oberbau.				
Auswechslung des Oberbaumaterials, als Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug zur gewöhnlichen Unterhaltung der Bahnstrecken	309 702	45		
Erneuerung der Weichen und einzelner Theile derselben	17 638	41	327 340	86
2) Betriebsmittel.				
a. Locomotiven und Tender.				
Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst einer Kesselflatte an 1 Güterzugs- und 2 Personenzugs-Locomotiven	3 124	53		
Erneuerung der Feuerbüchsen-Rohrwand an 1 Locomotive	936	35		
Erneuerung des Feuerthürringes unter Anbringung einer Deckplatte nebst Schuttring an der Feuerthüröffnung an 7 Stück Locomotiven	3 500	—		
Erneuerung des Schornsteins an 4 Stück und der Schieberrahmen an 6 Stück Locomotiven	1 140	—		
Erneuerung des Injectors an 6 Stück Locomotiven	1 200	—		
Erneuerung von 26 Stück Phosphorbronze-Dampfschiebern	2 600	—		
Erneuerung des Bodens und der inneren Seitenwände an 3 Stück Tendern	1 050	—		
Erneuerung von 538 Stück Siederohren in den Locomotiven	2 871	39		
Neubeschaffung und Aufziehen zc. von 106 Stück Locomotiv- und 50 Stück Tender-Radreifen	15 467	21	31 889	48
Uebertrag:			359 230	34

Ausgaben des Erneuerungsfonds. (Fortsetzung.)

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	Ab	Ab	Ab	Ab
Uebertrag			359 230	34
b. Personenwagen.				
Neubeschaffung eines Personenwagens IV. Classe mit Bremse und bedecktem Bremser- sitz, Ofenheizung, Gasbeleuchtung und Ventilation, incl. Achsen und Räder .	5 514	4		
Erneuerung der Polster und Polsterbezüge nebst Gardinen und Rouleaux in 7 Coupées I. Classe und 25 Coupées II. Classe	6 830	83		
Neudecorirung des 4rädri- gen Salonwagens Nr. 6, sowie Einrichtung eines Closets nebst Toilette in einem Seitencoupee und Ausrüstung desselben als Leitung- swagen für continuirliche Bremsen	4 150	32		
Erneuerung der Wand- und Deckenverkleidung in 29 Coupées I. und II. Classe .	1 450	—		
Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 9 Stück Personenwagen .	315	—		
Neubeschaffung und Aufziehen von 122 Stück Radreifen für Personenwagen . .	8 079	56	26 339	75
e. Güterwagen.				
Neubeschaffung eines bedeckten 4rädri- gen Güterwagens mit bedecktem Bremser- sitz, incl. Achsen und Räder	3 633	74		
Neubeschaffung von 2 Stück 4rädri- gen bedeckten Güterwagen ohne Bremse, incl. Achsen und Räder	5 889	13		
Neubeschaffung von 2 Stück 4rädri- gen offenen Güterwagen ohne Bremse, incl. Achsen und Räder	5 085	68		
Erneuerung des Oberkastens an 1 Etagen- (Vieh- und Pferde-) Wagen	1 048	41		
Erneuerung des Oberkastens an 7 Stück offenen Güterwagen, davon 4 Stück mit hohen und 3 Stück mit niedrigen Bords	2 235	62		
Erneuerung der Fußböden an 16 Stück Güterwagen	1 280	—		
Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 16 Stück Güterwagen . .	560	—		
Neubeschaffung und Aufziehen von 190 Stück Radreifen für Güterwagen . . .	12 582	93	32 315	51
3) Sonstige Ausgaben.				
Beischaffung einer Draifine	1 375	61		
Coursverlust auf ausgeloopte, bezw. vorräthige Effecten	195	75	1 571	36
Summe der Ausgabe:			419 456	96
III. Abschluß.				
Einnahme	1 536 884	83		
Ausgabe	419 456	96		
Bestand des Erneuerungsfonds ult. 1887:			1 117 427	87

Rechnung des statutarischen Reservefonds pro 1887.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M	§	M	§
I. Einnahme.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1886 laut Geschäftsbericht Anl. VI			450 394	85
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1887	3 008	35	3 008	35
Summe der Einnahme:			453 403	20
II. Ausgabe.				
1) Oberbau.				
Herstellung eines Anschlußgeleises auf dem Bahnhofe Lalendorf für Rübentransporte	2 589	69		
Einlegung einer Weiche mit einem 44 m langen Stumpfgeleis zur Sicherung der Geleiskreuzung mit dem Lübeck-Büchener Streckengeleis auf dem Rangirbahnhofs Lübeck	682	1	3 271	70
2) Gebäude.				
a. Auf den Bahnhöfen.				
Vergrößerung des Empfangsgebäudes durch Anbau eines zweiten Warteraumes auf der Haltestelle Wafedow	1 941	40	1 941	40
b. Auf der Strecke.				
Erbauung eines Wärterwohnhauses nebst Stallgebäude auf der Strecke Güstrow-Lalendorf (Theilbetrag)	168	10	168	10
3) Werkstätten-Betrieb.				
Beschaffung von 1 Satz Hebeböcken für die Werkstatt Schwerin	700	—	700	—
4) Sonstige Ausgaben.				
Kosten der Vorarbeiten für eine projectirte Eisenbahn-Verbindung von Dörzgenhof nach Woldegk	450	21	450	21
Summe der Ausgabe:			6 531	41
III. Abschluß.				
Einnahme	453 403	20		
Ausgabe	6 531	41		
Bestand des statutarischen Reservefonds ult. 1887:	446 871	79		

Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1887.

№.	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut		Frachtgut		Eilgut	
		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.		Tonnen.	
		¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀
1	Lübeck	46 329	8	575	3	71 827	2	528	2	118 157	0	1 103	5
2	Lüdersdorf	414	8	1	2	584	6	5	7	999	4	6	9
3	Schönberg	6 180	2	70	8	5 173	4	54	2	11 353	6	125	0
4	Grevesmühlen	15 256	8	114	5	7 724	3	80	1	22 981	1	194	6
5	Bobitz	4 616	9	14	4	1 048	9	15	8	5 665	8	30	2
6	Kleinen	2 358	7	6	4	5 926	3	20	0	8 285	0	26	4
7	Mecklenburg	783	8	1	9	755	4	6	6	1 539	2	8	5
8	Wismar	82 581	6	311	5	18 403	8	224	7	100 985	4	536	2
9	Lübstorf	1 219	2	3	1	602	0	5	7	1 821	2	8	8
10	Schwerin	28 012	5	487	4	61 621	5	532	7	89 634	0	1 020	1
11	Holthusen	659	6	3	2	649	9	10	4	1 309	5	13	6
12	Bachun	1 769	6	6	9	1 053	4	11	6	2 823	0	18	5
13	Hagenow	88 983	0	646	3	64 216	8	600	2	153 199	8	1 246	5
14	Bentischow	2 332	1	14	9	1 139	3	18	8	3 471	4	33	7
15	Bibow	3 256	2	—	—	985	4	—	—	4 241	6	—	—
16	Blankenberge	17 722	2	56	8	13 584	5	106	9	31 306	7	163	7
17	Friedrichswalde	850	4	—	—	180	9	—	—	1 031	3	—	—
18	Warnow	2 063	1	13	3	790	8	12	2	2 853	9	25	5
19	Bützow	16 325	8	86	3	18 762	4	114	0	35 088	2	200	3
20	Schwaan	13 229	0	49	7	2 987	7	61	1	16 216	7	110	8
21	Kostock	28 810	7	561	0	37 689	3	442	2	66 500	0	1 003	2
22	Güstrow	37 240	1	285	4	82 326	5	283	6	119 566	6	569	0
23	Lüffow	2 082	0	1	0	369	0	1	0	2 451	0	2	0
24	Wistorf	1 129	5	—	6	337	7	—	8	1 467	2	1	4
25	Valendorf	29 461	8	169	7	21 533	5	236	5	50 995	3	406	2
26	Neu-Wokern	5 508	2	—	—	1 723	3	—	—	7 231	5	—	—
27	Teterow	24 445	8	193	8	17 161	8	137	0	41 607	6	330	8
28	Malchin	27 990	1	90	7	43 530	0	99	9	71 520	1	190	6
29	Gielow	2 459	2	9	0	552	2	4	8	3 011	4	13	8
30	Basedow	8 129	9	3	1	3 353	9	2	0	11 483	8	5	1
31	Schwinkendorf	5 616	5	6	1	3 487	2	6	5	9 103	7	12	6
32	Hinrichshagen	1 623	9	—	—	570	0	—	—	2 193	9	—	—
33	Levenstorf	3 230	1	4	0	347	2	—	9	3 577	3	4	9
34	Schönau-Falkenhagen	1 930	5	2	1	265	6	1	7	2 196	1	3	8
35	Waren	2 748	5	20	2	9 055	1	37	2	11 803	6	57	4
36	Stavenhagen	14 854	6	85	2	18 390	3	80	3	33 244	9	165	5
37	Rastorf	2 791	2	—	—	1 112	8	—	—	3 904	0	—	—
38	Kleeth	6 952	8	7	0	3 420	4	8	0	10 373	2	15	0
39	Mölln	3 614	5	14	9	2 100	2	10	2	5 714	7	25	1
40	Neubrandenburg	18 606	4	264	8	47 372	4	451	6	65 978	8	716	4
41	Sponholz	729	7	3	8	1 302	8	4	1	2 032	5	7	9
42	Derzhnhof	9 627	1	78	9	8 859	4	27	0	18 486	5	105	9
43	Landesgrenze	39 217	1	252	8	30 866	4	273	8	70 083	5	526	6
	Summe:	613 745	5	4 518	0	613 745	5	4 518	0	1 227 491	0	9 036	0

Nachweisung der im Jahre 1887 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

№.	Von	I. Fahr- zeuge. Stück.	II. Vieh.									
			Pferde, Ponys, Füllen, Maul- thiere, Esel. Stück.	Ochsen, Stiere. Stück.	Kühe, Küder (Zerfen). Stück.	Kälber. Stück.	Schweine. Stück.	Zerfel. Stück.	Schafe, Lämmer, Ziegen. Stück.	Gänse, Puter. Stück.	Hunde. Stück.	Menagerie- u. andere Thiere. Stück.
1	Lübeck	15	2 827	440	1 242	95	259	35	1 863	—	160	—
2	Lüdersdorf	1	—	—	—	—	—	—	—	—	29	—
3	Schönberg	—	130	169	572	568	3 383	15	3 419	—	77	—
4	Grevesmühlen	—	426	51	500	10	494	61	7 415	—	70	—
5	Plüschow	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—
6	Bobitz	—	20	1	37	12	87	—	827	—	27	—
7	Kleinen	1	93	76	146	13	60	—	2 639	—	141	—
8	Mecklenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	—
9	Wismar	17	420	224	1 491	620	8 588	—	13 314	—	195	—
10	Lübtorf	—	1	1	2	3	—	—	133	—	36	—
11	Schwerin	22	371	82	266	189	6 356	487	7 385	—	448	—
12	Holthusen	—	—	—	—	24	30	—	2	—	44	—
13	Zachun	—	1	—	—	8	1	—	5	—	42	—
14	Hagenow	11	771	379	283	30	99	337	363	—	323	—
15	Bentjchow	—	5	40	35	23	92	—	1	—	19	—
16	Blanfenberg	38	41	222	1 026	352	6 236	—	5 196	—	92	—
17	Warnow	—	27	74	29	1	170	—	228	—	21	—
18	Bühow	—	202	86	453	145	1 699	60	3 239	116	148	12
19	Schwaan	—	218	152	1 169	449	3 008	19	4 331	—	124	—
20	Rostock	55	273	41	256	10	361	15	3 047	134	280	—
21	Güstrow	109	309	370	971	322	7 003	816	7 754	—	248	—
22	Lüssow	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
23	Mistorf	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2	—
24	Valendorf	59	162	90	307	42	437	—	4 199	—	123	—
25	Neu-Wofern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—
26	Teterow	32	236	75	1 495	584	8 659	179	13 492	—	122	—
27	Malschin	7	190	18	453	221	1 880	—	4 817	—	125	—
28	Gielow	—	—	2	4	—	—	—	—	—	8	—
29	Bajedow	—	—	—	1	—	61	—	28	—	18	—
30	Schwinkendorf	—	—	15	44	2	328	—	647	—	9	—
31	Levenstorf	—	1	1	6	—	6	—	—	—	11	—
32	Schönau-Falkenhagen	—	—	1	6	3	84	—	50	—	29	—
33	Waren	—	3	—	16	1	—	50	—	—	76	—
34	Staventhagen	—	71	195	534	553	3 294	30	3 923	500	53	—
35	Aleeth	—	12	9	18	1	—	—	151	—	16	—
36	Mölln	—	6	16	53	20	59	—	681	—	27	—
37	Neubrandenburg	27	746	132	769	72	194	50	2 251	—	232	—
38	Sponholz	—	1	—	3	—	—	—	—	—	27	—
39	Derzhnhof	—	35	9	139	16	142	64	313	—	52	—
40	Landesgrenze	7	1 271	763	103	20	3 735	26	12 004	2 649	158	—
	Summe:	401	8 869	3 735	12 430	4 409	56 805	2 244	103 717	3 399	3 681	12

Zusammen 199 301 Stück Vieh (incl. Hunde der Reisenden).

Davon sind befördert im Binnenverkehr 36 736 Stück,
im Verkehr mit anderen Bahnen 162 565 "

Summe wie vor: 199 301 Stück.

Vergleichende Uebersicht
von und nach den einzelnen
mit Angabe der von den
Es sind befördert:

Von	1887.		1886.		1885.							
	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	2	113 597	1	9 950 682	3	103 582	1	8 848 531	3	99 647	1	8 497 889
Lüdersdorf	23	11 890	27	140 124	23	11 399	27	132 281	24	10 415	28	120 393
Schönberg	13	40 436	15	1 111 524	13	38 232	14	1 033 020	14	36 975	16	974 855
Grevesmühlen	16	34 664	14	1 295 281	15	33 127	12	1 249 731	13	38 456	12	1 572 585
Plüschow	35	4 430	34	61 991	35	3 810	35	51 378	36	3 101	37	32 507
Bobitz	26	9 351	21	253 035	26	8 983	22	246 027	25	9 312	22	254 807
Kleinen	15	35 816	18	900 030	14	34 794	18	879 439	15	35 469	17	882 596
Mecklenburg	25	10 063	30	96 058	25	9 651	31	90 051	26	8 051	30	76 028
Wismar	7	71 753	8	2 981 905	7	66 698	8	2 764 751	7	65 205	8	2 745 558
Lübstorf	22	12 215	26	142 774	22	11 628	26	132 425	22	10 776	27	124 618
Schwerin	1	169 550	2	7 240 223	1	157 608	3	6 612 822	1	153 593	3	6 440 901
Holtshusen	24	11 251	28	137 595	24	10 158	29	126 063	23	10 621	26	135 122
Bachun	20	13 649	23	242 810	21	12 501	23	216 588	21	12 649	23	223 808
Kirch-Zezar	40	1 301	39	24 492	39	1 276	39	24 882	39	1 169	38	24 464
Hagenow	6	71 769	7	3 197 297	6	72 562	7	3 365 484	6	69 839	7	3 274 773
Bentjchow	33	6 390	25	186 831	32	6 200	25	179 883	31	6 423	25	182 807
Blankenberg	17	29 302	13	1 313 094	17	26 083	13	1 091 720	16	26 651	13	1 134 200
Warnow	29	7 622	24	212 178	30	7 305	24	197 481	29	6 658	24	187 982
Bützow	10	50 093	11	1 826 190	10	48 054	11	1 789 538	10	49 710	11	1 884 154
Schwaan	12	44 069	16	1 096 705	12	40 139	16	1 008 836	12	41 031	15	1 046 999
Rostock	3	109 439	3	6 636 802	2	111 468	2	7 177 359	2	116 925	2	7 762 249
Güstrow	4	85 313	6	3 808 710	4	80 832	6	3 820 557	4	83 982	6	4 029 915
Lüffow	41	1 211	41	12 271	—	—	—	—	—	—	—	—
Wistorf	39	1 362	40	16 393	—	—	—	—	—	—	—	—
Lalendorf	14	36 884	12	1 487 884	16	28 419	17	997 200	18	21 606	18	656 438
Neu-Wokern	32	6 876	32	81 318	34	5 574	33	61 467	38	1 803	39	20 931
Peterow	11	47 013	9	2 101 518	11	44 113	10	1 812 575	11	43 527	10	1 973 350
Malchin	9	54 267	10	2 065 393	9	55 707	9	1 943 137	9	57 567	9	2 100 190
Gielow	30	7 227	35	56 464	27	7 923	34	59 864	30	6 494	33	50 959
Badedow	36	3 919	36	49 904	36	3 714	37	39 278	35	3 544	35	38 045
Schwinkendorf	31	7 062	31	94 410	31	6 793	30	91 328	32	6 018	32	80 856
Lebenstorf	37	3 604	37	40 533	37	3 586	36	41 104	34	3 797	34	44 282
Schönan-Falkenhagen	38	2 765	38	28 750	38	2 809	38	31 290	37	3 027	36	37 080
Waren	21	12 716	20	268 620	20	14 487	19	427 846	19	16 948	19	615 551
Stavenhagen	18	25 175	17	974 127	18	25 896	15	1 018 743	17	26 238	14	1 052 401
Neeth	34	5 868	29	121 393	33	5 971	28	128 806	33	5 662	29	103 816
Mölln	27	7 682	22	252 870	28	7 826	21	264 265	27	7 749	21	276 287
Neubrandenburg	5	75 028	5	4 355 466	5	78 364	5	4 725 662	5	81 772	5	5 254 380
Sponholz	28	7 703	33	78 700	29	7 637	32	76 941	28	7 676	31	68 548
Derghen Hof	19	15 248	19	374 242	19	15 560	20	375 211	20	16 044	20	386 862
Landesgrenze	8	55 701	4	5 009 835	8	56 054	4	5 066 521	8	64 145	4	5 462 175
Summe:		1 321 274		60 318 422		1 266 523		58 200 085		1 270 275		59 831 361

Jede Person hat durch-
schnittlich zurückgelegt:

45,653 Kilometer.

45,953 Kilometer.

47,101 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

Der Personenbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1887.		1886.		1885.							
	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	2	118 489	1	10 816 512	3	108 753	1	9 749 742	3	108 151	1	9 630 281
Lüdersdorf	20	13 998	26	161 924	21	13 288	26	151 575	22	12 437	26	139 572
Schönberg	13	38 473	16	1 048 047	13	36 770	15	986 893	13	35 696	16	958 161
Brevesmühlen	16	34 534	13	1 284 356	15	33 115	12	1 233 954	15	32 780	12	1 198 905
Plüschow	36	4 146	34	56 101	38	3 188	35	44 262	37	2 333	37	26 035
Bobitz	25	9 895	29	266 930	26	9 100	22	244 611	25	9 127	22	244 215
Kleinen	15	35 220	18	886 686	14	33 730	18	896 748	14	34 395	17	951 208
Mecklenburg	26	9 688	31	92 485	25	9 198	31	86 463	27	7 135	31	69 378
Wismar	7	71 772	8	2 908 022	7	68 607	8	2 813 516	7	66 093	8	2 733 282
Lübstorf	22	11 944	27	136 115	23	11 409	28	126 671	23	10 682	28	116 942
Schwerin	1	170 974	2	7 132 946	1	160 944	3	6 707 298	1	158 538	3	6 606 274
Hofthufen	24	9 757	29	115 541	24	9 238	29	111 271	24	9 845	27	121 876
Zachun	21	13 123	23	229 954	22	12 223	23	214 125	21	12 763	23	226 062
Kirch-Zejar	41	1 050	39	21 410	39	1 077	39	21 160	39	1 038	38	21 054
Hagenow	6	74 768	7	3 585 712	6	73 909	6	3 783 679	6	72 017	7	3 824 864
Deutschow	33	6 277	25	176 702	33	6 133	25	173 834	30	6 417	25	174 448
Blankenberg	17	29 002	14	1 244 953	18	25 417	13	1 042 123	16	26 014	13	1 077 002
Warnow	27	8 198	24	206 347	27	7 782	24	195 142	28	7 044	24	184 904
Bülow	10	49 884	9	1 805 320	10	46 949	11	1 721 757	10	49 040	11	1 816 636
Schwaan	12	43 566	15	1 103 395	12	39 966	14	1 025 609	12	41 036	14	1 051 932
Rostock	3	111 346	3	6 862 545	2	110 363	2	6 981 958	2	117 027	2	7 747 524
Güstrow	4	84 504	6	3 771 372	4	80 038	7	3 756 913	5	82 955	6	4 031 280
Lüßow	40	1 222	41	11 935	—	—	—	—	—	—	—	—
Mistorf	39	1 577	40	17 540	—	—	—	—	—	—	—	—
Lalendorf	14	36 336	12	1 425 609	16	27 877	17	940 885	18	21 662	18	645 001
Neu-Wokern	32	6 567	33	72 034	34	5 392	33	58 092	38	1 828	39	20 085
Teterow	11	44 434	10	1 755 139	11	44 836	10	1 837 350	11	43 082	10	905 868
Malchin	9	51 857	11	1 736 316	8	55 359	9	1 917 930	8	57 678	9	2 060 989
Gielow	30	6 695	35	52 228	29	7 386	34	55 849	31	6 214	33	49 087
Basjedow	27	3 703	37	40 245	36	3 649	37	38 568	35	3 630	36	38 241
Schwinfendorf	28	7 413	30	98 364	30	7 079	30	94 804	32	6 142	30	81 988
Levenstorf	35	4 066	36	44 448	35	3 870	36	43 503	34	3 997	34	46 322
Schönan-Falkenhagen	38	3 268	38	32 749	37	3 253	38	34 522	36	3 364	35	38 434
Waren	23	11 751	21	262 134	20	14 244	19	455 461	19	16 770	19	619 778
Stavenhagen	18	24 936	17	936 450	17	25 744	16	985 856	17	25 737	15	982 165
Rleeth	34	5 908	28	115 843	32	6 357	27	128 942	33	5 839	29	103 362
Mölln	29	7 387	22	238 853	28	7 442	21	244 796	26	7 888	21	269 178
Neubrandenburg	5	77 522	4	4 604 784	5	78 589	4	4 699 730	4	88 440	4	5 228 953
Sponholz	31	6 558	32	67 084	31	6 798	32	66 790	29	6 789	32	62 040
Derzgenhof	19	15 893	19	456 373	19	15 787	20	366 987	20	16 256	20	376 673
Landesgrenze	8	53 573	5	4 436 919	9	51 664	5	4 160 770	9	52 396	5	4 351 362
Summe:		1 321 274		60 318 422		1 266 523		58 200 085		1 270 275		59 831 361

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

45,052 Kilometer.

45,953 Kilometer.

47,101 Kilometer.

Bedeutung für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

Vergleichende Uebersicht von und nach den einzelnen mit Angabe der von den

Es sind befördert:

Von	1887.				1886.				1885.									
	Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.							
	†	‡	†	‡	†	‡	†	‡	†	‡	†	‡						
Lübeck	3	46 905	1	3	5 533 408	8	3	48 871	9	2	6 014 337	9	3	56 637	6	2	6 620 111	0
Lüdersdorf	43	416	0	43	6 341	6	40	395	5	41	5 412	3	39	367	3	39	5 654	1
Schönberg	20	6 251	0	19	148 147	4	20	6 223	2	19	149 111	0	23	4 902	7	22	123 110	7
Grevesmühlen	14	15 371	3	15	648 370	3	14	14 154	4	15	564 451	4	15	11 959	8	15	518 455	8
Bobitz	23	4 631	3	17	189 573	7	25	2 990	5	20	111 750	7	29	2 546	5	26	95 127	6
Neuen	30	2 365	1	30	78 478	4	30	2 104	7	29	61 746	7	32	2 033	8	30	57 393	2
Mecklenburg	40	785	7	33	33 977	4	41	372	1	37	23 845	7	38	746	9	33	48 881	3
Wismar	2	82 893	1	2	4 850 035	2	2	74 743	1	3	4 660 793	4	2	76 268	5	3	4 954 716	5
Lübstorf	37	1 222	3	31	57 038	8	36	1 184	6	32	51 701	6	34	1 411	8	29	68 184	9
Schwerin	8	28 499	9	8	1 438 297	1	10	23 391	8	10	1 170 155	2	10	15 831	9	11	807 008	7
Holtshufen	42	662	8	42	12 618	9	38	554	1	39	10 261	0	40	292	5	40	4 736	3
Jachun	35	1 776	5	36	30 491	2	32	2 058	9	34	39 369	5	36	1 231	2	37	27 170	8
Hagenow	1	89 629	3	1	7 735 306	4	1	82 912	4	1	6 729 022	4	1	85 073	6	1	7 048 511	3
Rentschow	31	2 347	0	27	94 294	0	26	2 792	0	26	89 847	1	33	1 440	8	35	37 709	9
Bibow	25	3 256	2	21	130 257	1	28	2 483	5	24	96 724	1	28	2 853	1	23	115 928	1
Blankenberg	12	17 779	0	12	1 011 076	5	13	15 030	9	13	839 441	1	12	13 669	3	12	773 611	0
Friedrichswalde	39	850	4	39	26 122	1	34	1 465	5	28	64 465	8	31	2 096	5	28	69 280	7
Warnow	33	2 076	4	24	108 346	9	35	1 349	0	30	59 349	9	35	1 235	2	32	49 929	7
Bützow	13	16 412	1	13	772 871	4	15	13 709	8	12	888 774	7	16	11 174	6	14	664 826	3
Schwaan	16	13 278	7	16	506 224	5	16	9 243	9	16	526 129	5	19	7 293	6	17	413 653	6
Rostock	7	29 371	7	6	2 165 662	7	6	26 587	8	6	2 366 107	0	8	27 039	3	6	2 655 340	4
Güstrow	5	37 525	5	5	2 407 968	4	5	36 728	5	5	2 669 757	8	5	38 971	3	5	2 897 308	6
Düssow	32	2 083	0	37	29 314	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wistorf	38	1 130	1	40	20 422	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lasendorf	6	29 631	5	7	1 771 562	6	11	21 256	5	11	1 176 737	4	17	9 575	4	18	316 117	7
Neu-Wokern	22	5 508	2	20	131 688	5	22	4 427	3	22	106 253	6	24	4 112	9	25	99 164	1
Detterow	10	24 639	6	11	1 060 681	7	8	25 986	3	8	1 473 532	7	9	25 466	9	8	2 044 506	4
Platzin	9	28 080	8	9	1 252 406	8	7	26 300	1	9	1 210 099	5	6	36 964	8	9	1 603 977	9
Gielow	29	2 468	2	34	33 433	0	27	2 787	8	33	42 410	4	27	2 859	6	34	40 352	6
Baschow	18	8 133	0	25	97 176	5	18	7 053	4	27	88 474	7	14	13 068	9	20	154 551	0
Schwinfendorf	21	5 622	6	28	85 767	5	21	5 863	6	25	93 031	7	20	7 231	2	24	107 126	8
Hinrichshagen	36	1 623	9	38	29 230	2	33	1 526	2	35	27 471	6	26	3 134	7	31	56 113	8
Leventorf	26	3 234	1	18	158 831	2	37	721	4	38	10 943	2	37	803	5	38	13 478	7
Schönau-Falkenhagen	34	1 932	6	32	39 217	7	31	2 078	9	31	57 138	5	11	14 039	4	10	1 103 502	3
Waren	28	2 768	7	26	95 555	1	24	3 342	1	17	183 741	5	22	5 294	3	16	445 098	4
Stavenhagen	15	14 939	8	14	701 310	2	12	16 601	9	14	738 259	5	13	13 368	4	13	758 290	8
Kastorf	27	2 791	2	35	33 329	0	29	2 154	5	36	27 382	8	30	2 488	3	36	31 556	6
Kleeth	19	6 959	8	23	125 709	3	19	6 479	2	21	111 452	1	21	6 870	8	21	126 541	9
Mölln	24	3 629	4	29	80 880	3	23	4 039	5	23	97 234	1	25	4 024	9	27	89 281	0
Neubrandenburg	11	18 871	2	10	1 147 363	1	9	24 685	9	7	1 738 793	8	7	36 401	7	7	2 602 795	1
Sponholz	41	733	5	41	12 999	7	39	500	6	40	6 351	5	41	141	8	41	2 469	4
Derzhnhof	17	9 706	0	22	127 478	9	17	8 256	8	18	183 527	6	18	9 263	3	19	248 873	7
Landesgrenze	4	39 469	9	4	2 754 816	0	4	37 210	1	4	2 915 609	0	4	40 907	8	4	2 959 575	8
Summe:		618 263	5		37 774 082	5		570 620	2		37 481 001	0		601 096	4		40 860 024	5

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt:

61,007 Kilometer.

65,085 Kilometer.

67,973 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung

der Güterbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1887.				1886.				1885.									
	Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.							
	1	10	1	10	1	10	1	10	1	10	1	10						
Lübeck	2	72 355	4	1	7 000 832	8	1	80 650	0	1	8 141 508	8	1	84 579	0	1	9 513 524	3
Lüdersdorf	36	590	3	33	23 269	6	37	530	4	35	18 611	9	38	397	7	39	7 453	8
Schönberg	19	5 227	6	18	195 172	7	18	4 520	0	18	178 892	9	20	4 334	7	19	151 885	3
Grevesmühlen	17	7 804	4	15	317 737	3	15	8 274	9	15	339 506	4	14	11 485	9	15	467 145	9
Hohitz	30	1 064	7	26	44 825	7	35	586	6	32	25 706	3	34	674	9	30	28 317	6
Kleinen	18	5 946	3	20	114 114	5	21	3 240	2	23	72 374	0	18	5 651	2	20	118 438	0
Mecklenburg	33	762	0	38	10 899	2	39	491	2	38	15 011	0	35	599	9	37	10 939	5
Wismar	11	18 628	5	11	1 123 146	5	11	17 283	5	12	997 055	6	13	15 055	7	13	902 543	6
Lübstorf	35	607	7	34	22 069	7	31	797	8	31	26 565	3	32	710	1	32	22 677	2
Schwerin	4	62 154	2	7	2 467 579	3	3	61 476	5	7	2 390 553	0	3	59 594	7	7	2 406 654	8
Holthusen	34	660	3	35	15 921	5	32	684	5	36	18 501	0	36	568	1	34	19 339	8
Rachun	29	1 065	0	31	35 203	4	8	1 052	2	28	31 610	4	28	1 028	3	29	28 812	5
Dagenow	3	64 817	0	2	4 786 623	4	4	61 068	4	2	4 809 700	9	7	41 577	6	4	3 308 359	5
Ventchow	27	1 158	1	25	45 357	6	30	810	3	29	30 622	3	31	912	8	31	25 092	8
Bibow	31	985	4	20	38 890	6	36	535	8	34	18 978	0	29	994	0	26	39 303	9
Blankenberg	14	13 691	4	14	661 641	8	16	6 296	9	16	312 481	3	17	5 819	1	16	292 283	0
Friedrichswalde	43	180	9	43	5 826	9	41	181	2	40	6 315	6	41	61	1	41	2 049	7
Warnow	32	803	0	30	38 212	3	20	3 309	7	21	83 805	0	25	1 875	9	25	48 374	8
Bützow	10	18 876	4	9	1 213 255	0	13	10 305	9	13	638 737	3	15	9 420	8	14	532 261	2
Schwaan	23	3 048	8	19	160 714	8	24	2 595	7	19	150 594	5	22	2 647	2	18	164 532	5
Rostock	7	38 131	5	3	3 624 520	1	7	34 683	2	3	3 590 663	9	6	53 260	9	2	5 483 459	7
Güstrow	1	82 610	1	4	3 729 062	2	2	63 422	0	4	3 380 062	1	2	66 597	9	3	3 935 260	5
Lüssow	39	370	0	41	6 206	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wistorf	41	338	5	42	5 915	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalendorf	9	21 770	0	10	1 168 540	1	10	17 392	8	10	1 074 373	5	12	16 271	5	9	1 209 711	4
Neu-Wotern	25	1 723	3	28	41 536	6	26	1 610	5	27	39 772	0	26	1 221	1	28	33 537	2
Teterow	13	17 298	8	12	1 096 524	2	12	16 681	4	9	1 102 352	0	11	17 712	4	11	1 143 792	6
Malchin	6	43 629	9	8	1 774 272	3	6	41 364	5	8	1 897 895	9	4	55 261	9	8	2 074 587	7
Gielow	38	557	0	36	12 639	5	33	605	9	37	15 294	8	33	674	5	36	14 509	0
Basjedow	22	3 355	9	24	71 725	1	22	3 223	6	26	50 399	5	19	5 607	2	22	82 708	2
Schwinkendorf	20	3 493	7	23	92 311	7	23	2 959	6	25	56 465	9	21	3 789	6	23	68 381	7
Hinrichshagen	37	570	0	39	10 260	0	29	880	0	33	19 200	0	30	970	0	35	17 460	0
Levenstorf	40	348	1	40	7 853	6	40	283	0	41	5 074	3	39	370	9	38	7 904	0
Schönau-Falkenhagen	42	267	3	37	11 151	3	38	512	6	30	30 129	6	37	495	9	33	21 466	1
Waren	15	9 092	3	16	281 733	9	14	8 550	8	14	386 211	9	10	17 673	1	12	1 126 054	4
Stavenhagen	12	18 470	6	13	895 569	4	9	20 003	9	11	1 035 089	9	9	21 990	1	10	1 147 977	4
Rastorf	28	1 112	8	32	27 492	0	27	1 384	8	24	60 289	5	27	1 086	6	27	39 293	3
Kleeth	21	3 428	4	21	100 003	8	19	3 322	8	20	91 635	2	23	2 587	4	24	61 511	3
Möln	24	2 110	4	22	99 767	5	25	2 149	4	22	78 944	8	24	2 127	8	21	105 933	8
Neubrandenburg	5	47 824	0	6	2 538 420	3	5	52 958	3	6	2 934 403	6	5	54 251	7	5	3 275 586	9
Sponholz	26	1 306	9	27	41 642	1	34	589	0	39	11 927	9	40	189	3	40	3 261	0
Derzenhof	16	8 886	4	17	217 996	7	17	6 092	7	17	201 906	0	16	6 929	1	17	213 621	2
Landesgrenze	8	31 140	2	5	3 617 643	8	8	27 257	7	5	3 111 777	2	8	24 038	8	6	2 704 017	4
Summe:		618 263	5		37 774 082	5		570 620	2		37 481 001	0		601 096	4		40 860 024	5

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt:

61,097 Kilometer.

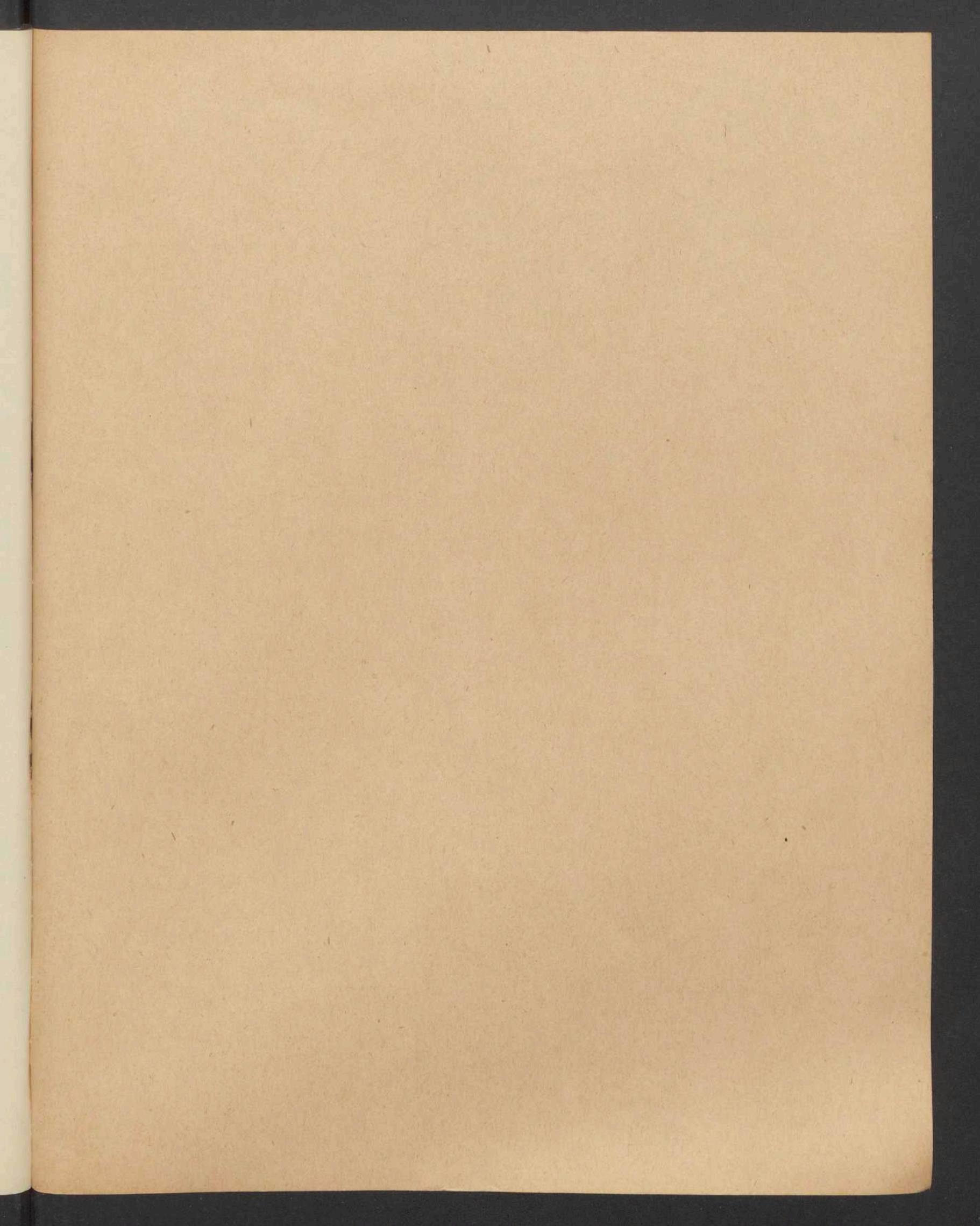
65,088 Kilometer.

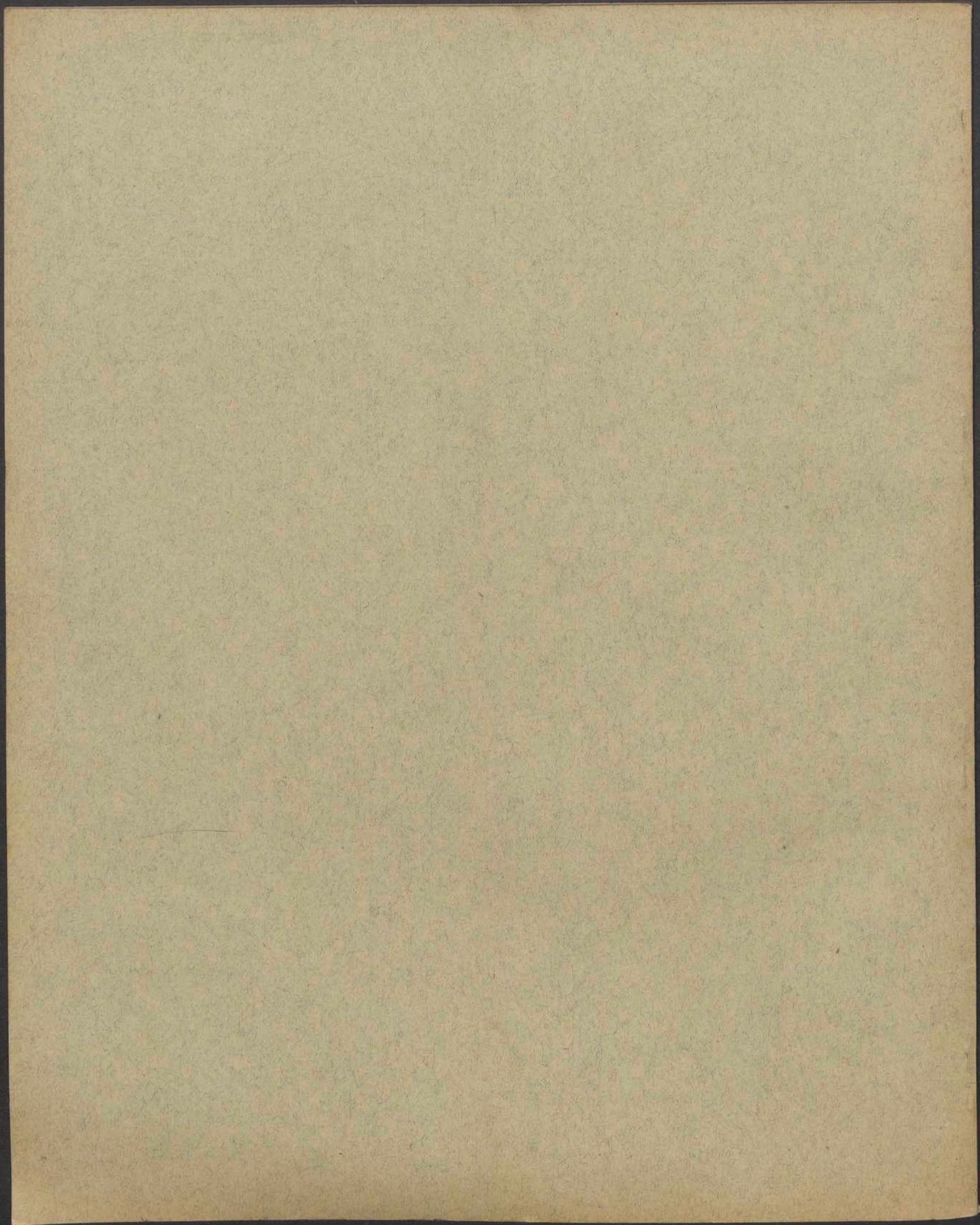
67,970 Kilometer.

für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

R e c h n u n g
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1887.

Nr.	Gegenstand.	Betrag.	
		fl.	sch.
Einnahme.			
1	Bestand am 31. December 1886	659 771	25
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	26 241	95
3	Erlös für gefundene Gegenstände	7	50
4	Strafgelder	87	25
5	Zinsen auf belegte Capitalien	25 244	41
6	Zuschuß der Eisenbahn-Gesellschaft	24 317	98
7	Coursgeinn auf vorräthige Effecten	207	—
8	Zufällige Einnahmen	2	—
Einnahme überhaupt:		735 879	34
Ausgabe.			
1	Invaliden-Pensionen	7 092	76
2	Wittven-Pensionen	5 848	45
3	Waisen-Pensionen	82	40
4	Unterstützungen	663	—
5	Unkosten beim Ankauf von Effecten	15	90
6	Coursverlust auf vorräthige Effecten	824	10
Ausgabe überhaupt:		14 526	61
Abschluß.			
	Einnahme	735 879	34
	Ausgabe	14 526	61
Bestand am 31. December 1887:		721 352	73
Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Eisenbahn-Hauptcasse in Effecten mit		719 261	93
in Baar mit		2 090	80
Zusammen mit		721 352	73





Betheiligt waren an der Pensionskasse ultimo 1886: 736 Mitglieder, deren Dienst Einkommen zusammen 588 763 *M* betrug, das im Jahre 1887 durch Gehaltszulage sich um 7 772 *M* vermehrte. Im Jahre 1887 traten der Kasse bei: 61 Mitglieder mit zusammen 39 675 *M* Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Pensionirung 6, durch Tod mit Wittwenpension 10, durch Tod ohne Wittwenpension 1 und durch Dienstaustritt resp. Dienstentlassung ohne Pension 5, zusammen 22 Mitglieder, mit einem Dienst Einkommen von 16 845 *M*, so daß am Schlusse des Jahres 1887 der Kasse ein Bestand verblieb von 775 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 619 365 *M*.

Die Anzahl der Pensionäre betrug ultimo 1886: 80 Personen mit einer Gesamt-Jahrespension von 11 857,96 *M*. Im Laufe des Jahres 1887 wurden 6 Invaliden- und 12 Wittwenpensionen im Betrage von 3 080,28 *M* gewährt; dagegen erloschen 3 Invaliden- und 1 Wittwenpension mit zusammen 559,08 *M*. Die Kasse war demnach Ende 1887 mit einer Gesamt-Jahrespension von 14 379,16 *M* belastet, woran 94 Personen participiren.

Laufende Unterstützungen wurden in Beihalt der Bestimmung in §. 17 des für die Pensions- und Unterstützungskasse normirenden Reglements an 7 Beamten-Wittven mit zusammen 663 *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 1887 auf 41 Personen und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 35 516,52 *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 1887 1014. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds aus Gesellschaftsmitteln 3000 *M* überwiesen worden und belief dieser Fonds sich am Jahreschlusse auf 4 230,52 *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 1887 einen Nominalwerth von 201 350 *M* bei einem Ankaufwerth von 197 733,70 *M* hatten, welcher letzterer durch Hinzutritt des Cours gewinnes von 8 540,00 *M* sich auf einen Buchwerth von 206 274,30 *M* berechnet. Die darüber lautenden Werthpapiere werden in dem Kassengewölbe der Eisenbahnverwaltung aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug Ende 1887: 208 641,53 *M*, worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 %/o, noch weitere 1,5 %/o als Antheil an dem pro 1887 erzielten Reingewinn, also zusammen 4,5 %/o gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der nicht abgehobenen Zinsen und der Gewinnantheile von zusammen 8 985,89 *M* hat das Gesamtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1887 sich auf 217 627,42 *M* erhöht; dasselbe hat sonach im Jahre 1887 sich vermehrt um 19 716 *M* oder 9,06 %/o.

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.

Die Rechnungslegung über beide Kassen hat trotz der stattgefundenen Erhöhung der Mitgliederbeiträge pro 1887 wiederum einen Fehlbetrag in denselben ergeben und zwar bei der Werkstatt-Krankenkasse einen solchen von 2930,25 *M* und bei der Betriebs-Krankenkasse von 3498,43 *M*, zusammen 6428,68 *M*. Unter Hinzurechnung des Fehlbetrages in dem vorausgehenden Rechnungsjahre von 4588,05 *M* haben somit beide Krankenkassen Ende 1887 eine Unterbilanz von 11 016,73 *M* aufzuweisen, welche seitens

