



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

1888(1889)

Schwerin: Druck der Bärensprungschen Hofbuchdruckerei, [1889?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765937027>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

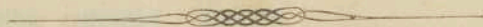
Geschäfts-Bericht

der

Direction der Mecklenburgischen Friedrich
Franz Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr

1888.



Schwerin.

Druck der Bärensprung'schen Hofbuchdruckerei.

1889.



Gelehrte - Bericht

Erklärung der Abweichungen

aus dem Original



I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

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

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

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

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

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

Für die Kleinen-Lübecker Strecke endlich wurde der Lübeck-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 M,
Das Kapital für Erweiterung der Bahn v. ult. 1872	1 310 513 =
	<hr/>
Summe	42 450 347 M,

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

Mitteltst Vertrages vom 2. April 1873 ist der gesamte 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 Thln. = 3 000 000 *M* als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

Die Gesellschaft hat dafür den Preis von 4 500 000 Thln. = 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 Erstlingsrecht für die Großherzogliche Regierung haftende Annuität von 320 000 Thln. = 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 Thln. = 19 200 000 *M* berechnet (cf. § 5 des Gesellschafts-Statuts).

Laut Beschluß der General-Versammlung vom 28. Januar 1879 und auf Grund der landesherrlichen Concession vom 25. Februar ej. a. hat die Gesellschaft den Bau und Betrieb einer, von der Abzweigung in Malchin ab gerechnet, 28,4 km langen normalspurigen Secundärbahn von Malchin (Station der Hauptbahn) nach Waren resp. bis an den Müritz-See daselbst unter der Modalität übernommen, daß die Secundärbahn einen 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.

Durch General-Versammlungs-Beschluß vom 29. October 1884 ist zum Zweck der Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel das Grundkapital um 2 700 000 *M*, nämlich von 13 500 000 *M* auf 16 200 000 *M* erhöht worden. Von dieser Grundkapitalerhöhung ist bis Ende 1888 der Betrag von 1 633 648,24 *M*
verwendet, so daß noch ein Restkapital von 1 066 351,76 =
verbleibt.

Im weiteren Verlauf hat die Gesellschaft den Bau und Betrieb nachgenannter Bahnstrecken übernommen:

- 1) von Güstrow nach Schwaan — Baustrecke 11,856 km, Voranschlag 750 000 *M*, General-Versammlungs-Beschluß vom 5. Februar 1887 —
- 2) von Schwerin nach Crivitz — Baustrecke 24,33 km, Voranschlag 1 250 000 *M*, General-Versammlungs-Beschluß vom 25. Mai 1887 —
- 3) von Schwerin über Ludwigslust und Malliß nach Dömitz — Baustrecke 56,5 km, Voranschlag 3 300 000 *M*, General-Versammlungs-Beschluß vom 25. Mai 1887 —
- 4) von Malliß nach Lübbtheen — Baustrecke 23,56 km, Voranschlag 850 000 *M*, General-Versammlungs-Beschluß vom 28. Juli 1888 —

Von der Großherzoglichen Regierung ist zur Ausführung der Bahn unter Nr. 2 eine unverzinsliche, mit 2 % jährlich rückzahlbare Landesbeihilfe von 313 440 *M* gewährt; für die Bahnstrecke

unter Nr. 3 eine gleiche Landesbeihilfe von 600 000 *M* zugesichert, während zu der Bahn unter Nr. 2 seitens der Stadt Schwerin ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Baukostenbeitrag von 50 000 *M* und zu der Bahn unter Nr. 4 seitens der Actien-Gesellschaft Mecklenburgische Kalisalzwerke Jessenitz ein gleicher Beitrag von 300 000 *M* geleistet ist.

Zur Beschaffung des weiter erforderlichen Baukapitals für die unter Nr. 1—4 erwähnten Bahnstrecken ist die Aufnahme einer $3\frac{1}{2}\%$ mit $\frac{1}{4}\%$ amortisirbaren Anleihe von 5 000 000 *M* gegen Ausgabe von auf den Inhaber lautenden Prioritäts-Obligationen beschlossen worden (vgl. Beschluß der General-Versammlungen vom 25. Mai 1887, sowie vom 28. Juli 1888 und Allerhöchstes Privilegium vom 3. August 1888). Zur Ausgabe gelangt sind jedoch, und zwar am 1. October 1888, zunächst nur 2 500 000 *M*, während die übrigen 2 500 000 *M* sich noch bei der Gesellschaft befinden und erst bei eintretendem Bedürfniß begeben werden sollen. Auf die bereits begebene Hälfte der Anleihe laufen die Zinsen à $3\frac{1}{2}\%$ vom 1. October 1888 ab. Dieselben betragen für das 4. Quartal des Jahres 1888 = 21 878 *M*, wovon der Betriebsrechnung pro 1888 11 855 *M* und der Baurechnung pro 1888 10 023 *M* zur Last geschrieben worden sind.

Der Bau der Strecke Güstrow-Schwaan ist 1887 ausgeführt und der Betrieb am 1. October 1887 eröffnet, der Bau der Strecke Schwerin-Grivitz wurde im November 1887 begonnen und der Betrieb am 2. September 1888 eröffnet.

Für den Bau der Bahnstrecken Schwerin-Ludwigslust-Dömitz und Malß-Lübbtheen sind die Vorarbeiten soweit gefördert, daß die Bauausführung im Frühjahr 1889 beginnen wird.

Bis Ende 1888 sind verwendet:

a. auf den Bau der Bahnstrecke Güstrow-Schwaan	767 347 <i>M</i> ,
b. auf den Bau der Bahnstrecke Schwerin-Grivitz	899 780 =

Die Baurechnungen haben indeß noch nicht abgeschlossen werden können.

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 1887 = 3 576 448 *M* und bis Ende 1888 = 3 657 808 *M*. Hierin ist jedoch der oben erwähnte Beitrag des Reservefonds von 439 424,51 *M* zum Bau der Malchin-Warener-Bahn inbegriffen.

Im Ganzen sind nach Vorstehendem bis Ende 1888 auf das Unternehmen und dessen Erweiterung verwendet worden:

bis Ende 1872	42 450 347 <i>M</i> ,
Zuschüsse à fonds perdu zur Bahn Malchin-Waren	738 400 =
Zuschüsse à fonds perdu zur Bahn Schwerin-Grivitz	50 000 =
aus dem Reserve- u. Fonds	3 657 808 =
aus dem Baufonds	3 498 689 =
in Summa	50 395 244 <i>M</i> .

Zur weiteren Verwendung sind disponibel:

(Bestand des Baufonds)	4 514 751 =
Summe:	54 909 995 <i>M</i> .

Diesem Gesamt-Betrage stehen gegenüber:

das Grundcapital mit	16 200 000 <i>M</i> ,
das Annuitätencapital mit	19 200 000 =
die Landesbeihilfe mit	313 440 =
die Prioritäts-Schuld mit	5 000 000 =
Summe:	40 713 440 <i>M</i> .

1. Bahnbeschreibung.

Wegen der Bahnbeschreibung wird auf den vorjährigen Geschäfts-Bericht (Seite 5) verwiesen.

Im Laufe des Jahres 1888 ist die Zweigbahn Schwerin-Grivitz hinzugetreten. Dieselbe, als Vollbahn gebaut, wird jedoch als Bahn untergeordneter Bedeutung betrieben. Sie benutzt vom Bahnhofe Schwerin ab auf 4,933 km Länge das zweigeleisige Planum der Strecke Schwerin-Hagenow und wendet sich von dort in fast gerader, annähernd südöstlicher Richtung über den Haltepunkt Wüstenmark bis zur Haltestelle Plate. Die Bahn erreicht auf dieser Strecke mittels Steigungen von 1:100 auf bezw. 203, 1800, 238 m Länge und von 1:500 auf bezw. 350 und 663 m Länge, kurz nach der Niveau-kreuzung mit der Schwerin-Ludwigsluster Chaussee, in dem die Wasserscheide zwischen dem Dstorfer See und der Stör bildenden Höhenrücken ihre höchste Lage von 66,70 m über Normal-Null und fällt dann mit 1:200 auf 1950 m und 1:100 auf 1620 m auf ihren niedrigsten Punkt von 40,75 m über Normal-Null, in welcher Höhe sie unmittelbar vor der Haltestelle Plate die schiffbare Stör mittels einer einarmigen eisernen Drehbrücke von 6 m Weite überschreitet. Hinter der letzteren Haltestelle zieht die Bahn sich in östlicher Richtung durch die Haltestelle Sukow im Flachlande hin, nimmt von Krudopp ab eine nord-östliche Richtung an, in welcher sie den vor Grivitz belegenen Höhenrücken mittels Steigungen von 1:100 auf bezw. 1030 m und 1045 m überschreitet, um sodann, mit möglichster Vermeidung der vor der Stadt belegenen Moore, sich wieder in östlicher Richtung mittels einer nochmaligen Steigung von 1:100 auf das südlich der Stadt gelegene Plateau zu erheben und hier in den auf 48,5 m über Normal-Null liegenden Bahnhof zu endigen. Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 24,333 km.

A. Bahnplanum.

Das Terrain ist überall, mit Ausnahme der Bahnstrecken Schwiesower Weiche-Neu-Rufieten, Schwerin-Grivitz 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 auf den im Grunderwerb zweigeleisigen Strecken dagegen, mit Ausnahme der Nebelbrücke bei Bülow, Richtung Schwaan, welche drei Geleise hat, für zwei Geleise ausgeführt.

Die Kronenbreite des Planums der Hauptbahn für 2 Geleise ist 7,846 m, für 1 Geleis in den Aufträgen 4,708 m, in den Abträgen 4,394 m. Die Böschungen sind für die Aufträge 1 $\frac{1}{2}$ fach, für die Abträge 1 $\frac{1}{3}$ fach mit 0,471 m breiten Bankets auf je 1,883 m Höhe. Zum Schutz gegen Schneewehungen sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt. Die Schwerin-Grivitzer Bahn hat ein 5,08 m breites Planum und 1 $\frac{1}{2}$ fache Böschungen; das Planum der Secundärbahn Malchin-Waren ist 4,3 m breit; die Böschungen sind im Auftrage 1 $\frac{1}{2}$ fach, im Abtrage je nach der Bodenbeschaffenheit 1 $\frac{1}{4}$ fach oder 1 $\frac{1}{2}$ fach angelegt.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die normale von 1,435 m.

a. Länge der Geleise.

Die durchgehenden Geleise haben mit Einrechnung des 2. Hauptgeleises von Warnow bis zur Schwiesower Weiche eine Länge von 408,467 km
Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen, einschließlich der Hafengeleise bei Wismar, Rostock und Waren, der Riesbahn bei Moidentin, der Anschlußgeleise an die Zuckerfabriken zu Güstrow, Malchin und Stavenhagen, soweit dieselben auf Bahnterrain belegen sind, sowie der Ladegeleise in Bibow, Klostorf und Hinrichshagen, gegenwärtig eine Länge von 116,097 „
Mithin Gesamtlänge 524,564 km

h. Schienen, deren Verbindung und Befestigung.

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

	1888.		1887.	
	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.	Hauptgeleise auf freier Strecke und Bahnhöfen.	Nebengeleise auf Bahnhöfen.
131 mm hohes Vignolgeleis	284,461 km	1,609 km	246,325 km	1,537 km
124 " " "	84,712 "	83,750 "	95,654 "	77,510 "
121 " " "	15,161 "	5,899 "	16,275 "	5,874 "
105 " " "	1,023 "	11,495 "	0,724 "	11,968 "
78 " " "	—	2,009 "	—	2,025 "
Stahlschienengeleis	23,110 "	11,335 "	25,154 "	12,918 "
Summe	408,467 km	116,097 km	384,132 km	111,832 km

Mithin ergibt sich pro 1888 eine Zunahme an Hauptgeleisen von 24,335 km und an Nebengeleisen von 4,265 km.

Sämmtliche Schienen liegen auf Querschwellen. Die 124, 121, 105 und 78 mm hohen Vignolschienen 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 bzw. 8,3 bis 8,5 kg schwer,
- 4 Laschenbolzen, à 0,325 bis 0,34 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 2,62 kg. Bei Eisen- und Stahlschienen 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 Vignolschienen sind 6,50 m lang und wiegen 35,84 kg, resp. 34,8 kg pro lfd. Meter.

Die feste Stoßverbindung derselben besteht aus:

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

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

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

2	Laschen à 430 mm lang, à 3,50 kg schwer,
4	Laschenbolzen à 0,46 = =
1	Stoßplatte à 3,75 = =

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

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

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

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

c. Weichen.

Es sind im Ganzen 565 Weichen und 8 Kreuzungen vorhanden. Von ersteren sind 59 Stück ganze englische, 23 Stück halbe englische, 1 Stück Blockweichen, 14 Stück Blauel'sche Weichen, die übrigen 468 Stück 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 kiefern, 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 2,93 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 0,32—0,34 m von Mitte zu Mitte entfernt. Der Abstand der Endschwellen von den Schienenstößen beträgt 0,3 m.

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

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

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

Das Kiesbett der älteren Hauptbahnstrecken ist 0,29 m tief und an den eingeleisigen Strecken 3,1 m, in den zweigeleisigen 6,5 m breit ausgekoffert; auf einem Theile der zweigeleisigen Strecken jedoch, sowie auf den neueren Bahnstrecken Güstrow-Schwaan, Schwerin-Grivitz und der Secundärbahn Malchin-Waren ist das Kiesbett aufgesetzt. 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 Riefschicht überdeckt.

C. Bauwerke im Planum.

Vorhanden sind:

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

Davon sind: 1 gewölbt

und 4 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summe: 5 Stück.

Die längste Brücke ist die Warnow-Brücke bei Schwaan. Sie enthält 3 Oeffnungen à 12,5 m und 2 Oeffnungen à 6,3 m.

- 2) Kleinere Brücken und Durchlässe von über 2 m bis 10 m Lichtweite jeder Oeffnung 60 Stück.

Davon sind: 39 gewölbt,

20 mit eisernem Ueberbau

und 1 mit hölzernem Ueberbau versehen.

Summe: 60 Stück.

- 3) Wegeüberführungen 19 Stück.

Davon: 2 gewölbt,

2 mit eisernem Ueberbau,

11 mit hölzernem Ueberbau,

4 ganz Holzbau.

Summe: 19 Stück.

- 4) Wegeunterführungen 26 Stück.

Davon: 20 gewölbt,

6 mit eisernem Ueberbau.

Summe: 26 Stück.

- 5) Kleine Durchlässe bis zu 2 m Lichtweite 526 Stück.

Davon: einfache Röhren 246 Stück,

doppelte " 20 "

dreifache " 1 "

offene Durchlässe 8 "

einfache Plattendurchlässe 140 "

doppelte " 41 "

dreifache " 2 "

gewölbte Durchlässe 54 "

mit eisernem Ueberbau 3 "

rund gemauerte Siele 11 "

Summe: 526 Stück.

- 6) Seitendurchlässe in Wegeübergängen und Parallelwegen 467 Stück.

Davon: einfache Röhren 375 Stück,

doppelte " 4 "

gemauerte " 4 "

gewölbte Durchlässe 1 "

Plattendurchlässe 71 "

Holzbrücken 12 "

Summe: 467 Stück.

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

D. Steigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Die stärksten Steigungen der Hauptbahnstrecken sind 1:100, welche in ununterbrochenen Längen über 1000 m vorkommen: auf der Strecke Güstrow-Landesgrenze 3mal in Längen von 2263 m, 2816 m und 1544 m, und auf der Strecke Güstrow-Schwaan 3mal in Längen von 1890 m, 1810 m und 4018 m. Der kleinste Halbmesser in den Krümmungen ist 376,30 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.

Auf der Bahnstrecke Schwerin-Grivitz ist die größte Steigung 1:100 und der kleinste Halbmesser in den Krümmungen 800 m.

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		Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte.	Entfernungen	
	im Einzelnen. km	im Ganzen. km		im Einzelnen. km	im Ganzen. km
1) Lübeck-Landesgrenze.			übertragen		
Lübeck.				245,34	245,34
Rangirbahnhof	3,07	3,07	3) Kleinen-Hagenow.		
Lüdersdorf	8,10	11,17	Kleinen.		
Schönberg	8,18	19,35	Lübstorf	5,70	5,70
Grieben	9,67	29,02	Schwerin	10,69	16,45
Grevesmühlen	7,70	36,72	Holtshusen	9,53	25,98
Plüschow	7,33	44,05	Bachun	6,52	32,50
Bobitz	6,52	50,57	Kirch-Zeser	7,20	39,70
Kleinen	8,75	59,32	Hagenow	5,05	44,75
Bentschow	8,31	67,63	4) Büßow-Rostock.		
Blankenberge	9,21	76,84	Büßow.		
Friedrichsvalde	4,23	81,07	Schwaan	14,45	14,45
Warnow	8,39	89,46	Rostock	16,70	31,21
Büßow	10,33	99,79	5) Güstrow-Schwaan.		
Güstrow	13,48	113,27	Güstrow.		
Palendorf	15,70	129,03	Büßow	6,33	6,33
Neu-Wokern	8,04	137,07	Ristorf	4,31	10,64
Teterow	5,22	142,29	Schwaan	6,72	17,36
Malchin	14,02	156,31	6) Malchin-Waren.		
Stavenhagen	11,20	167,51	Malchin.		
Kleeth	14,89	182,40	Gielow	5,96	5,96
Mölln	4,56	186,96	Bajedow	4,80	10,76
Neubrandenburg	13,96	200,92	Schwinkendorf	3,23	13,99
Sponholz	7,18	208,10	Levensdorf	4,44	18,43
Derpenhof	14,87	222,97	Schönan-Falkenhagen	2,00	20,43
Landesgrenze vor Strassburg	6,67	229,64	Waren	7,17	27,60
2) Kleinen-Bismar.			7) Schwerin-Grivitz.		
Kleinen.			Schwerin.		
Reckenburg	9,30	9,30	Büstenmarf	6,39	6,39
Bismar	6,40	15,70	Plate	8,04	14,43
zu übertragen	245,34	245,34	Sufow	3,57	18,00
			Grivitz	6,33	24,33
			Summe	390,59	390,59

Anmerkung. Die Strecke Güstrow-Schwaan mündet mittelst einer Weiche in das Geleis der Strecke Büßow-Schwaan, 2,22 km von der Station Schwaan entfernt, ein; es ist demnach die Gesamt-Betriebslänge 390,59 — 2,22 = 388,37 km.

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Optische Telegraphen.

Es sind vorhanden:

- 1) Perron-Telegraphen,
- 2) Bahnhof-Abschluß-Telegraphen,
- 3) Strecken-Telegraphen,
- 4) Bahnhof-Ausfahrts-Telegraphen in Güstrow und Neubrandenburg,
- 5) Vorfignale in Kleinen, Bülow und Lüßow.

b. Electromagnetische Telegraphen.

Sämmtliche Strecken der Hauptbahnen haben eine Omnibus- und eine Läutewerksleitung, während die Haltestellen der Secundärbahnen nur durch eine Omnibusleitung verbunden sind. Die Strecke Güstrow-Bülow-Rostock 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 Läutewerksleitung dient zum Betrieb der Läutewerke. Die Correspondenzleitung ist lediglich für den Depeschenverkehr bestimmt.

Die ganze Leitung ist 1116,15 km lang und besteht, außer der Läutewerksleitung, welche aus 4,75 mm starkem verzinkten Eisendraht hergestellt ist, aus 4 mm starkem Eisendraht.

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

Auf den Strecken sind 300 Läutewerke und auf den Bahnhöfen 42 Stationsläutewerke vorhanden, welche durch Magnet-Inductions-Apparate ausgelöst werden. Bei jeder Auslösung erfolgen 5 Doppel- bzw. auf der Strecke Schwiebow-Weiche-Neu-Rukieten 6 einfache Glockenschläge.

An Morseblauschreibern sind im Betriebe 98 Stück aufgestellt; ferner sind im Betriebe 24 Stück Streckenapparate, gleichfalls Blauschreiber, und 7 Telephon-Verbindungen zwischen den Stations-Bureaus und den Wärterhuden an den Eingangsweichen der Bahnhöfe.

Jeder fahrplanmäßige Zug, mit Ausnahme derjenigen auf den Bahnstrecken Schwerin-Grivitz und Malchin-Waren, ist mit einem portativen Apparate versehen. Die auf den letztgenannten Strecken befindlichen Zwischenstationen sind mit Stationsläutewerken ausgerüstet.

G. Nebenanlagen.

Die Haupt-Reparatur-Werkstätten befinden sich in Schwerin und Malchin. Mit letzterer ist eine Wagenbauanstalt verbunden, in welcher im Jahre 1888 die unter H. c. Pos. 2 bis 4 und 8 verzeichneten Personen- und Güterwagen, sowie 4 Stück von den unter Pos. 7 aufgeführten offenen Güterwagen, hergestellt worden sind.

H. Im Laufe des Jahres 1888 zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör ausgeführte Arbeiten.

a. Auf den Stationen.

- 1) Rangirbahnhof Lübeck. Herstellung eines 284 m langen Schneezammes.
- 2) Bahnhof Schönberg. Pflasterung der Viehbuchten.
- 3) Haltestelle Grieben. Anlage und Ausrüstung einer Haltestelle für den Personen- und Güterverkehr.

- 4) **Bahnhof Bobitz.** Verlängerung des Kreuzungsgeleises um 311 m mit Einlegung einer einfachen Weiche. — Veränderung einer 211 m langen Gefällstrecke von 1:160 in eine solche von 1:400.
- 5) **Haltestelle Bentzhow.** Vergrößerung der Wohnung des Stationsaufsehers durch einen Anbau an das Stationshaus.
- 6) **Bahnhof Güstrow.** Neubau von überdachten und gepflasterten Viehbuchten und Einrichtung derselben mit Wasserleitung und Entwässerung. — Pflasterung der Viehrampe.
- 7) **Bahnhof Malchin.** Herstellung einer Desinfektionsanlage. — Aufstellung eines dritten Wasserkranes.
- 8) **Haltestelle Sponholz.** Anlage einer Weichensicherung.
- 9) **Bahnhof Schwerin.** Der Umbau des Bahnhofes und der Neubau des Empfangsgebäudes wurden in Angriff genommen; die Freiladegleise sind vermehrt und die neuen Zufuhrstraßen zum Güterschuppen und den Freiladestellen angelegt und gepflastert worden.
- 10) **Bahnhof Rostock.** Veränderung des Bahnhofes zwecks Einführung der Stralsund-Rostocker Eisenbahn in denselben.
- 11) **Haltestellen Lüßow und Mistorf.** Neubau je eines Wohnhauses mit Wirtschaftsgebäuden für 3 Familien. — Verlegung von 204 m Nebengeleisen mit 2 Weichen, bezw. 143 m mit 1 Weiche. — Herstellung eines 50 m tiefen Brunnens in Lüßow.

b. Auf freier Strecke.

- 1) Herstellung von 1128 lfd. m Schneezaun.
- 2) Neubau eines Wohnhauses für 3 Familien nebst dazu gehörigem Stallgebäude bei Blockstation Al.-Schwiebow, sowie eines Wohnhauses für 2 Familien nebst Stall bei Blockstation Neu-Rufieten.
- 3) Aufstellung von Drahtzugbarrieren an den Ueberwegen in Station 49,7 der Strecke Grevesmühlen-Bobitz und in Station 48,8 der Strecke Wismar-Meinen infolge Aufhebung der Wärterstationen Nr. 57 und 138, sowie Anlage von 4 Drahtzugbarrieren auf der Strecke Güstrow-Schwaan.
- 4) Umbau von:
 - 2044 lfd. m Stahlschienengeleis in 131 mm hohes Vignolgeis aus Stahlschienen;
 - 1020 " " 121 mm hohem Vignolgeis aus Eischienen in 131 mm hohes Vignolgeis aus Stahlschienen;
 - 32009 " " 124 mm hohem Vignolgeis aus Eischienen in 131 mm hohes Vignolgeis aus Stahlschienen;
 - 563 " " 131 mm hohem Vignolgeis aus Eischienen in solches aus Stahlschienen.
- 5) Verlegung einer Blaueischen Weiche und Herstellung eines 127 m langen Stumpfgeleises beim Schlachthofe zu Schwerin.
- 6) Ersetzung der 105 mm hohen Weiche an der Abzweigung der Kiesbahn bei Moidentin durch eine Blaueische Weiche, nebst Umbau von 85 lfd. m, 105 mm hohem Vignolgeise in 131 mm hohes.

c. Beschaffung und Ausrüstung von Betriebsmitteln.

- 1) 4 Stück Normal-Personenzug-Locomotiven, nebst 4 Stück Tendern mit Luftdruckbremsen nach dem System Schleifer;
- 2) 2 Stück 4räd. Personenwagen III. Klasse mit Luftdruckbremsen nach System Schleifer, bedecktem Schaffnersitz, Gaseinrichtung und Kastenheizung;
- 3) 1 4räd. Personenwagen IV. Klasse mit Luftdruckbremse, System Schleifer, bedecktem Schaffnersitz, Gaseinrichtung, Ofenheizung und Ventilation;
- 4) 2 Stück 4räd. Gepäckwagen mit Luftdruckbremsen, System Schleifer, Gaseinrichtung und Kastenheizung;
- 5) 1 4räd. Gepäckwagen mit Heberleinbremse, Postabtheilung mit Ofenheizung, Gaseinrichtung und Kastenheizung für die Zugführerabtheilung;

- 6) 6 Stück 4räd. bedeckte Güterwagen ohne Bremse von je 10000 kg Ladegewicht;
- 7) 34 Stück 4räd. offene Güterwagen ohne Bremse mit vollständig umklappbaren Seiten- und Stirnbords von je 11000 kg Ladegewicht;
- 8) 2 Stück 4räd. offene Güterwagen mit Bremse und bedecktem Bremseritz, umklappbaren Seitenbords und einem umklappbaren Stirnbord von je 11000 kg Ladegewicht;
- 9) 1 Spirituswagen ohne Bremse von 10000 kg Ladegewicht;
- 10) Ausrüstung mit Apparaten für durchgehende Luftdruckbremsen nach dem System Schleifer bei 10 Stück Locomotiven, 8 Stück Tendern, 4 Stück Gepäckwagen und 8 Stück Personenwagen;
- 11) Ausrüstung mit Leitung für Luftdruckbremsen bei 5 Stück Personenwagen.

J. Unterhaltung des Oberbaues.

Im Jahre 1888 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung eingebaut:

44 166	Stück	Mittelschwellen,
6 302,75	lfd. m	Weichenschwellen,
21	Stück	einfache, 10 Stück ganze englische und 2 Stück Blauel'sche Weichen,
37	Stück	Herz- und 18 Stück Kreuzungsstücke,
64 452,87	lfd. m	Schienen, nämlich:
60 819,92	lfd. m	131 mm hohe Vignolschienen,
3 373,00	=	= 124 =
259,95	=	= 105 =

2. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren, nach Abzug der im Jahre 1888 ausrangierten, vorhanden:

	1888.	1887.
1. Locomotiven nebst Tendern: ungekuppelte	6 Stück Locomotiven, nebst 6 Stück Tendern;	6 Stück Locomotiven, nebst 6 Stück Tendern;
einfach gekuppelte	52 Stück Locomotiven, nebst 49 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	70 Stück Locomotiven, nebst 65 Stück Tendern;	66 Stück Locomotiven, nebst 61 Stück Tendern;
mithin 1888 mehr: 4 Stück Locomotiven und 4 Stück Tender.		
2. Personenwagen	164 Stück,	162 Stück,
mithin 1888 mehr: 2 Stück.		
3. Gepäckwagen	34 Stück,	31 Stück,
mithin 1888 mehr: 3 Stück.		
4. Güterwagen, bedeckte	432 Stück,	428 Stück,
offene, einschließlich der Arbeitswagen	490 =	454 =
Pferde- und Viehwagen	71 =	72 =
Güterwagen zusammen:	993 Stück,	954 Stück,
mithin 1888 mehr: 39 Stück.		

5. Special-Transport-Wagen.	Gas-Transport-Wagen . . .	1 Stück,	1 Stück,
	Spiritus-Transport-Wagen . . .	3 =	2 =
	zusammen:	4 Stück,	3 Stück,

mithin 1888 mehr: 1 Stück.

2 Spiritus-Wagen sind Eigenthum der Transport-Interessenten.

Der Gesamt-Wagenbestand betrug am Ende des Jahres 1888:

a. 164 Stück Personenvagen mit 7190 Plätzen; darunter:

	Plätze I. Classe	Plätze II. Classe	Plätze III. Classe	Plätze IV. Classe
1 Salomwagen	12	—	—	—
51 Wagen I. und II. Classe	298	1 252	—	—
3 Wagen I., II. und III. Classe	18	40	60	—
2 Wagen II. und III. Classe	—	32	60	—
70 Wagen III. Classe	—	—	3 390	—
37 Wagen IV. Classe	—	—	—	2 028
164 Wagen	328	1 324	3 510	2 028

Von denselben sind 100 Stück mit Bremsen versehen.

b. 34 Stück Gepäck- und 993 Stück Güterwagen mit 10 360 000 kg (207 200 Ctr.) Ladegewicht.

Von denselben sind 370 Stück mit Bremsen versehen.

Im Jahre 1887 enthielten die vorhandenen 31 Gepäck- und 954 Güterwagen 9 902 000 kg (198 040 Ctr.) Ladegewicht.

II. Betrieb.

1) Betriebsorganisation im Allgemeinen.

Die Verwaltung wird von der aus 4 Mitgliedern bestehenden Direction geleitet.

Der Betriebsdienst ist einem betriebstechnischen Bureau, die specielle Bahnverwaltung 4 Abtheilungs-Bauameistern unterstellt, welche in Schwerin, Rostock und Malchin stationirt sind.

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

Als Central-Dienststellen fungieren außerdem das technische Bureau, das statistische Bureau, die Hauptkasse, die Buchhalterei, die Controle, die Rechnungsrevision, das 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 1870 eine neue

Pensions- und Unterstützungskasse ins Leben gerufen, welcher alle von der Gesellschaft neu anzustellende Beamte beizutreten haben. Der Stand der Kasse ergibt sich aus dem Rechnungsabschluß in Anlage XII. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 25 597,76 *M* geleistet.

Betheiligt waren an der Pensionskasse ultimo 1887: 775 Mitglieder, deren Dienst Einkommen zusammen 619 365 *M* betrug, das im Jahre 1888 durch Gehaltszulage sich um 11 967 *M* vermehrte. Im Jahre 1888 traten der Kasse bei: 50 Mitglieder mit zusammen 36 039 *M* Jahreseinkommen und es schieden aus: durch Pensionirung 13, durch Tod mit Wittwenpension 7, durch Tod ohne Wittwenpension 3 und durch Dienstaustritt resp. Dienstentlassung ohne Pension 7, zusammen 30 Mitglieder, mit einem Dienst Einkommen von 22 128 *M*, so daß am Schlusse des Jahres 1888 der Kasse ein Bestand verblieb von 795 Mitgliedern mit einem Jahreseinkommen von 645 243 *M*.

Die Anzahl der Pensionäre betrug ultimo 1887: 94 Personen mit einer Gesamt-Jahrespension von 14 379,16 *M*. Im Laufe des Jahres 1888 wurden 13 Invaliden- und 8 Wittwenpensionen im Betrage von 4 572 *M* gewährt; dagegen erloschen 1 Invaliden- und 1 Wittwenpension mit zusammen 293,28 *M*. Die Kasse war demnach Ende 1888 mit einer Gesamt-Jahrespension von 18 657,88 *M* belastet, woran 113 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 689,25 *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 1888 auf 47 Personen und betrug die an dieselben zu leistende Jahrespension 45 075,12 *M*.

Seit dem 1. October 1875 besteht ein Spar- und Vorschuß-Verein der Beamten der Gesellschaft auf Grund eines von der Direction zu diesem Behuf emanirten Statutes. Der Verein hat den Zweck:

Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, zu verzinzen und durch Antheil am Gewinne zu erhöhen, auch den Mitgliedern in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung verzinsslicher, in Raten rückzahlbarer Vorschüsse beizuflehen.

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 1888 1036. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds aus Gesellschaftsmitteln 3000 *M* überwiesen worden und belief dieser Fonds sich am Jahreschlusse auf 4 300,52 *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 1888 einen Nominalwerth von 226 050 *M* bei einem Ankaufswerth von 222 482,15 *M* hatten, welcher letzterer durch Hinzutritt des Cours gewinnes von 10 651,85 *M* sich auf einen Buchwerth von 233 134,00 *M* berechnet. Die darüber lautenden Werthpapiere werden in dem Kassengewölbe der Eisenbahnverwaltung aufbewahrt.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug Ende 1888: 231 447,05 *M*, worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 %, noch weitere 1,4 % als Antheil an dem pro 1888 erzielten Reingewinn, also zusammen 4,4 % gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der nicht abgehobenen Zinsen und der Gewinnantheile von zusammen 9 563,06 *M* hat das Gesamtguthaben der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1888 sich auf 241 010,11 *M* erhöht; dasselbe hat sonach im Jahre 1888 sich vermehrt um 23 382,60 *M* oder 9,70 %.

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 infolge der stattgefundenen Erhöhung der Mitgliederbeiträge im Jahre 1888 einen Ueberschuß in denselben ergeben und zwar bei der Werkstatt-Krankenkasse einen solchen von 426,09 *M* und bei der Betriebs-Krankenkasse von 1807,80 *M*, zusammen 2233,89 *M*.

Nach Abrechnung dieses Ueberschusses von dem in den vorausgehenden Jahren entstandenen und durch die Eisenbahn-Verwaltung vorschüssig ausgeglichenen Fehlbetrage von 11 016,73 M haben beide Krankenkassen Ende 1888 noch einen Vorschuß von 8782,81 M aufzuweisen. Die Beiträge der Mitglieder betragen 2 % und dementsprechend der Beitrag der Eisenbahn-Verwaltung zu den Krankenkassen 1 % der anrechnungspflichtigen Lohnbeträge der Mitglieder.

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 1888 abgelassenen Züge beträgt:

Fahrplanmäßige Schnellzüge . . .	1830	
= Personenzüge . . .	6950	
= gemischte Züge . . .	1 0366	
= Güterzüge . . .	1464	
		20 610 Züge.
Extra-Personenzüge . . .	121	
= Güterzüge . . .	455	
		576 =
		zusammen: 21 186 Züge.
Außerdem wurden Arbeits- und Materialzüge abgelassen	1 616	=
		Gesamt-Anzahl: 22 802 Züge.

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

A. Locomotiven.

	Kilometer	Kilometer	Kilometer
in Schnellzügen . . .	212 612	3 640	216 252
= Personenzügen . . .	523 767	3 625	527 392
= gemischten Zügen . . .	508 808	3 590	512 398
= Güterzügen . . .	227 454	3 635	231 089
= Extrazüge . . .	35 791	—	35 791
= Arbeitszügen . . .	39 419	—	39 419
= Leerfahrten . . .	62 991	735	63 726
im Vorspanndienst . . .	68 148	1 245	69 393
Summe:	1 678 990	16 470	1 695 460
Davon: Nutzkilometer . . .	1 615 999	15 735	1 631 734
Außerdem haben die Locomotiven	Stunden	Stunden	Stunden
im Rangirdienst geleistet . . .	57 330	—	57 330
		a Stunde 10 Kilometer =	573 300 Kilom.

B. Wagen.

	Achskilometer	Achskilometer	Achskilometer
Personenwagen . . .	11 264 683	2 361 839	13 626 522
Gepäckwagen . . .	3 588 309	422 960	4 011 269
Güterwagen . . .	11 999 005	8 942 124	20 941 129
Arbeitswagen . . .	746 902	—	746 902
Summe:	27 598 899	11 726 923	39 325 822

C. Wagen fremder Verwaltungen.

Personenwagen	2 373 356 Achskilometer,	
Gepäckwagen	459 584	=
Güterwagen	9 856 536	=
Summe:	12 689 476 Achskilometer,	auf diesseitiger Bahn.

D. Wagen der Reichspostverwaltung.

= 2 780 904 Achskilometer.

Auf diesseitiger Bahn sind mithin im Jahre 1888 überhaupt zurückgelegt worden:

von den eigenen Wagen	27 598 899 Achskilometer,
= fremden Wagen	12 689 476
= Postwagen	2 780 904

Summe: 43 069 279 Achskilometer,

Auf sämtlichen Stationen, mit Ausnahme der Haltestellen (jedoch incl. der Haltestelle Mistorf), werden Staats- und Privattelegramme angenommen und, soweit es das Regulativ für Eisenbahn-Telegraphen-Stationen gestattet, befördert.

Die Anzahl der im Jahre 1888 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme beträgt:

gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme	104 Stück,
Privat-Telegramme	6485

zusammen: 6589 Stück,

Die für Privat-Telegramme erhobenen Gebühren incl. der von der Reichstelegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto u. betragen 4768,21 M

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnverwaltungen abgeführten Antheile nebst Botenlohn u. 1437,26 =

Bleibt als diesseitiger Antheil: 3330,95 M

3) Verkehrsverhältnisse.

Am 2. September 1888 wurde, wie bereits erwähnt, die Zweigbahn Schwerin-Grivitz mit den Haltestellen Wüstenmark, Plate und Sukow dem Verkehr übergeben.

Die zwischen den Stationen Schönberg und Grevesmühlen belegene Haltestelle Grieben wurde am 1. Juni 1888 für den Personen- und Gepäckverkehr und am 1. October 1888 für den Güter- und Viehverkehr eröffnet.

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

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

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

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

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

Der direkte und der Transit-Güterverkehr erstreckt sich auf die anschließenden Nachbarbahnen und sind diesseitige Stationen je nach ihrer Bedeutung bezw. die Bahnstrecken außerdem noch an folgenden Verbands-Güterverkehren theilhaftig: am Mecklenburgischen, am Hamburg-Mecklenburgischen, am Nord-Ölsee, am Niederdeutschen, Rheinisch-Niederdeutschen, Norddeutsch-Sächsischen, Hannover-Bayerischen, Westdeutschen, Hanseatisch-Östdeutschen, Bömisch-Norddeutschen Braunkohlen-, Deutsch-Polnischen, Deutsch-Russischen, Deutsch-Mittelrussischen und Deutsch-Scandinavischen Verkehr.

4) Ergebnisse des Betriebes.

A. Personenverkehr.

1) Personenbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

auf Tourbillets in I. Classe	1 281 Personen auf	84 892 Kilometer,
" " " II. "	43 359 " " " " " " " "	2 284 344 " "
" " " III. "	167 289 " " " " " " " "	6 956 703 " "
" " " IV. "	474 001 " " " " " " " "	13 730 520 " "
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in II. Classe	71 850 " " " " " " " "	2 862 518 " "
" III. "	235 672 " " " " " " " "	6 626 474 " "
Militairpersonen	39 944 " " " " " " " "	2 731 676 " "

in Summe: 1 033 396 Personen auf 35 277 127 Kilometer.

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

auf Tourbillets in I. Classe	2 391 Personen auf	156 281 Kilometer,
" " " II. "	46 566 " " " " " " " "	3 397 348 " "
" " " III. "	93 308 " " " " " " " "	6 293 670 " "
" " " IV. "	131 637 " " " " " " " "	11 066 732 " "
auf Retourbillets (jedes Billet gleich 2 Personen gerechnet)		
in I. Classe	430 " " " " " " " "	13 514 " "
" II. "	20 812 " " " " " " " "	1 030 150 " "
" III. "	40 636 " " " " " " " "	1 823 876 " "
Militairpersonen	33 220 " " " " " " " "	3 370 420 " "

in Summe: 369 000 Personen auf 27 151 991 Kilometer.

Die ganze Beförderung betrug hiernach:

Civilpersonen in I. Classe	4 102 Personen auf	254 687 Kilometer, oder 62,09	} im Durchschnitt pro Person.
" " II. " " " "	182 587 " " " " " " " "	9 574 360 " " " " " " " "	
" " III. " " " "	536 905 " " " " " " " "	21 700 723 " " " " " " " "	
" " IV. " " " "	605 638 " " " " " " " "	24 797 252 " " " " " " " "	
in Summe:	1 329 232 Personen auf	56 327 022 Kilometer, oder 42,37	}
Militairpersonen	73 164 " " " " " " " "	6 102 096 " " " " " " " "	
Summe überhaupt:	1 402 396 Personen auf	62 429 118 Kilometer, oder 44,52	

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen:
für die Beförderung von:

		im Durchschnitt:	
Civilpersonen	2 044 589,89 M,	1,54 M	pro Person und 0,036 M,
Militairpersonen	93 732,16 =	1,28 =	= = 0,015 =
an diversen Neben-Einnahmen	4 024,76 =	—	—
in Summe:	2 142 346,81 M,	1,53 M	pro Person und 0,034 M,

pro Person
und
Kilometer.

Ueber die Personen-Frequenz der einzelnen Stationen im Jahre 1888 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 3 Jahre enthält.

Der Personenverkehr ergibt im Vergleich zum Vorjahre folgendes Resultat:

	im Jahre 1888		im Jahre 1887		daher im Jahre 1888	
	Personen	Personen- Kilometer	Personen	Personen- Kilometer	Personen	Personen- Kilometer
Civilpersonen:						
in I. Classe	4 102	254 687	3 729	232 518	mehr 373	mehr 22 169
= II. =	182 587	9 574 360	172 592	9 191 138	= 9 995	= 383 222
= III. =	536 905	21 700 723	509 238	20 952 782	= 27 667	= 747 941
= IV. =	605 638	24 797 252	555 022	22 974 133	= 50 616	= 1 823 119
	1 329 232	56 327 022	1 240 581	53 350 571	mehr 88 651	mehr 2 976 451
Militairpersonen.	73 164	6 102 096	80 693	6 967 851	weniger 7 529	weniger 865 755
Gesammt-Verkehr:	1 402 396	62 429 118	1 321 274	60 318 422	mehr 81 122	mehr 2 110 696

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

für Civilpersonen im Jahre 1888	2 048 614,65 M
= = = = 1887	1 950 434,44 =
mithin 1888 mehr	98 180,21 M
für Militairpersonen im Jahre 1888	93 732,16 M
= = = = 1887	106 263,75 =
mithin 1888 weniger	12 531,59 M
überhaupt im Jahre 1888	2 142 346,81 M
= = = = 1887	2 056 698,19 =
mithin 1888 mehr	85 648,62 M.

2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurden an Reisegepäck:

im Binnenverkehr	2 951,5 Tonnen auf 159 485,8 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	2 417,9 = = 173 106,2 =
in Summe:	5 369,4 Tonnen auf 332 592,0 Kilometer.

Die Einnahme aus der Gepäckbeförderung betrug:

für den Transport: 41 461,83 M, im Durchschnitt 7,72 M pro Tonne und 0,12 M pro Tonne und Kilometer.
Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres beim Gepäck ergibt das Jahr 1888 einen Mehrtransport von 44,9 Tonnen auf 4611,2 Kilometer mehr und eine Mindereinnahme von 272,57 M.

B. Güterverkehr.

1) Güterbeförderung.

Befördert wurden:

a. im Binnenverkehr:

Eil- und Expresgut	1 500,2	Tonnen auf	85 673,3	Kilometer,
Stückgut	20 685,7	=	1 143 797,2	=
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	3 660,9	=	276 720,3	=
Güter der Special-Tarife	181 254,9	=	6 353 949,8	=
Güter der Ausnahme-Tarife für Eilgut, Expresgut, Stückgut	2 992,2	=	154 793,3	=
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	13 407,6	=	621 475,8	=
Militairgut auf Requisitionsschein	1 766,1	=	124 729,9	=
Leichen und Fahrzeuge (einschließlich Eisenbahnfahrzeuge)	1 065,5	=	43 133,5	=
Frachtpflichtige Dienstgüter	4 752,0	=	251 930,4	=
	231 085,1	Tonnen auf	9 056 203,0	Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	39 972,6	=	2 312 530,6	=
in Summe: 271 057,7 Tonnen auf 11 368 733,6 Kilometer.				

b. im Verkehr mit anderen Bahnen:

Eil- und Expresgut	3 166,5	=	280 198,7	Kilometer,
Stückgut	38 233,8	=	3 356 176,3	=
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	23 901,0	=	2 933 726,8	=
Güter der Special-Tarife	281 934,3	=	21 606 980,2	=
Güter der Ausnahme-Tarife für Eilgut, Expresgut, Stückgut	6 868,4	=	557 792,0	=
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	70 894,4	=	4 722 240,1	=
Militairgut auf Requisitionsschein	2 766,7	=	239 939,5	=
Leichen und Fahrzeuge (einschließlich Eisenbahnfahrzeuge)	498,6	=	26 981,2	=
	428 263,7	Tonnen auf	33 724 034,8	Kilometer,
Frachtfreie Dienstgüter	603,8	=	27 213,4	=
in Summe: 428 867,5 Tonnen auf 33 751 248,2 Kilometer.				

Der ganze Transport betrug daher:

Eil- und Expresgut	4 666,7	Tonnen auf	365 872,0	Kilometer, oder 78,40
Stückgut	58 919,5	=	4 499 973,5	= 76,37
Güter der allgemeinen Wagen-Classen	27 561,9	=	3 210 447,1	= 116,48
Güter der Special-Tarife	463 189,2	=	27 960 930,0	= 60,37
Güter der Ausnahme-Tarife für Eil-, Expres- und Stückgut	9 860,6	=	712 585,3	= 72,27
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen	84 302,0	=	5 343 715,4	= 63,89
Militairgut auf Requisitionsschein	4 532,8	=	364 669,4	= 80,45
Leichen und Fahrzeuge (einschließlich Eisenbahnfahrzeuge)	1 564,1	=	70 114,7	= 44,83
Frachtpflichtige Dienstgüter	4 752,0	=	251 930,4	= 53,02
	659 348,8	Tonnen auf	42 780 237,8	Kilometer, oder 64,88
Frachtfreie Dienstgüter	40 576,4	=	2 339 744,0	= 57,66
Total-Summe: 699 925,2 Tonnen auf 45 119 981,8 Kilometer, oder 64,46				

Kilometer
im
Durchschnitt
pro
Tonne.

Die Einnahmen aus der Güterbeförderung betrugen:

für Eil- und Expressgüter . . .	91 492,54 M; 19,61 M pro Tonne und 0,250 M pro Tonne und Kilom.
für Frachtgüter, incl. Post- und Militairgut, Leichen und Fahrzeuge, frachtpflichtiges Dienstgut	2 279 618,08 = 3,48 = = = = 0,054 = = = =
an sonstigen Nebenerträgen: Frachtzuschläge, Provision, Lagergeld u.	51 041,55 = — = = = = — = = = =

in Summe: 2 422 152,17 M; 3,67 M pro Tonne und 0,057 M pro Tonne und Kilom.

Im Verhältniß zum Vorjahre betrugen die Transporte:

der Eil- und Expressgüter	148,7 Tonnen mehr auf	18 322,0 Tonnen-Kilom. mehr,
der Stückgüter (incl. Militairgut, Leichen und Fahrzeuge)	6 411,8 = = =	744 013,7 = =
der Güter der allgemeinen Wagen-Klassen	2 983,3 = = =	685 470,7 = =
der Güter der Special-Tarife	16 731,3 = = =	3 237 316,6 = =
der Güter der Ausnahme-Tarife	10 058,2 = = =	69 101,9 = =
der frachtpflichtigen Dienstgüter	4 752,0 = = =	251 930,4 = =

überhaupt: 41 085,3 Tonnen mehr auf 5 006 155,3 Tonnen-Kilom. mehr.

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

für Eil- und Expressgüter im Jahre 1888	91 492,54 M
= = = = = 1887	131 749,58 =
mithin 1888 weniger	40 257,04 M
für Frachtgüter im Jahre 1888	2 279 618,08 M
= = = = = 1887	2 058 226,78 =
mithin 1888 mehr	221 391,30 M
an Nebenerträgen im Jahre 1888	51 041,55 M
= = = = = 1887	56 866,84 =
mithin 1888 weniger	5 825,29 M
überhaupt im Jahre 1888	2 422 152,17 M
= = = = = 1887	2 246 843,20 =
mithin 1888 mehr	175 308,97 M

Aus der in der Anlage VIII enthaltenen Zusammenstellung ist zu ersehen, wie der Güterverkehr sowohl im Versand, als im Empfang auf den einzelnen Stationen im Jahre 1888 sich gestaltet hat.

Die vergleichende Uebersicht 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	47 554 Stück, oder 6 181,6 Tonnen auf	360 915,8 Kilometer,
im Verkehr mit anderen Bahnen	206 841 = = 21 251,8 = =	2 582 362,5 =
in Summe: 254 395 Stück, oder 27 433,4 Tonnen auf	2 943 278,3 Kilometer.	

Die Einnahme für den Viehtransport (ausschließlich derjenigen für beförderte 3793 Stück Hunde der Reisenden, welche in der Einnahme aus der Personenbeförderung unter A 1 mitenthalten ist) betrug: 180 545,79 M; im Durchschnitt: 0,71 M pro Stück, 6,58 M pro Tonne und 0,061 M pro Tonne und Kilometer.

Gegen den Transport und die Einnahme des Vorjahres bei der Viehbeförderung ergibt das Jahr 1888 einen Mehrtransport von 55 094 Stück und 6024,5 Tonnen mehr auf 1 249 976,8 Kilometer mehr und eine Mehreinnahme von 5059,74 M. Der Mehrtransport resultirt zum größeren Theile aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, nämlich mit 44 276 Stück, während im Binnenverkehr 10 818 Stück Vieh mehr befördert wurden, als in dem 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)	4 682 183,8 Tonnen-Kilometer,
2) bei der Gepäckbeförderung	332 592,0 „
3) bei der Güterbeförderung	45 119 981,8 „
4) bei der Viehbeförderung	2 943 278,3 „

in Summe: 53 078 036,0 Tonnen-Kilometer,

im Vorjahre dagegen: 45 871 994,1 „

mithin im Jahre 1888 mehr: 7 206 041,9 Tonnen-Kilometer.

Pro Kilometer Bahnlänge (1888 im Jahresdurchschnitt 372,08 km gegen 352,72 km im Vorjahre) betrug die Beförderung:

1) Personen	3769	gegen 3746 Personen im Vorjahre
2) Gepäck	14,4 Tonnen	= 15,1 Tonnen „
3) Güter (excl. frachtfreie Dienstgüter) 1772,1	=	= 1752,8 „
4) Vieh	684 Stück	= 565 Stück „

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

Personen-Kilometer	167 784	gegen 171 009 im Vorjahre,
Tonnen-Kilometer (excl. frachtfreie Dienstgüter und Nebentransporte	123 155,0	= 112 659,9 „

Die Einnahmen betrugen im Ganzen 5 149 647,83 M gegen 4 881 615,53 M im Vorjahre und pro Kilometer Bahnlänge im Jahresdurchschnitt:

1) aus dem Personenverkehr	5 757,76 M	gegen 5 830,97 M im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	111,43 „	= 118,32 „
3) aus der Güterbeförderung	6 509,76 „	= 6 370,05 „
4) aus der Viehbeförderung	485,23 „	= 497,52 „
5) an Nebeneinnahmen	975,98 „	= 1 023,06 „

in Summe pro Kilometer: 13 840,16 M gegen 13 839,92 M im Vorjahre,

mithin im Jahre 1888 gegen 1887 mehr: 0,24 M pro Kilometer Bahnlänge.

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

1) aus dem Personenverkehr	41,60 %	gegen 42,13 % im Vorjahre,
2) aus der Gepäckbeförderung	0,81 „	= 0,85 „
3) aus der Güterbeförderung	47,03 „	= 46,03 „
4) aus der Viehbeförderung	3,51 „	= 3,60 „
5) an Nebeneinnahmen	7,05 „	= 7,39 „

Die Ausgaben betragen:

für die Allgemeine Verwaltung	360 421,28 M	gegen	338 392,83 M	im Vorjahre,
für die Bahnverwaltung	690 025,96 =	=	628 111,39 =	=
für die Transport-Verwaltung	1 679 596,18 =	=	1 598 126,13 =	=
in Summe:	2 730 043,42 M	gegen	2 564 630,24 M	im Vorjahre
pro Kilometer-Bahnlänge im Jahresdurchschnitt:	7 337,25 =	=	7 271,01 =	=

mithin pro 1888 gegen das Vorjahr mehr: 66,24 M pro Kilometer Bahnlänge.

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Nutzkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit	0,22 M	gegen	0,25 M	im Vorjahre,
auf die Bahn-Verwaltung mit	0,42 =	=	0,47 =	=
auf die Transport-Verwaltung mit	1,02 =	=	1,20 =	=
in Summe mit:	1,66 M	gegen	1,92 M	im Vorjahre,

mithin 1888 gegen das Vorjahr weniger: 0,26 M pro Nutzkilometer:

Die Betriebskosten erforderten von der Gesamt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung	7,00 %	gegen	6,93 %	im Vorjahre,
die Bahn-Verwaltung	13,89 =	=	12,87 =	=
die Transport-Verwaltung	32,62 =	=	32,74 =	=
in Summe:	53,51 %	gegen	52,54 %	im Vorjahre,

mithin 1888 gegen das Vorjahr mehr: 0,47 %.

Die Gesamt-Einnahme beläuft sich auf	5 149 647,83 M,
die Betriebs-Ausgabe auf	2 730 043,42 =
der Ueberschuß mithin auf	2 419 604,41 M.

Hierzu tritt der aus dem Jahre 1887 auf die Betriebsrechnung pro 1888
übernommene Gewinn-Vortrag mit 310 000,00 =
es beträgt mithin der Gesamt-Ueberschuß 2 729 604,41 M.

Davon ist zu zahlen bzw. zu gewähren:

- 1) die vertragsmäßig an die Großherzogliche Regierung pro 1888
zu leistende Annuität mit 960 000,00 M,
- 2) die regulativmäßig dem Erneuerungsfonds pro 1888 zu
überweisende Rücklage von 380 000,00 =
- 3) die Eisenbahnsteuer mit 18 988,14 =
- 4) die Zinsen vom 1. October bis 31. December 1888 auf die
im Umlaufe befindlichen 2 500 000 M Prioritäts-Obliga-
tionen à 3½ % p. a. mit 21 878 M,
wovon jedoch die Baurechnung pro 1888 zu
tragen hat 10 023 =

Der Rest kommt hier in Anrechnung mit	11 855,00 =
5) die letzte Rücklage in den Feuerversicherungsfonds mit	3 467,74 =
6) die Tantieme mit	27 816,25 =
7) als Rücklage in den statutarischen Reservefonds	4 977,28 = 1 407 104,41 =
Bleibt vertheilbarer Reingewinn	1 322 500,00 M.

Die Direction schlägt vor:

als Dividende auf das Stammactien-Capital von	
16 200 000 M 6,25 % mit	1 012 500,00 M,
zu vertheilen, den Rest dagegen als Gewinn-Vortrag	
auf die Betriebsrechnung pro 1889 zu übertragen mit	310 000,00 =
Summe wie vor:	1 322 500,00 M.

Die speciellen Angaben über die gesammten Betriebs-Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1888 sind aus der Anlage I ersichtlich. Die Anlage II enthält die Gewinn- und Verlust-Rechnung, die Anlage III die Bilanz, die Anlage IV, V und VI die Rechnungslegungen resp. über den Baufonds, den Erneuerungsfonds und den statutarischen Reservefonds, während die Verkehrs-Ergebnisse des Betriebsjahres 1888 im Einzelnen durch die Anlagen VII bis XII nachgewiesen werden.

Zum Schlusse ist hervorzuheben, daß, als der vorstehende Jahresbericht bereits fertig gestellt war, die Großherzogliche Regierung unerwartet am 30. März d. J. der Direction eine Offerte auf käufliche Uebernahme unseres Unternehmens, vorbehaltlich der Zustimmung des Landtages und der landesherrlichen Genehmigung, hat zugehen lassen. Nach den über die Offerte eingeleiteten und zum Abschluß gekommenen Verhandlungen übernimmt die Großherzogliche Regierung mit dem gesammten Eigenthum der Gesellschaft auch deren sämmtliche Fonds, insbesondere auch den Feuerversicherungsfonds, ferner den auf das Jahr 1889 vorzuschreibenden Gewinnvortrag von 310 000 *M* und ist bereit, den Actionairen zu gewähren:

- 1) als Kaufpreis 25 110 000 *M*, an dessen Stelle den Actionairen Schuldverschreibungen einer drei und einhalbprocentigen consolidirten Mecklenburgischen Landesanleihe zum Nennwerth von 800 *M* für die Stammactie von 500 *M* und von 1600 *M* für die Stammactie von 1000 *M* offerirt werden;
- 2) beim Umtausch der Stammactien in $3\frac{1}{2}\%$ Mecklenburgische Schuldverschreibungen eine baare Zuzahlung von 4 % des Nennwerthes der zum Umtausche gebrachten Actien.

Anlangend die geschäftliche Behandlung der Kaufofferte, so mußte die Direction nach Lage der Verhältnisse es als zweckmäßig erachten, die Offerte noch der diesjährigen, spätestens auf den 31. Mai d. J. einzuberufenden ordentlichen Generalversammlung zur Beschlußfassung unterbreiten.

Für den Fall nun, daß die Generalversammlung die Kaufofferte annimmt, beschränkt die Direction ihren obigen Vorschlag auf die Vertheilung einer Dividende von $6,25\%$, während die vorgeschlagene Uebertragung des Gewinnes von 310 000 *M* auf die Rechnung des Jahres 1889 durch Annahme der Kaufofferte gegenstandslos geworden ist.

Lehnt dagegen die Generalversammlung die Kaufofferte ab, so verbleibt die Direction bei ihrem obigen Vorschlage sowohl wegen der Dividendenvertheilung, als auch der Gewinnübertragung.

Schwerin, im April 1889.

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 12. April 1889.

Der Aufsichtsrath

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

Anlagen.

I.

Betriebs-Rechnung

für
das Jahr 1888.

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M	℔
I.			Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.		
	1		Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementbillets) ausschließlich Militair	2 044 589	89
	2		Für Beförderung von Militair auf Requisitionschein und auf Militairbillets	93 732	16
	3		Für Beförderung von Gepäck	41 461	83
	4		Für Beförderung von Hunden auf Hundebillets und Gepäckschein	2 376	51
	5		Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif	1 634	50
	6		Sonstige aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr herrührende Einnahmen	13	75
			Summe Titel I.	2 183 808	64
II.			Aus dem Güterverkehr.		
	1		Für Beförderung von Eil- und Expressgut	91 492	54
	2		Für Beförderung von Frachtgut	2 176 529	81
	3		Für Beförderung von Postgut	6 448	1
	4		Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionschein	30 233	77
	5		Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde	180 545	79
	6		Für Beförderung von Leichen	2 937	50
	7		Für Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut	63 468	99
	8		Nebenerträge als:		
		1	Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung	3 925	25
		2	Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen u.	47 116	30
			Summe Titel II.	2 602 697	96

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	96 648	62
	3		Bergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen, bezw. in gemeinschaftlichen Verkehren	15 213	68
	4		Bergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungsbureau	2 139	99
			Summe Titel III.	114 002	29
IV.			Bergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.		
	1	1	Miethe (einschließlich Conventionalstrafen) für: Locomotiven	—	—
		2	Wagen	122 917	40
	2		Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel	—	—
			Summe Titel IV.	122 917	40
V.			Erträge aus Veräußerungen.		
	1		Aus dem Verlaufe von bei Erneuerungen gewonnenen Materialien (die Erträge hierfür sind dem Erneuerungsfonds überwiesen, vgl. Anlage V, I.)	—	—
	2		Aus dem Verlaufe anderweiter Betriebsmaterialien	804	6
	3		Aus dem Verlaufe sonstiger Gegenstände	1 497	16
			Summe Titel V.	2 301	22
VI.			Verschiedene sonstige Einnahmen.		
	1		Telegraphen-Gebühren	3 330	95
	2		Pächte u. Miethen, sowie ökonomische Nutzungen aus Gebäuden u. Grundstücken, als:		
		1	Restaurationen	17 242	54
		2	Dienst- und Miethswohnungen	13 167	76
		3	Gräsereien, Pflanzungen, Ackerpacht	6 402	70
		4	Lagerplätze zc.	1 906	41
			Uebertrag	42 050	36

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M	ℳ
			Uebertrag	42 050	36
3			Vergütung der Post:		
	1		für Benutzung der Coupées zum Postdienst, Beförderung von Postwagen, Gestellung von Beiwagen	3 482	97
	2		für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren ꝛ. der Eisen- bahn-Postwagen	10 787	68
4			Entschädigung von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung für Benutzung und Be- gleitung von Bahnmeisterwagen ꝛ.	25	—
5			Zinsen und Coursegewinn aus Geldbeständen des Betriebes	66 796	40
6			Insgemein, wie Ersatz für beschädigte und zertrümmerte Gegenstände, nicht ab- gehobene Lohnbeträge ꝛ.	777	91
			Summe Titel VI.	123 920	32
Uebersicht der Betriebs-Einnahmen.					
			Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	2 183 808	64
			Titel II. Aus dem Güter-Verkehr	2 602 697	96
			Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen ꝛ.	114 002	29
			Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	122 917	40
			Titel V. Erträge aus Veräußerungen	2 301	22
			Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	123 920	32
			Summe der Betriebs-Einnahmen	5 149 647	83

Tit.	Pos.	Unter-Pos.	Betriebs-Ausgaben.	
Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.				
Besoldungen und Gehalte der etatmäßigen Beamten.				
I.	1		Direction	
	2		Centralbureau	
	3		Betriebstechnisches Bureau, Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection	
	4		Maschinen-Verwaltung	
	5		Strecken-, Stations-, Fahr- und Locomotivpersonal	
				Summe Titel I.
Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.				
Andere persönliche Ausgaben.				
II.	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehalte und zeitweise Arbeitshilfe	
	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder x.	
	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen	
	4		Reise- und Umzugskosten:	
	1		Aufsichtsrath	
	2		Direction und Beamte	
	5		Reisekosten-Entschädigung für das Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal	
	6		Prämien für Material-Ersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen	
	7		Tag- und Accordlöhne für Arbeiter	
	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung	
	9		Mancoelder 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		Gnadengehälter 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 II. Sachliche Ausgaben.				
Allgemeine Kosten.				
III.	1		Bureaubedürfnisse, Formulare, Bücher, Karten, Drucksachen, Billets x.	
	2	1	Heizung der Dienstlocale, der Wartezimmer, Wärterwohnungen und Buden x.	
		2	Erleuchtung derselben, einschließlich der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen x.	
				Uebertrag

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt- Betrag.	
Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Äußerer Bahnhof- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugförderungs- Dienst.			
M	℔	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔
40 500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 500	—
100 306	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100 306	48
25 830	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 830	—
15 989	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 989	50
—	—	259 080	75	193 965	98	66 993	8	105 705	50	100 716	42	726 461	73
182 625	98	259 080	75	193 965	98	66 993	8	105 705	50	100 716	42	909 087	71
6 625	2	43 020	18	5 591	33	2 622	53	756	80	3 476	96	62 092	82
—	—	1 314	95	3 116	47	206	30	1 076	18	6 633	5	12 346	95
1 502	67	13 396	25	1 336	50	900	—	1 080	—	—	—	18 215	42
4 047	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 047	80
10 235	—	4 261	10	510	—	282	—	249	—	1 088	96	16 626	6
—	—	—	—	—	—	—	—	57 877	63	28 981	46	86 859	9
—	—	12	—	—	—	—	—	3	—	36 809	56	36 824	56
1 720	80	—	—	58 657	13	39 473	10	256	50	34 352	15	134 459	68
415	50	17 254	75	11 426	71	4 249	89	12 878	43	5 962	4	52 187	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
665	—	1 668	77	555	—	165	—	461	91	320	—	3 835	68
344	—	120	—	285	—	90	—	—	—	270	—	1 109	—
60	—	—	—	436	—	120	—	240	—	324	—	1 180	—
—	—	—	—	312	—	—	—	—	—	141	—	453	—
—	—	801	75	57	50	—	—	—	—	943	75	1 803	—
20	—	16	30	—	—	—	—	—	—	—	—	36	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 942	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 942	37
41 066	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 066	72
25 597	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 597	76
9 318	—	47	50	—	—	—	—	—	—	—	—	9 365	50
108 560	64	81 913	55	82 283	64	48 108	82	74 879	45	119 302	93	515 049	3
12 702	8	1 306	79	3 033	36	12 876	28	1 553	62	623	44	32 095	57
2 278	83	6 219	23	10 908	51	3 879	72	588	63	3 145	73	27 020	65
1 144	37	3 619	11	32 936	22	6 889	56	723	53	5 549	50	50 862	29
16 125	28	11 145	13	46 878	9	23 645	56	2 865	78	9 318	67	109 978	51

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Ausgaben.
			Uebertrag
	7		Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, der Bahnmeisterwagen und Draisinen
	8		Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser, der Blockstationen und Wärterbuden, nebst deren Utensilien und Mobilien, Brunnen, Privets etc.
	9		Unterhaltung außergewöhnlicher Anlagen
	10		Insgemein
			Summe Titel IV a.
IVb.			b. Bahnhofs-Anlagen.
	1		Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen
	2		Unterhaltung der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Beamtenwohnhäuser, Verwaltungsgebäude etc.
	3		Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen
	4		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, 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, Wasserfrähne, Pumpen, Brunnen, Röhrenleitungen, Wasserhebungs-Maschinen etc.
	6		Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofs-Anlagen, Gasanstalten, Hafenbohlwerke etc.
	7		Insgemein
			Summe Titel IV b.
IVc.			c. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.
	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 Bahntransports.
Va.			a. Kosten der Züge.
	1		Brennmaterial zur Locomotivfeuerung, einschließlich der Transport- und Ladefkosten
	2		Heizung der Wasserstationen und Feuerung der stehenden Dampfmaschinen zum Wasserpumpen, sowie sonstige Kosten der Beschaffung des Wassers der Locomotiven
			Uebertrag

A. Allgemeine Verwaltung.		B. Bahn-Verwaltung.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt- Betrag.	
				a. Neuerer Bahnhof-Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs-Dienst.		d. Zugförderungs-Dienst.			
N	S	N	S	N	S	N	S	N	S	N	S	N	S
—	—	180 158	91	—	—	—	—	—	—	—	—	180 158	91
—	—	3 827	40	—	—	—	—	—	—	—	—	3 827	40
—	—	14 019	67	—	—	—	—	—	—	—	—	14 019	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	42	70	—	—	—	—	—	—	—	—	42	70
—	—	198 048	68	—	—	—	—	—	—	—	—	198 048	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	6 796	16	—	—	—	—	—	—	—	—	6 796	16
—	—	26 836	13	—	—	—	—	—	—	—	—	26 836	13
—	—	20 246	58	—	—	—	—	—	—	—	—	20 246	58
—	—	16 921	54	—	—	—	—	—	—	—	—	16 921	54
—	—	1 961	96	—	—	—	—	—	—	—	—	1 961	96
—	—	6 695	72	—	—	—	—	—	—	—	—	6 695	72
—	—	7 099	53	—	—	—	—	—	—	—	—	7 099	53
—	—	899	14	—	—	—	—	—	—	—	—	899	14
—	—	7 564	52	—	—	—	—	—	—	—	—	7 564	52
—	—	95 021	28	—	—	—	—	—	—	—	—	95 021	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	4 290	75	—	—	—	—	—	—	—	—	4 290	75
—	—	5 978	11	—	—	—	—	—	—	—	—	5 978	11
—	—	10 268	86	—	—	—	—	—	—	—	—	10 268	86
—	—	95 021	28	—	—	—	—	—	—	—	—	95 021	28
—	—	198 048	68	—	—	—	—	—	—	—	—	198 048	68
—	—	303 338	82	—	—	—	—	—	—	—	—	303 338	82
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	276 770	52	276 770	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 849	60	11 849	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	288 620	12	288 620	12

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

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt-Betrag.	
Allgemeine Verwaltung.		Bahn-Verwaltung.		a. Neuerer Bahnhofsdienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs-Dienst.		d. Zugförderungs-Dienst.			
M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	288 620	12	288 620	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 176	56	6 176	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 144	17	5 144	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 396	60	2 396	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 015	62	1 015	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 010	88	1 010	88
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 887	42	8 887	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 795	34	7 795	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	50	19	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	321 066	21	321 066	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170 268	92	170 268	92
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54 116	61	54 116	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92 138	56	92 138	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	46	86	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	579	95	579	95
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	317 190	50	317 190	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	321 066	21	321 066	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	638 256	71	638 256	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	33 505	—	8 992	—	11 020	71	—	—	—	—	53 517	71
—	—	—	—	—	—	—	—	5 196	80	—	—	5 196	80
3 528	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 528	32
3 528	32	33 505	—	8 992	—	11 020	71	5 196	80	—	—	62 242	83
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121 920	13	121 920	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121 920	13	121 920	13

Betriebs-Ausgaben.											
Uebersicht der Betriebs-Ausgaben.											
Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.											
Titel I. Besoldungen											
Titel II. Andere persönliche Ausgaben											
Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.											
Titel III. Allgemeine Kosten											
Titel IV. Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen etc.											
Titel V. Kosten des Bahntransports											
Titel VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände											
Titel VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen											
Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen											
Titel IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel											
Summe der Betriebs-Ausgaben											
Abschluß.											
Summe der Betriebs-Einnahmen 5 149 647,83 M											
Summe der Betriebs-Ausgaben 2 730 043,42 "											
Ueberschuß 2 419 604,41 M.											

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesamt- Betrag.	
Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Äußerer Bahnhof- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugförderungs- Dienst.			
M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ
182 625	98	259 080	75	193 965	98	66 993	8	105 705	50	100 716	42	909 087	71
108 560	64	81 913	55	82 283	64	48 108	82	74 879	45	119 302	93	515 049	3
65 706	34	12 187	84	55 582	32	30 906	—	4 141	25	11 624	44	180 148	19
—	—	303 338	82	—	—	—	—	—	—	—	—	303 338	82
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	638 256	71	638 256	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 528	32	33 505	—	8 992	—	11 020	71	5 196	80	—	—	62 242	83
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121 920	13	121 920	13
360 421	28	690 025	96	340 823	94	157 028	61	189 923	—	991 820	63	2 730 043	42

Gewinn- und Verlust-

Debet.		M	℔	M	℔
1.	Betriebs-Ausgaben:				
	Titel I. Besoldungen der etatsmäßigen Beamten	909 087	71		
	= II. Andere persönliche Ausgaben	515 049	3		
	= III. Allgemeine sachliche Kosten	180 148	19		
	= IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen	303 338	82		
	= V. Kosten des Bahntransports	638 256	71		
	= VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände*)	—	—		
	= VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen, und Verbesserungen*)	—	—		
	= VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten	62 242	83		
	= IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	121 920	13	2 730 043	42
2.	Annuitäten:				
	a. Zinsen			861 781	—
	b. Amortisation 98 219,00 M, wovon zur Dotierung des gesetzlichen Reservefonds dienen (§ 185 b und 239 b des Aktien-Gesetzes) 5 % des Reingewinnes von 1 014 156,32 M 50 707,82 = Rest: 47 511,18 M,			50 707	82
3.	Prioritätsschuld-Zinsen			11 855	—
4.	Rücklage in den Erneuerungsfonds			380 000	—
5.	Rücklage in den Feuerversicherungsfonds			3 467	74
6.	Eisenbahnsteuer			18 988	14
7.	Tantiemen			27 816	25
8.	Rücklage in den statutarischen Reservefonds			4 977	28
9.	Dividende, 6 1/4 % auf 16 200 000 M Stamm-Aktien-Capital			1 012 500	—
10.	Gewinn-Vortrag auf 1889			310 000	—
	Summe:			5 459 647	83

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

Rechnung pro 1888.

Credit.		Debit.			
		M	ℳ	M	ℳ
1.	Gewinn-Vortrag aus 1887			310 000	—
2.	Betriebs-Einnahmen:				
	Titel I. aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	2 183 808	64		
	" II. aus dem Güter-Verkehr	2 602 697	96		
	" III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	114 002	29		
	" IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	122 917	40		
	" V. Erträge aus Veräußerungen	2 301	22		
	" VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	123 920	32		
				5 149 647	83
Summe:				5 459 647	83

Bilanz pro

Activa.		M	℔
Uebernahme-Preis der Bahn nebst Zubehör unter Einrechnung der Annuität an die Großherzogliche Regierung	32 700 000, ⁰⁰ M,		
Aufwendung des statutarischen Reservefonds zum Bau der Secundärbahn Malchin-Waren	439 424, ^{s1} =		
Baufonds (Grundcapital = Erhöhung vom Jahre 1884, Prioritätsschuld, Landesbeihilfe): Ausgabe für Erweiterungsbauten, für Betriebsmittel, für den Bau der Bahn= strecken Güstrow-Schwaan und Schwerin-Trivitz 3 498 689, ¹⁶ M, Bestand in Baar und in Prioritäts-Obligationen	<u>4 514 750,^{s4} =</u> <u>8 013 440,⁰⁰ =</u>	41 152 864	81
Werth der vorrätigen Betriebs- und Werkstatt-Materialien		700 385	65
Effecten des statutarischen Reservefonds, des Erneuerungsfonds, des Feuerversicherungsfonds, der Beamten-Pensionskasse, des Betriebs=Contos		2 707 208	97
Verschiedene Debitoren		550 819	8
Cassenbestand und Bankguthaben		154 109	69
Summe:		45 265 388	20

31. December 1888.

Passiva.		M	g
Stammactien-Capital	16 200 000	—	
Capitalwerth der an die Großherzogliche Regierung noch auf 48 Jahre abzuführenden Annuitäten	18 068 829	—	
Amortisirter Betrag des Annuitäten-Capitals 1873—1888	1 131 171,00 M,		
wovon jedoch bis 1887	161 057,76 M,		
pro 1888	50 707,82 „		
Zusammen: 211 765,58 „			
zur Dotirung des gesetzlichen Reservefonds dienen und daher hier als Passivum nur zum Ansatz kommen	919 405	42	
Prioritätsschuld	5 000 000	—	
Landesbeihilfe	313 440	—	
Beitrag des statutarischen Reservefonds zum Bau der Secundärbahn Malsch-Waren	439 424	81	
Erneuerungsfonds, einschließlich des Zuschusses pro 1888 von 380 000 M	1 127 684	60	
Gesetzlicher Reservefonds, einschließlich der Dotirung pro 1888	252 149	88	
Statutarischer Reservefonds, einschließlich des Zuschusses pro 1888 von 4977,28 M	390 146	62	
Feuerversicherungsfonds, einschließlich des Zuschusses pro 1888 von 3467,74 M	150 000	—	
Bestand der Beamten-Pensions-Casse	785 009	81	
Verschiedene Creditoren	296 798	6	
Reingewinn	1 322 500	—	
Summe:	45 265 388	20	

Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1888.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M	℔	M	℔
I. Einnahme.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1887 laut Geschäfts-Bericht, Nul. V			1 117 427	87
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängiger Materialien, als Schienen, Schwellen, Werkstoff-Abfällen u.	264 654	25		
Zinsen auf vorrätige Effecten, abzüglich der Zinsen-Ausgabe für aus Betriebsmitteln zu Erneuerungszwecken geleistete Vorschüsse	34 364	21		
Regulativmäßiger Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1888	380 000	—	679 018	46
Summe der Einnahme:			1 796 446	33
II. Ausgabe.				
1) Oberbau.				
Auswechslung des Oberbaumaterials, als Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug zur gewöhnlichen Unterhaltung der Bahnstrecken und zur Gewinnung brauchbaren Oberbaumaterials für die Neubautrecke Schwerin-Grivitz	550 888	62		
Erneuerung der Weichen und einzelner Theile derselben, incl. Beschaffung und Verlegung einer Blaueischen Weiche für den Anschluß der Kiesbahn bei Moidentin der Strecke Kleinen-Wismar, nebst Signalvorrichtungen	27 789	55	578 678	17
2) Betriebsmittel.				
a. Locomotiven und Tender.				
Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst einer Kesselflatte an 2 Stück Locomotiven	2 553	92		
Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst Winkelring an 2 Stück Locomotiven	770	30		
Erneuerung eines Dampfcylinders an 2 Stück Locomotiven	1 121	45		
Erneuerung des Injectors an 7 Stück Locomotiven	1 436	50		
Erneuerung des Feuerthürringes unter Anbringung einer Deckplatte nebst Schuttring an der Feuerthüröffnung an 6 Stück Locomotiven	2 145	29		
Erneuerung der Rauchkammerthür an 5 Stück Locomotiven	275	39		
Erneuerung des Rauchkammerbodens an 4 Stück Locomotiven	461	69		
Erneuerung des Spritzkastens an 24 Stück Locomotiven	806	17		
Erneuerung der Schornsteine an 7 Stück Locomotiven	305	30		
Erneuerung der Schieberahmen an 4 Stück Locomotiven	236	71		
Erneuerung des Aschkastens an 2 Stück Locomotiven	96	67		
Erneuerung von 93 Stück Kolbenringen an Locomotiven	653	81		
Erneuerung von 1159 Stück Stehholzen in Locomotiven	2 686	39		
zu übertragen	13 549	59	578 678	17

Ausgaben des Erneuerungsfonds. (Fortsetzung.)

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M	℔	M	℔
übertragen	13 549	59	578 678	17
Erneuerung von Rieten im unteren Feuerbüchsenkranze	71	76		
Erneuerung des Gleisepports an 3 Stück Locomotiven	499	42		
Erneuerung von 211 Stück Siederohren in Locomotiven	1 094	16		
Erneuerung der Böden und inneren Seitenwände an 2 Stück Tendern	319	55		
Neubeschaffung und Aufziehen zc. von 108 Stück Locomotiv- und 66 Stück Tender-Radreifen	16 532	75	32 067	23
b. Personenwagen.				
Neubeschaffung eines 4rädr. Personenwagens IV. Klasse mit Bremse und bedecktem Bremseritz, Ofenheizung, Gasbeleuchtung und Ventilation, incl. Achsen und Räder	5 854	1		
Neubeschaffung von 2 Stück 4rädr. Personenwagen III. Klasse mit Bremse und bedecktem Bremseritz, Kastenheizung und Gasbeleuchtung, incl. Achsen und Räder	13 547	35		
Erneuerung der Polster und Polsterbezüge nebst Gardinen und Rouleaux in 4 Coupées I. Klasse und 20 Coupées II. Klasse	6 830	83		
Erneuerung der Wand- und Deckenverkleidung in 32 Coupées I. und II. Klasse	783	—		
Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 10 Stück Personenwagen	204	42		
Neubeschaffung und Aufziehen zc. von 146 Stück Radreifen für Personenwagen	9 501	96	36 721	57
c. Güterwagen.				
Neubeschaffung eines offenen 4rädr. Güterwagens mit Bremse und bedecktem Bremseritz, incl. Achsen und Räder	3 108	66		
Neubeschaffung von 2 Stück offenen 4rädr. Güterwagen ohne Bremse, incl. Achsen und Räder	5 406	7		
Erneuerung des Oberkastens an 2 Stück Etagen- (Vieh- und Pferde-) Wagen	1 834	16		
Erneuerung des Oberkastens an 6 Stück offenen Güterwagen, davon 3 Stück mit hohen und 3 Stück mit niedrigen Bords	1 756	78		
Erneuerung der Fußböden an 11 Stück Güterwagen	581	80		
Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 15 Stück Güterwagen	406	98		
Neubeschaffung und Aufziehen zc. von 126 Stück Radreifen für Güterwagen	8 200	31	21 294	76
Summe der Ausgabe:			668 761	73
III. Abschluß.				
Einnahme	1 796 446	33		
Ausgabe	668 761	73		
Bestand des Erneuerungsfonds Ende 1888:			1 127 684	60

Rechnung des statutarischen Reservefonds pro 1888.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>
I. Einnahme.				
Bestand am Schlusse des Jahres 1887 laut Geschäftsbericht Anl. VI.			446 871	79
Einnahme für verkaufte 251 qm Gartenland an die Stadtkämmerei zu Güstrow .	753	—		
Einnahme für käufliche Ueberlassung des eisenbahnseitigen Antheiles an dem Wohn- und Postgebäude zu Bahnhof Blankenberg incl. Grundfläche an die Kaiserliche Postverwaltung	7 800	—		
Ueberweisung des Betrages eines verfallenen Dividendenscheines pro 1883 zur Stamm-Actie Nr. 20 485	46	—		
Zuschuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1888	4 977	28	13 576	28
Summe der Einnahme:			460 448	7
II. Ausgabe.				
1) Gebäude.				
a. Auf den Bahnhöfen.				
Bergroößerung der Dienstwohnung des Stationsaufsehers auf der Haltestelle Bentschow durch einen Anbau an das Stationsgebäude dajelbst	2 762	42		
Erbauung eines Wärterwohnhauses nebst Wirtschaftsgebäude für 3 Familien auf der Haltestelle Lüßow	16 681	37		
Erbauung eines gleichen Wärterwohnhauses auf der Haltestelle Wistorf	15 632	79	35 076	58
b. Auf der Strecke.				
Herstellung eines Wärterwohnhauses nebst Stallgebäude für 3 Familien bei Blockstation Klein-Schwiesow auf der Strecke Bützow-Güstrow	13 626	21		
Herstellung eines Wärterwohnhauses nebst Stallgebäude für 2 Familien bei Blockstation Neu-Rukieten auf der Strecke Bützow-Schwaan	8 962	57	22 588	78
2) Werkstätten-Betrieb.				
Beschaffung von 1 Satz Hebeböcken für die Werkstatt Schwerin	700	—	700	—
3) Sonstige Ausgaben.				
Beschaffung einer Billetdruckmaschine	1 778	90		
Beschaffung einer Umdruckpresse mit 6 Stück Zinkplatten	882	10		
Wiederherstellung des verackten Bahndammes auf der Strecke Bobitz-Kleinen . .	9 275	9	11 936	9
Summe der Ausgabe:			70 301	45
III. Abschluß.				
Einnahme	460 448	7		
Ausgabe	70 301	45		
Bestand des statutarischen Reservefonds Ende 1888:	390 146	62		

Stationsweise Zusammenstellung im Jahre

N.	Von resp. nach:	Es sind abgegangen von den Stationen:					
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
1	Lübeck	463	16 410	43 058	48 251	8 408	116 590
2	Lüdersdorf	—	123	2 895	9 272	70	12 360
3	Schönberg	21	3 074	18 077	19 020	831	41 023
4	Grieben	—	69	1 137	2 147	27	3 380
5	Grevesmühlen	74	4 876	13 176	18 670	970	37 766
6	Plüschow	—	297	829	5 068	56	6 250
7	Bobitz	32	1 201	2 231	6 035	216	9 715
8	Kleinen	54	4 250	15 591	13 896	587	34 378
9	Mecklenburg	—	502	5 169	4 989	171	10 831
10	Wismar	70	11 083	30 687	24 410	3 479	69 729
11	Lübstorf	—	501	3 657	8 150	101	12 409
12	Schwerin	987	34 707	71 386	65 051	13 046	185 177
13	Wüstenmark	—	14	260	973	1	1 248
14	Plate	—	64	794	2 871	54	3 783
15	Sutow	—	22	423	1 351	13	1 809
16	Crivitz	—	757	2 463	3 797	126	7 143
17	Holtshusen	—	205	4 671	8 637	182	13 695
18	Bachun	3	869	2 743	10 922	188	14 725
19	Kirch-Seebar	—	22	266	1 059	18	1 365
20	Hagenow	752	14 232	24 976	26 883	6 444	73 287
21	Bentschow	10	830	1 510	4 087	122	6 559
22	Blankenberg	28	4 489	12 842	12 446	1 209	31 014
23	Warnow	7	584	1 843	4 467	141	7 042
24	Bützow	35	5 294	20 657	15 849	1 362	43 197
25	Schwaan	5	2 766	21 194	23 873	823	48 661
26	Rostock	249	18 065	50 463	43 401	7 224	119 402
27	Güstrow	82	14 123	40 728	35 617	3 421	93 971
28	Lüffow	—	741	2 098	3 984	31	6 854
29	Mistritz	—	142	2 766	3 733	34	6 675
30	Lalsendorf	190	5 638	14 308	13 261	1 132	34 529
31	Neu-Wokern	—	161	961	5 918	79	7 119
32	Teterow	187	5 138	17 832	20 252	1 375	44 784
33	Malchin	163	6 305	23 902	22 449	8 871	61 690
34	Gielow	—	324	4 095	3 982	31	8 432
35	Basedow	—	425	1 354	2 451	32	4 262
36	Schwinkendorf	—	896	2 067	3 363	239	6 565
37	Levenstorf	—	153	1 785	2 111	15	4 064
38	Schönau-Falkenhagen	—	76	702	1 899	8	2 685
39	Waren	13	838	4 896	6 724	309	12 780
40	Stavenhagen	142	2 274	10 670	11 565	1 843	26 494
41	Kleetz	—	416	1 190	4 346	122	6 074
42	Mölln	32	1 438	2 827	2 883	157	7 337
43	Neubrandenburg	316	11 016	29 750	30 020	3 573	74 675
44	Sponholz	4	737	2 422	4 836	137	8 136
45	Derghenhof	41	1 608	5 696	7 747	354	15 446
46	Landesgrenze	142	4 832	13 858	32 922	5 532	57 286
Summe:		4 102	182 587	536 905	605 638	73 164	1 402 396

der Personen-Frequenz 1888.

Es sind angekommen auf den Stationen:						Ueberhaupt abgegangen und angekommen:					
I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.
427	15 723	42 768	55 288	10 038	124 244	890	32 133	85 826	103 539	18 446	240 834
—	147	3 012	10 889	60	14 108	—	270	5 907	20 161	130	26 468
19	2 987	17 684	17 784	610	39 084	40	6 061	35 761	36 804	1 441	80 107
—	73	1 126	2 142	13	3 354	—	142	2 263	4 289	40	6 734
54	4 799	13 270	18 375	1 072	37 570	128	9 675	26 446	37 045	2 042	75 336
—	333	901	4 959	44	6 237	—	630	1 730	10 027	100	12 487
25	1 293	2 159	6 541	172	10 190	57	2 494	4 390	12 576	388	19 905
48	4 135	15 549	13 166	649	33 547	102	8 385	31 140	27 062	1 236	67 925
—	514	5 320	4 647	153	10 634	—	1 016	10 489	9 636	324	21 465
77	11 263	31 201	23 977	3 872	70 390	147	22 346	61 888	48 387	7 351	140 119
—	522	4 400	7 400	81	12 403	—	1 023	8 057	15 550	182	24 812
1 001	34 924	71 217	67 490	13 353	187 985	1 988	69 631	142 603	132 541	26 399	373 162
—	31	353	875	1	1 260	—	45	613	1 848	2	2 508
—	97	832	3 008	28	3 965	—	161	1 626	5 879	82	7 748
—	26	426	1 469	11	1 932	—	48	849	2 820	24	3 741
—	772	2 484	3 550	185	6 991	—	1 529	4 947	7 347	311	14 134
—	210	4 320	7 038	182	11 750	—	415	8 991	15 675	364	25 445
2	878	2 531	10 797	193	14 401	5	1 747	5 274	21 719	381	29 126
—	9	263	793	17	1 082	—	31	529	1 852	35	2 447
734	14 293	25 848	28 852	6 807	76 534	1 486	28 525	50 824	55 735	13 251	149 821
16	807	1 203	3 981	148	6 155	26	1 637	2 713	8 068	270	12 714
38	4 268	12 241	12 622	1 438	30 607	66	8 757	25 083	25 068	2 647	61 621
10	582	1 586	4 506	273	6 957	17	1 166	3 429	8 973	414	13 999
46	5 273	20 770	15 174	1 410	42 673	81	10 567	41 427	31 023	2 772	85 870
4	2 686	19 999	23 968	701	47 358	9	5 452	41 193	47 841	1 524	96 019
332	18 655	52 270	42 948	6 533	120 738	581	36 720	102 733	86 349	13 757	240 140
107	13 797	39 989	35 537	4 878	94 308	189	27 920	80 717	71 154	8 299	188 279
—	774	1 997	4 310	18	7 099	—	1 515	4 095	8 294	49	13 953
—	147	2 745	3 980	29	6 901	—	289	5 511	7 713	63	13 576
150	5 735	13 825	12 649	824	33 183	340	11 373	28 133	25 910	1 956	67 712
—	163	1 055	5 445	49	6 712	—	324	2 016	11 363	128	13 831
161	5 280	18 431	20 164	1 375	45 411	348	10 418	36 263	40 416	2 750	90 195
149	6 191	23 860	23 542	1 585	55 327	312	12 496	47 762	45 991	10 456	117 017
—	323	3 947	3 606	38	7 914	—	647	8 042	7 588	69	16 346
—	395	1 338	2 334	112	4 179	—	820	2 692	4 785	144	8 441
—	913	2 030	3 700	244	6 887	—	1 809	4 097	7 063	483	13 452
—	131	1 825	2 591	9	4 556	—	284	3 610	4 702	24	8 620
—	70	694	1 885	3	2 652	—	146	1 396	3 784	11	5 337
1	899	4 821	6 650	167	12 538	14	1 737	9 717	13 374	476	25 318
151	2 267	10 876	11 245	851	25 390	293	4 541	21 546	22 810	2 694	51 884
—	435	1 202	4 395	92	6 124	—	851	2 392	8 741	214	12 198
38	1 346	2 670	2 982	972	8 008	70	2 784	5 497	5 865	1 129	15 345
339	11 230	29 448	30 582	6 965	78 564	655	22 246	59 198	60 602	10 538	153 239
2	650	2 652	3 527	34	6 865	6	1 387	5 074	8 363	171	15 001
38	1 623	5 561	8 267	390	15 879	79	3 231	11 257	16 014	744	31 325
133	4 918	14 206	26 008	6 485	51 750	275	9 750	28 064	58 930	12 017	109 036
4 102	182 587	536 905	605 638	73 164	1 402 396	8 204	365 174	1 073 810	1 211 276	146 328	2 804 792

Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Fracht- und Eilgüter im Jahre 1888.

Nr.	Von resp. nach	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Eilgut Tonnen.	
		¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀	¹ / ₁	¹ / ₁₀
1	Lübeck	52 343	9	539	2	82 829	5	540	7	135 173	4	1 079	9
2	Lüdersdorf	383	8	4	3	594	6	6	3	978	4	10	6
3	Schönberg	5 166	5	88	0	7 341	0	61	2	12 507	5	149	2
4	Grieben	12	8	—	3	359	8	—	3	372	6	—	6
5	Grevesmühlen	15 779	0	128	8	11 289	1	83	8	27 068	1	212	6
6	Bohig	3 500	7	15	3	1 077	0	18	7	4 577	7	34	0
7	Kleinen	3 182	2	5	9	5 697	2	22	1	8 879	4	28	0
8	Meddenburg	1 073	2	1	2	1 341	0	4	1	2 414	2	5	3
9	Bismar	77 047	8	290	7	21 639	1	220	1	98 686	9	510	8
10	Lübstorf	1 113	8	2	5	1 035	8	5	4	2 149	6	7	9
11	Schwerin	27 474	1	484	5	85 014	4	542	7	112 488	5	1 027	2
12	Wüstenmark	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8	—	—
13	Pläse	729	1	1	4	345	4	3	2	1 074	5	4	6
14	Eufow	375	3	—	3	44	5	1	9	419	8	2	2
15	Erbbig	1 210	3	16	2	1 562	3	10	5	2 772	6	26	7
16	Holthausen	628	2	9	6	801	0	12	2	1 429	2	21	8
17	Bachun	2 016	2	10	0	1 454	1	15	3	3 470	3	25	3
18	Hagenow	103 068	2	653	5	65 044	6	598	9	168 112	8	1 252	4
19	Bentschow	2 917	8	21	1	1 174	0	20	7	4 091	8	41	8
20	Bibow	2 738	4	—	—	807	5	—	—	3 545	9	—	—
21	Blankenberg	23 847	2	75	3	6 940	8	95	5	30 788	0	170	8
22	Friedrichswalde	2 221	8	—	—	352	4	—	—	2 574	2	—	—
23	Barnow	1 001	7	14	3	754	2	14	1	1 755	9	28	4
24	Bülow	12 007	7	89	6	12 626	0	102	1	24 633	7	191	7
25	Schwaan	10 584	3	54	6	5 934	3	68	8	16 518	6	123	4
26	Koßdoß	34 710	8	658	9	52 319	7	528	7	87 030	5	1 187	6
27	Güstrow	30 251	4	287	3	69 673	3	288	1	99 924	7	575	4
28	Lüßow	3 448	3	3	8	1 406	3	5	4	4 854	6	9	2
29	Wistorf	1 387	9	9	1	1 449	1	5	0	2 837	0	14	1
30	Lalendorf	22 696	0	75	3	9 731	9	94	1	32 427	9	169	4
31	Ren-Bolern	4 679	3	—	—	1 433	8	—	—	6 113	1	—	—
32	Teterow	25 402	1	206	3	25 067	2	142	3	50 469	3	348	6
33	Malchin	37 168	8	89	8	44 899	4	114	5	82 068	2	204	3
34	Gielow	2 827	2	3	2	490	7	4	8	3 317	9	8	0
35	Baschow	8 215	4	3	2	3 688	4	3	0	11 903	8	6	2
36	Schwinfendorf	7 854	5	10	1	3 271	4	7	6	11 125	9	17	7
37	Hinrichshagen	1 672	0	—	—	620	0	—	—	2 292	0	—	—
38	Levensdorf	1 799	7	3	5	470	6	—	9	2 270	3	4	4
39	Schönau-Falkenhagen	1 330	4	2	9	239	3	1	8	1 569	7	4	7
40	Waren	4 845	7	26	6	9 097	4	51	1	13 943	1	77	7
41	Stavenhagen	14 621	2	89	6	19 850	0	77	1	34 471	2	166	7
42	Kaßdorf	2 074	7	—	—	1 250	2	—	—	3 324	9	—	—
43	Kleeth	7 235	8	5	4	3 573	2	7	0	10 809	0	12	4
44	Möllu	3 076	2	17	2	1 648	1	13	0	4 724	3	30	2
45	Neubrandenburg	29 177	1	339	6	42 290	3	565	4	71 467	4	905	0
46	Epenholz	1 177	0	4	2	843	4	5	8	2 020	4	10	0
47	Dergenthof	12 000	9	82	4	10 152	8	37	9	22 153	7	120	3
48	Landesgrenze	46 605	7	241	7	35 155	2	264	6	81 760	9	506	3
Summe:		654 682	1	4 666	7	654 682	1	4 666	7	1 309 364	2	9 333	4

Nachweisung der im Jahre 1888 beförderten Fahrzeuge und Viehstücke.

Nr.	Von	I. Fahr- zeuge. Stück.	II. Vieh.									
			Vierbe, Ponys, Füllen, Maul- thiere, Gel.	Ochsen, Stiere.	Kühe, Rinder (Fersen).	Kälber.	Schweine.	Ferkel.	Schafe, Lämmer, Ziegen.	Gänse, Puter.	Enten u. kleines Geflügel.	Hunde.
			Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.
1	Lübeck	13	2 828	271	833	59	—	61	127	—	—	207
2	Lüdersdorf	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	25
3	Schönberg	1	136	177	691	568	5 460	1	3 420	—	—	59
4	Grieben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
5	Grebesmühlen	—	412	75	488	12	455	295	4 581	—	—	88
6	Blüschow	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
7	Bobitz	—	13	9	72	46	323	—	911	—	—	38
8	Kleinen	—	28	55	32	7	39	—	1 991	—	—	110
9	Mecklenburg	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	50
10	Wismar	4	309	139	1 611	487	10 617	317	16 519	12	11	213
11	Pübstorf	—	—	1	7	8	—	—	1	—	—	27
12	Schwerin	37	311	59	373	134	7 925	557	7 576	—	—	490
13	Wüstenmark	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
14	Plate	—	—	—	—	5	—	—	6	—	—	13
15	Sufow	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	9
16	Crivitz	—	20	1	2	15	1 090	—	36	—	—	30
17	Holtshusen	—	—	—	1	29	—	30	19	—	—	78
18	Jachun	—	—	—	4	25	—	—	1	—	—	38
19	Kirch-Jesar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
20	Hagenow	15	676	275	238	74	463	215	636	—	—	242
21	Bentischow	—	3	28	11	21	84	—	2	—	—	19
22	Blanfenberg	—	56	169	1 159	450	8 752	151	5 013	—	—	74
23	Warnow	—	35	76	24	11	200	—	112	—	—	30
24	Bützow	1	100	39	433	236	1 610	251	3 394	80	—	143
25	Schwann	—	324	271	946	575	3 373	—	3 864	100	—	165
26	Rostock	7	332	34	210	66	1 018	9	3 595	175	—	294
27	Güstrow	36	464	581	929	242	4 749	64	4 731	72	—	270
28	Püßow	—	—	3	15	1	226	—	130	—	—	14
29	Wistorf	—	—	4	9	12	14	—	80	—	—	19
30	Salendorf	1	91	136	137	48	745	—	2 686	—	—	100
31	Woltern	—	—	—	1	—	—	6	—	—	—	10
32	Teterow	66	223	154	1 338	399	9 316	1 222	12 505	—	—	129
33	Malchin	8	335	47	560	253	3 642	—	5 105	—	—	148
34	Gielow	—	1	1	10	—	—	—	—	—	—	19
35	Baschow	—	—	1	3	—	67	—	160	—	—	28
36	Schwinkendorf	—	—	20	62	1	359	—	886	—	—	17
37	Levenstorf	—	—	2	3	1	4	—	—	—	—	9
38	Schönan-Falkenhagen	—	—	7	15	5	81	—	156	—	—	15
39	Waren	—	1	1	24	4	819	—	—	—	—	63
40	Stavenhagen	1	65	208	528	534	4 822	—	4 053	1 380	—	62
41	Kleeth	—	4	6	23	3	21	—	282	—	—	12
42	Mölln	—	8	57	96	2	124	—	701	—	—	18
43	Neubrandenburg	9	896	214	727	122	1 119	123	1 066	463	—	230
44	Sponholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
45	Derkenhof	27	18	26	120	11	447	62	695	—	—	29
46	Landesgrenze	34	1 214	552	390	1	56 065	506	3 894	2 443	—	139
Summe:		260	8 903	3 700	12 128	4 268	124 029	3 870	88 936	4 725	11	3 825

Zusammen 254 395 Stück Vieh (incl. Hunde der Reisenden).

Davon sind befördert im Binnenverkehr 47 554 Stück,
im Verkehr mit anderen Bahnen 206 841 .

Summe wie vor: 254 395 Stück.

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

Es sind befördert:

Von	1888.				1887.				1886.			
	Personen incl. Militärs.	Diese haben zusammen zurück- gelegt Kilometer.	Personen incl. Militärs.	Diese haben zusammen zurück- gelegt Kilometer.	Personen incl. Militärs.	Diese haben zusammen zurück- gelegt Kilometer.	Personen incl. Militärs.	Diese haben zusammen zurück- gelegt Kilometer.	Personen incl. Militärs.	Diese haben zusammen zurück- gelegt Kilometer.	Personen incl. Militärs.	Diese haben zusammen zurück- gelegt Kilometer.
Lübeck	3	116 590	1	10 185 454	2	113 597	1	9 950 682	3	103 582	1	8 848 531
Lüdersdorf	24	12 360	29	146 200	23	11 890	27	140 124	23	11 399	27	132 281
Schönberg	13	41 023	16	1 093 664	13	40 436	15	1 111 524	13	38 232	14	1 033 020
Grieben	42	3 380	40	51 885	—	—	—	—	—	—	—	—
Grevesmühlen	14	37 766	14	1 344 731	16	34 664	14	1 295 281	15	33 127	12	1 249 731
Plüschow	37	6 250	34	83 187	35	4 430	34	61 991	35	3 810	35	51 378
Bobitz	26	9 715	23	253 899	26	9 351	21	253 035	26	8 983	22	246 027
Kleinen	16	34 378	18	881 873	15	35 816	18	900 030	14	34 794	18	879 439
Mecklenburg	25	10 831	31	103 875	25	10 063	30	96 058	25	9 651	31	90 051
Wismar	7	69 729	8	2 851 169	7	71 753	8	2 981 905	7	66 698	8	2 764 751
Lübstorf	23	12 409	28	152 095	22	12 215	26	142 774	22	11 628	26	132 425
Schwerin	1	185 177	2	7 495 586	1	169 550	2	7 240 223	1	157 608	3	6 612 822
Wüstenmark	46	1 248	46	10 235	—	—	—	—	—	—	—	—
Plate	41	3 783	39	52 649	—	—	—	—	—	—	—	—
Sufow	44	1 809	45	21 403	—	—	—	—	—	—	—	—
Crivitz	30	7 143	24	195 457	—	—	—	—	—	—	—	—
Holthusen	22	13 695	27	164 194	24	11 251	28	137 595	24	10 158	29	126 063
Zachun	20	14 725	21	257 625	20	13 649	23	242 810	21	12 501	23	216 588
Kirch-Zesar	45	1 365	44	24 438	40	1 301	39	24 492	39	1 276	39	24 882
Hagenow	6	73 287	7	3 195 091	6	71 769	7	3 197 297	6	72 562	7	3 365 484
Bentjchow	36	6 559	26	180 790	33	6 390	25	186 831	32	6 200	25	179 883
Blankenberg	17	31 014	13	1 373 121	17	29 302	13	1 313 094	17	26 083	13	1 091 720
Warnow	32	7 042	25	184 795	29	7 622	24	212 178	30	7 305	24	197 481
Bützow	12	43 197	11	1 577 414	10	50 093	11	1 826 190	10	48 054	11	1 789 538
Schwaan	10	48 661	15	1 174 399	12	44 069	16	1 096 705	12	40 139	16	1 008 836
Rostock	2	119 402	3	7 220 129	3	109 439	3	6 636 802	2	111 468	2	7 177 359
Güstrow	4	93 971	6	3 800 944	4	85 313	6	3 808 710	4	80 832	6	3 820 557
Lüssow	33	6 854	37	65 851	41	1 211	41	12 271	—	—	—	—
Wistorf	34	6 675	35	79 753	39	1 362	40	16 393	—	—	—	—
Salendorf	15	34 529	12	1 412 803	14	36 884	12	1 487 884	16	28 419	17	997 200
Neu-Bofern	31	7 119	36	79 085	32	6 876	32	81 318	34	5 574	33	61 467
Peterow	11	44 784	10	1 796 602	11	47 013	9	2 101 518	11	44 113	10	1 812 575
Malchin	8	61 690	9	2 791 009	9	54 267	10	2 065 393	9	55 707	9	1 943 137
Gielow	27	8 432	38	65 833	30	7 227	35	56 464	27	7 923	34	59 864
Basedow	39	4 262	42	45 684	36	3 919	36	49 904	36	3 714	37	39 278
Schwinfendorf	35	6 565	33	87 485	31	7 062	31	94 410	31	6 793	30	91 328
Lebenstorf	40	4 064	41	46 492	37	3 604	37	40 533	37	3 586	36	41 104
Schönau-Falkenhagen	43	2 685	43	29 430	38	2 765	38	28 750	38	2 809	38	31 290
Waren	21	12 780	20	298 914	21	12 716	20	268 620	20	14 487	19	427 846
Stavenhagen	18	26 494	17	1 048 681	18	25 175	17	974 127	18	25 896	15	1 018 743
Kleeth	38	6 074	30	128 819	34	5 868	29	121 393	33	5 971	28	128 806
Mölla	29	7 337	22	254 402	27	7 682	22	252 870	28	7 826	21	264 265
Neubrandenburg	5	74 675	5	4 361 094	5	75 028	5	4 355 466	5	78 364	5	4 725 662
Sponholz	28	8 136	32	88 810	28	7 703	33	78 700	29	7 637	32	76 941
Derpenhof	19	15 446	19	378 067	19	15 248	19	374 242	19	15 560	20	375 211
Landesgrenze	9	57 286	4	5 294 002	8	55 701	4	5 009 835	8	56 054	4	5 066 521
Summe:	1 402 396	62 429 118	1 321 274	60 318 422	1 266 523	58 200 085						

Jede Person hat durch-
schnittlich zurückgelegt:

44,516 Kilometer.

45,652 Kilometer.

45,953 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer

der Personenbeförderung Stationen für die letzten 3 Jahre, Personen zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1888.				1887.				1886.			
	Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurück- gelegt Kilometer.		Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurück- gelegt Kilometer.		Personen incl. Militärs.		Diese haben zusammen zurück- gelegt Kilometer.	
Lübeck	2	124 244	1	11 575 334	2	118 489	1	10 816 512	3	108 753	1	9 749 742
Lüdersdorf	21	14 108	27	162 896	20	13 998	26	161 924	21	13 288	26	151 575
Schönberg	13	39 084	16	1 043 275	13	38 473	16	1 048 047	13	36 770	15	986 893
Grieben	42	3 354	41	49 622	—	—	—	—	—	—	—	—
Grevesmühlen	14	37 570	14	1 328 560	16	34 534	13	1 284 356	15	33 115	12	1 233 954
Plüschow	36	6 237	33	81 922	36	4 146	34	56 101	38	3 188	35	44 262
Bobitz	26	10 190	22	266 876	25	9 895	23	266 930	26	9 100	22	244 611
Kleinen	15	33 547	18	853 025	15	35 220	18	886 686	14	33 730	18	896 748
Mecklenburg	25	10 634	31	100 609	26	9 688	31	92 485	25	9 198	31	86 463
Wismar	7	70 390	8	2 894 833	7	71 772	8	2 908 022	7	68 607	8	2 813 516
Lübstorf	23	12 403	28	148 176	22	11 944	27	136 115	23	11 409	28	126 671
Schwerin	1	187 985	2	7 547 748	1	170 974	2	7 132 946	1	160 944	3	6 707 298
Wittenmark	45	1 260	46	10 276	—	—	—	—	—	—	—	—
Plate	41	3 965	39	55 086	—	—	—	—	—	—	—	—
Enfow	44	1 932	44	22 315	—	—	—	—	—	—	—	—
Gröviz	30	6 991	24	186 194	—	—	—	—	—	—	—	—
Hotthusen	24	11 750	29	139 289	24	9 757	29	115 541	24	9 238	29	111 271
Rachun	20	14 401	23	250 246	21	13 123	23	229 954	22	12 223	23	214 125
Kirch-Zejar	46	1 082	45	21 638	41	1 050	39	21 410	39	1 077	39	21 160
Hagenow	6	76 534	7	3 679 759	6	74 768	7	3 585 712	6	73 909	6	3 783 679
Bentschow	37	6 155	26	166 639	33	6 277	25	176 702	33	6 133	25	173 834
Blankenberg	17	30 607	12	1 353 226	17	29 002	14	1 244 953	18	25 417	13	1 042 123
Warnow	31	6 957	25	182 273	27	8 198	24	206 347	27	7 782	24	195 142
Bügow	12	42 673	11	1 523 921	10	49 884	9	1 805 320	10	46 949	11	1 721 757
Schwaan	10	47 358	15	1 184 029	12	43 566	15	1 103 395	12	39 966	14	1 025 609
Rostock	3	120 738	3	7 131 632	3	111 346	3	6 862 545	2	110 363	2	6 981 958
Güstrow	4	94 308	6	3 889 405	4	84 504	6	3 771 372	4	80 038	7	3 756 913
Lüßow	29	7 099	37	66 175	40	1 222	41	11 935	—	—	—	—
Mistof	32	6 901	34	78 633	39	1 577	40	17 540	—	—	—	—
Salendorf	16	33 183	13	1 332 002	14	36 336	12	1 425 609	16	27 877	17	940 885
Neu-Wotern	35	6 712	36	74 117	32	6 567	33	72 034	34	5 392	33	58 092
Peterow	11	45 411	10	1 775 729	11	44 434	10	1 755 129	11	44 836	10	1 837 350
Malchin	8	55 327	9	1 884 645	9	51 857	11	1 736 316	8	55 359	9	1 917 930
Giesow	28	7 914	38	62 894	30	6 695	35	52 228	29	7 386	34	55 849
Basedow	40	4 179	42	45 014	37	3 703	37	40 245	36	3 649	37	38 568
Schwinkendorf	33	6 887	32	91 149	28	7 413	30	98 364	30	7 079	30	94 804
Levenstorf	39	4 556	40	50 524	35	4 066	36	44 448	35	3 870	36	43 503
Schönau-Falkenhagen	43	2 652	43	29 816	38	3 268	38	32 749	37	3 253	38	34 522
Waren	22	12 538	21	326 679	23	11 751	21	262 134	20	14 244	19	455 461
Stavenhagen	18	25 390	17	979 781	18	24 936	17	936 450	17	25 744	16	985 856
Kleeth	38	6 124	30	122 352	34	5 908	28	115 843	32	6 357	27	128 942
Mölln	27	8 008	20	355 336	29	7 387	22	238 853	28	7 442	21	244 796
Neubrandenburg	5	78 564	4	4 686 425	5	77 522	4	4 604 784	5	78 589	4	4 699 730
Sponholz	34	6 865	35	78 081	31	6 558	32	67 084	31	6 798	32	66 790
Derpenhof	19	15 879	19	375 995	19	15 893	19	456 373	19	15 787	20	366 987
Landesgrenze	9	51 750	5	4 164 967	8	53 573	5	4 436 919	9	51 664	5	4 160 770
Summe:	1 402 396		62 429 118		1 321 274		60 318 422		1 266 523		58 200 085	

Jede Person hat durch-
schnittlich zurückgelegt: 44,510 Kilometer. 45,052 Kilometer. 45,953 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	1888.					1887.					1886.				
	Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.			Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.			Tonnen.		Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		
Lübeck	3	52 883	1	2	6 035 190	5	3	46 905	1	2	5 533 408	8	3	48 871	9
Lüdersdorf	45	388	1	46	5 990	7	43	416	0	43	6 341	6	40	395	5
Schönberg	21	5 254	5	20	135 284	2	20	6 251	0	19	148 147	4	20	6 223	2
Grieben	47	13	1	47	346	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grevesmühlen	13	15 907	8	15	635 093	1	14	15 371	3	15	648 370	3	14	14 154	4
Wobitz	24	3 516	0	19	150 071	9	23	4 631	3	17	189 573	7	25	2 990	5
Kleinen	26	3 188	1	29	85 507	0	30	2 365	1	30	78 478	4	30	2 104	7
Medlenburg	41	1 074	4	34	59 774	2	40	785	7	33	33 977	4	41	372	1
Wismar	2	77 338	5	4	4 258 073	7	2	82 893	1	3	4 850 035	2	2	74 743	1
Lübstorf	40	1 116	3	36	51 536	0	37	1 222	3	31	57 038	8	36	1 184	6
Schwerin	9	27 958	6	11	1 369 581	4	8	28 499	9	8	1 438 297	1	10	23 391	8
Wästenmark	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Plate	43	730	5	38	50 940	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eufow	6	375	6	41	30 492	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erivitz	38	1 226	5	28	89 473	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holtshusen	44	637	8	43	27 443	4	42	662	8	42	12 618	9	38	554	1
Bachun	33	2 026	2	32	66 522	6	35	1 776	5	36	30 491	2	32	2 058	9
Hagenow	1	103 721	7	1	8 627 704	9	1	89 629	3	1	7 735 306	4	1	82 912	4
Bentjchow	28	2 938	9	23	119 542	3	31	2 347	0	27	94 294	0	26	2 792	0
Bibow	30	2 738	4	26	107 962	4	25	3 256	2	21	130 257	1	28	2 483	5
Blankenberg	11	23 922	5	9	1 469 855	7	12	17 779	0	12	1 011 076	5	13	15 030	9
Friedrichswalde	31	2 221	8	31	78 920	5	39	850	4	39	26 122	1	34	1 465	5
Warnow	42	1 016	0	37	51 057	7	33	2 076	4	24	108 346	9	35	1 349	0
Bülow	15	12 097	3	14	705 023	6	18	16 412	1	19	772 871	4	15	13 709	8
Schwaan	17	10 638	9	16	316 415	4	16	13 278	7	16	506 224	5	16	9 243	9
Rostock	6	35 369	7	5	2 701 709	2	7	29 371	7	6	2 165 662	7	6	26 587	8
Güstrow	7	30 538	7	8	1 833 136	3	5	37 525	5	5	2 407 968	4	5	36 728	5
Lüssow	25	3 452	1	39	46 338	3	32	2 083	0	37	29 314	4	—	—	—
Mistorf	36	1 397	0	45	17 277	0	38	1 180	1	40	20 422	0	—	—	—
Salendorf	12	22 771	3	12	1 051 854	7	6	29 631	5	7	1 771 562	6	11	21 256	5
Neu-Wahren	23	4 679	3	25	110 086	7	22	5 508	2	20	131 688	5	22	4 427	3
Teterow	10	25 608	4	10	1 372 296	8	10	24 639	6	11	1 060 681	7	8	25 986	3
Malchin	5	37 258	6	7	1 960 599	2	9	28 080	8	9	1 252 406	8	7	26 300	1
Gielow	20	2 830	4	33	65 502	1	29	2 468	2	34	33 433	0	27	2 787	8
Basedow	18	8 218	6	24	116 929	4	18	8 133	0	25	97 176	5	18	7 053	4
Schwinkendorf	19	7 864	6	22	122 445	9	21	5 622	6	28	85 767	5	21	5 863	6
Hinrichshagen	35	1 672	0	42	30 096	0	36	1 623	9	38	29 230	2	33	1 526	2
Levensdorf	34	1 803	2	35	51 665	4	26	3 234	1	18	158 831	2	37	721	4
Schönan-Falkenhagen	37	1 333	3	27	90 845	1	34	1 932	6	32	39 217	7	31	2 078	9
Waren	22	4 872	3	17	294 216	3	28	2 768	7	26	95 555	1	24	3 342	1
Stavenhagen	14	14 710	8	13	778 565	8	15	14 939	8	14	701 310	2	12	16 601	9
Rastorf	32	2 074	7	44	24 926	3	27	2 791	2	35	33 329	0	29	2 154	5
Neeth	20	7 241	2	21	143 096	4	19	6 959	8	23	125 709	3	19	6 479	2
Möln	27	3 093	4	30	82 079	9	24	3 629	4	29	80 880	3	23	4 039	5
Neubrandenburg	8	29 516	7	6	2 386 197	5	11	18 871	2	10	1 147 363	1	9	24 685	9
Sponholz	39	1 181	2	40	35 357	5	41	733	5	41	12 999	7	39	500	6
Dergenhof	16	12 083	3	18	232 819	8	17	9 706	0	22	127 478	9	17	8 256	8
Landesgrenze	4	46 847	4	3	4 704 392	8	4	39 469	9	4	2 754 816	0	4	37 210	1
Summe:		659 348	8		42 780 237	8		618 263	5		37 774 082	5		570 620	2

Jede Tonne Gut hat durch-
schnittlich zurückgelegt:

64,883 Kilometer.

61,097 Kilometer.

65,885 Kilometer.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Stationen nach ihrer Bedeutung

der Güterbeförderung

Stationen für die letzten 3 Jahre,

Gütern zurückgelegten Kilometer.

Es sind befördert:

Nach	1888.						1887.						1886.					
	Tonnen.			Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.			Tonnen.			Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.			Tonnen.			Diese haben zusammen zurückgelegt Kilometer.		
Lübeck	2	83 370	2	1	8 890 754	5	2	72 355	4	1	7 000 832	8	1	80 650	0	1	8 141 508	8
Lüdersdorf	40	600	9	39	24 842	2	36	590	3	33	23 269	6	37	530	4	35	18 611	9
Schönberg	17	7 402	2	17	278 903	4	19	5 227	6	18	195 172	7	18	4 520	0	18	178 892	9
Grieben	43	360	1	46	5 071	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grevesmühlen	13	11 372	9	14	482 592	7	17	7 804	4	15	317 737	3	15	8 274	9	15	339 506	4
Boßig	33	1 095	7	27	50 857	7	30	1 064	7	26	44 825	7	35	586	6	32	25 706	3
Neinen	20	5 719	3	20	129 422	4	18	5 946	3	20	114 114	5	21	3 240	2	23	72 374	0
Mecklenburg	31	1 345	1	26	63 239	4	33	762	0	38	10 899	2	39	491	2	38	15 011	0
Wismar	10	21 859	2	10	1 324 715	9	11	18 628	5	11	1 123 146	5	11	17 283	5	12	997 055	6
Lübstorf	34	1 041	2	34	34 104	2	35	607	7	34	22 069	7	31	797	8	31	26 565	3
Schwerin	1	85 557	1	5	3 387 366	8	4	62 154	2	7	2 467 579	3	3	61 476	5	7	2 390 553	0
Wüstenmark	48	—	8	48	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Plate	45	348	6	35	32 643	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eufow	47	46	4	47	1 977	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grivitz	25	1 572	8	24	77 399	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hofthufen	36	813	2	40	23 272	3	34	660	3	35	15 921	5	32	684	5	36	18 501	0
Bachum	26	1 469	4	32	40 404	8	29	1 065	0	31	35 203	4	8	1 052	2	28	31 610	4
Hagenow	4	65 643	5	4	5 539 112	6	3	64 817	0	2	4 786 623	4	4	61 068	4	2	4 809 700	9
Wentchow	32	1 194	7	28	49 505	4	27	1 158	1	25	45 357	6	30	810	3	29	30 622	3
Bibow	37	807	5	36	29 545	0	31	985	4	29	38 890	6	36	535	8	34	18 978	0
Blankenberge	18	7 036	3	15	395 538	7	14	13 691	4	14	661 641	8	16	6 296	9	16	312 481	3
Friedrichswalde	44	352	4	44	12 275	2	43	180	9	43	5 826	9	41	181	2	40	6 315	6
Warnow	38	768	3	29	45 020	6	32	803	0	36	38 212	3	20	3 309	7	21	83 805	0
Bibow	12	12 728	1	12	730 929	9	10	18 876	4	9	1 213 255	0	13	10 305	9	13	638 737	3
Schwaan	19	6 003	1	18	247 592	5	23	3 048	8	19	160 714	8	24	2 595	7	19	150 594	5
Rostock	5	52 848	4	3	4 916 023	0	7	38 131	5	3	3 624 520	1	7	34 683	2	3	3 590 663	9
Güstrow	3	69 961	4	6	3 101 782	5	1	82 610	1	4	3 729 062	2	2	63 422	0	4	3 380 062	1
Lüssow	29	1 411	7	37	28 652	8	39	370	0	41	6 206	2	—	—	—	—	—	—
Wistorf	27	1 454	1	38	25 017	0	41	338	5	42	5 915	5	—	—	—	—	—	—
Lalendorf	15	9 826	0	13	594 571	6	9	21 770	0	10	1 168 540	1	10	17 392	8	10	1 074 373	5
Neu-Wotern	28	1 433	8	38	35 048	5	25	1 723	3	28	41 536	6	26	1 610	5	27	39 772	0
Teterow	9	25 209	5	9	1 329 584	2	13	17 298	8	12	1 096 524	2	12	16 681	4	9	1 102 352	0
Malchin	6	45 013	9	8	1 545 222	3	6	43 629	9	8	1 774 272	3	6	41 364	5	8	1 897 895	9
Gielow	42	495	5	43	12 590	7	38	557	0	36	12 639	5	33	605	9	37	15 294	8
Baselow	21	3 691	4	25	75 177	7	22	3 355	9	24	71 725	1	22	3 223	6	26	50 399	5
Schwinkendorf	23	3 279	0	22	89 881	8	20	3 493	7	23	92 311	7	23	2 959	6	25	56 465	9
Hinrichshagen	39	620	0	45	11 160	0	37	570	0	39	10 260	0	29	880	0	33	19 200	0
Levenstorf	41	471	5	41	14 345	8	40	348	1	40	7 853	6	40	283	0	41	5 074	3
Schönau-Falkenhagen	46	241	1	42	13 663	5	42	267	3	37	11 151	3	38	512	6	30	30 129	6
Waren	16	9 148	5	16	389 346	8	15	9 092	3	15	281 733	9	14	8 550	8	14	386 211	9
Stavenhagen	11	19 927	1	11	996 329	4	12	18 470	6	13	895 569	4	9	20 003	9	11	1 035 089	9
Rastorf	30	1 250	2	30	43 934	2	28	1 112	8	32	27 492	0	27	1 384	8	24	60 289	5
Neeth	22	3 580	2	21	111 927	7	21	3 428	4	21	100 003	8	19	3 322	8	20	91 635	2
Mölln	24	1 661	1	23	86 406	9	24	2 110	4	22	99 767	5	25	2 149	4	22	78 944	8
Neubrandenburg	7	42 855	7	7	2 761 259	0	5	47 824	0	6	2 538 420	3	5	52 958	3	6	2 934 403	6
Sponholz	25	849	2	31	40 696	7	26	1 306	9	27	41 642	1	34	589	0	39	11 927	9
Dertzenhof	14	10 190	7	19	218 411	0	16	8 886	4	17	217 996	7	17	6 092	7	17	201 906	0
Landesgrenze	8	35 419	8	4	4 442 610	7	8	31 140	2	5	3 617 643	8	8	27 257	7	5	3 111 777	2
Summe:		659 348	8		42 780 237	8		618 263	5		37 774 082	5		570 620	2		37 481 001	0

Jede Tonne Gut hat durch

schnittlich zurückgelegt: 64,883 Kilometer.

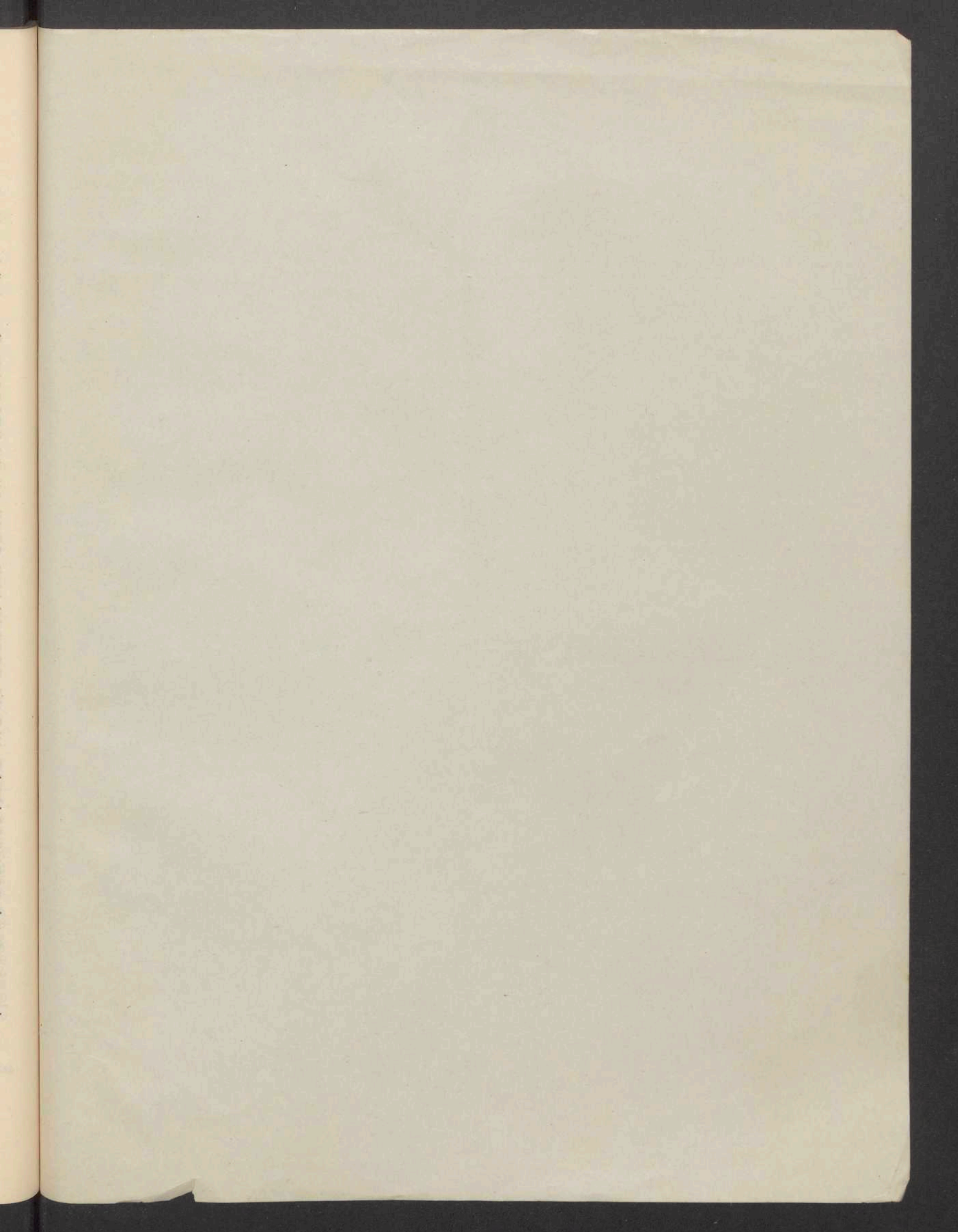
61,097 Kilometer.

65,085 Kilometer.

für den Verkehr ist mittelst kleiner Zahlen ausgedrückt.

R e c h n u n g
der
Pensions- und Unterstützungs-Casse
pro 1888.

Nr.	Gegenstand.	Betrag.	
		ℳ	℔
I. Einnahme.			
1	Bestand am 31. December 1887	721 352	73
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	27 238	50
3	Erlös für gefundene Gegenstände	165	47
4	Strafgelder	49	55
5	Zinsen auf belegte Capitalien	27 743	91
6	Zuschuß der Eisenbahn-Gesellschaft	25 597	76
7	Coursgeinn auf vorräthige Effecten	22	5
8	Zufällige Einnahmen	9	20
Einnahme überhaupt:		802 179	17
II. Ausgabe.			
1	Invaliden-Pensionen	9 297	86
2	Wittwen-Pensionen	7 048	92
3	Waisen-Pensionen	82	40
4	Unterstützungen	689	25
5	Coursverlust auf vorräthige Effecten	50	93
Ausgabe überhaupt:		17 169	36
III. Abschluß.			
Einnahme		802 179	17
Ausgabe		17 169	36
Bestand am 31. December 1888:		785 009	81
Der vorstehende Bestand befindet sich im Deposito der Eisenbahn-Hauptcasse in Effecten mit		759 030	35
in Baar mit		25 979	46
Zusammen mit		785 009	81



Die speciellen Angaben über die gesamten Betriebs-Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1888 sind aus der Anlage I ersichtlich. Die Anlage II enthält die Gewinn- und Verlust-Rechnung, die Anlage III die Bilanz, die Anlage IV, V und VI die Rechnungslegungen resp. über den Baufonds, den Erneuerungsfonds und den statutarischen Reservefonds, während die Verkehrs-Ergebnisse des Betriebsjahres 1888 im Einzelnen durch die Anlagen VII bis XII nachgewiesen werden.

Zum Schlusse ist hervorzuheben, daß, als der vorstehende Jahresbericht bereits fertig gestellt war, die Großherzogliche Regierung unerwartet am 30. März d. J. der Direction eine Offerte auf käufliche Uebernahme unseres Unternehmens, vorbehaltlich der Zustimmung des Landtages und der landesherrlichen Genehmigung, hat zugehen lassen. Nach den über die Offerte eingeleiteten und zum Abschluß gekommenen Verhandlungen übernimmt die Großherzogliche Regierung mit dem gesamten Eigenthum der Gesellschaft auch deren sämtliche Fonds, insbesondere auch den Feuerversicherungsfonds, ferner den auf das Jahr 1889 vorzuschreibenden Gewinnvortrag von 310 000 *M* und ist bereit, den Actionairen zu gewähren:

- 1) als Kaufpreis 25 110 000 *M*, an dessen Stelle den Actionairen Schuldverschreibungen einer drei und einhalbprocentigen consolidirten Mecklenburgischen Landesanleihe zum Nennwerth von 800 *M* für die Stammactie von 500 *M* und von 1600 *M* für die Stammactie von 1000 *M* offerirt werden;
- 2) beim Umtausch der Stammactien in $3\frac{1}{2}\%$ Mecklenburgische Schuldverschreibungen eine baare Zuzahlung von 4 % des Nennwerthes der zum Umtausche gebrachten Actien.

Anlangend die geschäftliche Behandlung der Kaufofferte, so mußte die Direction nach Lage der Verhältnisse es als zweckmäßig erachten, die Offerte noch der diesjährigen, spätestens auf den 31. Mai d. J. einzuberufenden ordentlichen Generalversammlung zur Beschlußfassung unterbreiten.

Für den Fall nun, daß die Generalversammlung die Kaufofferte annimmt, beschränkt die Direction ihren obigen Vorschlag auf die Vertheilung einer Dividende von 6,25 %, während die vorgeschlagene Uebertragung des Gewinnes von 310 000 *M* auf die Rechnung des Jahres 1889 durch Annahme der Kaufofferte gegenstandslos geworden ist.

Lehnt dagegen die Generalversammlung die Kaufofferte ab, so verbleibt die Direction bei ihrem obigen Vorschlage sowohl wegen der Dividendenvertheilung, als auch der Gewinnübertragung.

Schwerin, im April 1889.

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 12. April 1889.

Der Aufsichtsrath

der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft.

