

Dieses Werk wurde Ihnen durch die Universitätsbibliothek Rostock zum Download bereitgestellt.

Für Fragen und Hinweise wenden Sie sich bitte an: digibib.ub@uni-rostock.de

---

**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.





## I. Bau und Ausstattung der Bahn.

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

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

Die Concession zum Bau derselben wurde am 10. März 1846 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-Kleinener Eisenbahn-Gesellschaft unter dem 20. December 1865 die Concession ertheilt.

Da die Gesellschaft indeß innerhalb der ihr gestellten Frist den Bau nicht nur nicht vollendete, vielmehr in Ermangelung disponibler Mittel gänzlich einstellt, 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 sc. ult. 1872 . . . . .	1 310 513 =
	Summe 42 450 347 M.

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

Mittels 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 Thlrn. = 3 000 000 M als Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen erhielt.

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

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

Laut Beschuß 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 integrirenden Theil des Hauptunternehmens bildet und auf dieselbe das Gesellschafts-Statut und der Kaufcontract vom 2/12. April 1873, sowie der mit der Großherzoglichen Regierung abgeschlossene Zusatzvertrag vom 14. Januar 1879 gleichmäßig Anwendung findet. Der Bau der Secundär-Bahn ist im April 1879 in Angriff genommen, die Betriebsöffnung 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 Landeszußschuß von	
20 000 M pro km, in Summa	568 000 M
die Städte Malchin und Waren zusammen einen Zußschuß	
von 6 000 M 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 Lübbeke — 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  $\text{M}$  zugesichert, während zu der Bahn unter Nr. 2 seitens der Stadt Schwerin ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Baukostenbeitrag von 50 000  $\text{M}$  und zu der Bahn unter Nr. 4 seitens der Actien-Gesellschaft Mecklenburgische Kalisalzwerke Dessenitz ein gleicher Beitrag von 300 000  $\text{M}$  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  $1\frac{1}{4}\%$  amortisirbaren Anleihe von 5 000 000  $\text{M}$  gegen Ausgabe von auf den Inhaber lautenden Prioritäts-Obligationen beschlossen worden (vgl. Beschlüsse 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  $\text{M}$ , während die übrigen 2 500 000  $\text{M}$  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  $\text{M}$ , wovon der Betriebsrechnung pro 1888 11 855  $\text{M}$  und der Baurechnung pro 1888 10 023  $\text{M}$  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-Trivitz wurde im November 1887 begonnen und der Betrieb am 2. September 1888 eröffnet.

Für den Bau der Bahnstrecken Schwerin-Ludwigsburg-Dömitz und Malchin-Lübtheen 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 $\text{M}$ ,
b. auf den Bau der Bahnstrecke Schwerin-Trivitz . . . . .	899 780 =

Die Baurechnungen haben indes noch nicht abgeschlossen werden können.

Aus dem Reservefonds bzw. 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  $\text{M}$  und bis Ende 1888 = 3 657 808  $\text{M}$ . Hierin ist jedoch der oben erwähnte Beitrag des Reservefonds von 439 424,81  $\text{M}$  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 $\text{M}$ ,
Zuschüsse à fonds perdu zur Bahn Malchin-Waren	738 400 =
Zuschüsse à fonds perdu zur Bahn Schwerin-Trivitz	50 000 =
aus dem Reserve- u. Fonds . . . . .	3 657 808 =
aus dem Baufonds . . . . .	3 498 689 =
in Summa 50 395 244 $\text{M}$ .	

Zur weiteren Verwendung sind disponibel:

(Bestand des Baufonds) . . . . .	4 514 751 =
Summe: 54 909 995 $\text{M}$ .	

Diesem Gesammt-Betrage stehen gegenüber:

das Grunde-capital mit . . . . .	16 200 000 $\text{M}$ ,
das Annuitätencapital mit . . . . .	19 200 000 =
die Landesbeihilfe mit . . . . .	313 440 =
die Prioritäts-Schuld mit . . . . .	5 000 000 =
Summe: 40 713 440 $\text{M}$ .	

## 1. Bahnbeschreibung.

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

Im Laufe des Jahres 1888 ist die Zweigbahn Schwerin-Crivitz hinzugereten. Dieselbe, als Vollbahn gebaut, wird jedoch als Bahn untergeordneter Bedeutung betrieben. Sie benutzt vom Bahnhofe Schwerin ab auf 4,933 km Länge das zweigleisige 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 Niveaumitteilung mit der Schwerin-Ludwigsluster Chaussee, in dem die Wasserscheide zwischen dem Ostorfer 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 nordöstliche Richtung an, in welcher sie den vor Crivitz 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 24,933 km.

### A. Bahnplanum.

Das Terrain ist überall, mit Ausnahme der Bahnstrecken Schwiesower Weiche-Neu-Rufeten, Schwerin-Crivitz und Malchin-Waren, für die Anlage zweier Geleise erworben. Die Erdarbeiten sind jedoch nur theilweise zweigleisig ausgeführt. Ebenso sind die Warnowbrücke bei Schwaan, die Travemündungsbrücke bei Lübeck und die Peenebrücke bei Malchin nur für ein Geleis, die übrigen Bautwerke auf den im Grunderwerb zweigleisigen 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 4,994 m. Die Böschungen sind für die Aufträge 1½fach, für die Abträge 1½fach mit 0,471 m breiten Bunkets auf je 1,888 m Höhe. Zum Schutz gegen Schneeweihungen sind Schneewälle, Bretterzäune und Zäune von Flechtwerk angelegt. Die Schwerin-Crivitzer Bahn hat ein 5,08 m breites Planum und 1½fache Böschungen; das Planum der Secundärbahn Malchin-Waren ist 4,3 m breit; die Böschungen sind im Auftrage 1½fach, im Abtrage je nach der Bodenbeschaffenheit 1¼fach oder 1½fach 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 Kiesbahn bei Moidentin, der Anschlußgeleise an die Zuckerfabriken zu Güstrow, Malchin und Stavenhagen, soweit dieselben auf Bahnterrain belegen sind, sowie der Ladegleise in Bibow, Kastorf und Hinrichshagen, gegenwärtig eine Länge von . . . . .	116,097 =
Mithin Gesamtlänge . . . . .	524,564 km

**b. Schienen, deren Verbindung und Befestigung.**

Das Oberbausystem ist ein gemischtes und soll durch allmälichen 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 Vignolsgeleis	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.

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

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

2 einfachen oder 2 Winkeltaschen à 540 mm lang, à 6,0 bis 7,0 kg bzw. 8,3 bis 8,5 kg schwer,  
4 Taschenbolzen, à 0,825 bis 0,94 kg schwer.

Auf den Endschwellen liegen die Schienen auf Unterlagsplatten, mittelst welcher sie auf den Schwellen durch zwei verzinkte Tirefonds befestigt sind. Außerdem liegt bei geradem Geleis in der Mitte einer jeden Schiene noch eine Unterlagsplatte. In den Kurven sind außer an den Enden der Schienen noch drei solcher Unterlagsplatten zur Verwendung gebracht. Das Gewicht derselben beträgt pro Stück 2,62 kg. Bei Eisen- und Stahlkopfschienen sind die Enden mit 2, um 25 mm gegen einander verfugte Einklinkungen versehen. Bei Stahlschienen sind die Schienen gegen Längsverschiebungen durch Vorstoßplatten gesichert. Bei der durch Winkeltaschen hergestellten Stoßverbindung kommen die Vorstoßplatten in Toreifall, da der untere horizontale Schenkel der Tasche sich gegen die Nase der, auf der Stoßschwelle liegenden Unterlagsplatte setzt und ein Wandern der Schiene verhindert. Die Tirefonds 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 Taschen à 418 mm lang, durchschnittlich 4 kg schwer,

4 Taschenbolzen 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 Hakenägel, auf den Mittelschwellen dagegen durch 2 Hakenägel befestigt. In der Mitte jeder Schiene liegt ebenfalls eine Unterlagsplatte von 2,6 kg Gewicht. Die Hakenägel haben ein Gewicht von 0,347 kg pro Stück.

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

2 Taschen à 430 mm lang, à 3,50 kg schwer,
4 Taschenbolzen 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 Vignolschienen beträgt 29,32 kg pro lfd. Meter, das der neueren Profils mit Bessemer Stahlkopf 28,8 kg pro lfd. Meter. Die zur festen Stoßverbindung gehörenden Taschen wiegen pro Stück 2,50 kg und sind 418 mm lang. Die Taschenbolzen 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 Bessemer Stuhlschienen 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 eisernen, 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 Stoßschwollen eine Länge von 2,98 m, eine Breite von 0,31 m und eine Dicke von 0,17 m. Die Schwellen liegen durchschnittlich in 0,8—0,9 m Entfernung von einander; die den Stoßen zunächst liegenden sind jedoch etwas näher an die Stoße gerückt. Auf den Strecken mit schwebendem Stoß sind nur Mittelschwellen zur Verwendung gekommen. Es liegen dieselben 0,82—0,84 m von Mitte zu Mitte entfernt. Der Abstand der Endschwollen von den Schienestößen beträgt 0,3 m.

Die eisernen Schwellen, welche auf der Strecke Bülow-Rostock versuchsweise eingebaut sind, enthalten nebenstehende Querschnittsform und sind 2,5 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 Klemmplatte, 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 Schienfuß sitzenden Klemmplatte 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 Hauptbahnen ist 0,29 m tief und an den eingeleistigen Strecken 3,1 m, in den zweigleisigen 6,5 m breit ausgekoffert; auf einem Theile der zweigleisigen Strecken jedoch, sowie auf den neueren Bahnstrecken Güstrow-Schwaan, Schwerin-Trivitz und der Secundärbahn Malchin-Waren ist das Kiesbett aufgelegt. Die Einschnitte in Thon- und Lehmboden sind durch ein ausgedehntes

Drainierungssystem entwässert. Die hölzernen Schwellen liegen auf einer 0,29 m starken Bettung und sind mit einer 0,08 m starken Kieschicht überdeckt.

### C. Bauwerke im Planum.

Vorhanden sind:

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

Davon sind: 1 gewölbt

und 4 mit eisernem Ueberbau versehen.

Summe: 5 Stück.

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

2) Kleinere Brücken und Durchlässe von über 2 m bis 10 m Lichtweite jeder Öffnung 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 Krümmungs-Verhältnisse.

Die stärksten Steigungen der Hauptbahnenstrecken 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 376,20 m.

Auf der Secundärbahn Malchin-Waren ist die größte Steigung 1:60 und der kleinste Halbmesser in den Krümmungen 210,0 m. Eine derartige Krümmung kommt indessen nur ein Mal und zwar bei der Ausfahrt aus dem Bahnhofe Malchin vor.

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

## E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Die nachfolgende Zusammenstellung enthält eine Übersicht 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.	Entfernung im Einzelnen. km	Entfernung im Ganzen. km	Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte.	Entfernung im Einzelnen. km	Entfernung im Ganzen. km
<b>1) Lübeck-Landesgrenze.</b>					
Lübeck.					
Rangirbahnhof . . . . .	3,07	3,07	Kleinen.		
Lüdersdorf . . . . .	8,10	11,17	Güstrow . . . . .	5,76	5,76
Schönberg . . . . .	8,18	19,35	Schwerin . . . . .	10,69	16,45
Grieben . . . . .	9,67	29,02	Holthuizen . . . . .	9,53	25,98
Grevesmühlen . . . . .	7,70	36,72	Zachun . . . . .	6,52	32,50
Blüschow . . . . .	7,28	44,05	Kirch-Zesar . . . . .	7,20	39,70
Böbitz . . . . .	6,52	50,57	Hagenow . . . . .	5,05	44,75
Kleinen . . . . .	8,75	59,32			
Bentschow . . . . .	8,31	67,63	<b>3) Kleinen-Hagenow.</b>		
Blankenberg . . . . .	9,21	76,84	Kleinen.		
Friedrichswalde . . . . .	4,23	81,07	Güstrow . . . . .	5,76	5,76
Warnow . . . . .	8,39	89,46	Schwerin . . . . .	10,69	16,45
Blüschow . . . . .	10,33	99,79	Holthuizen . . . . .	9,53	25,98
Güstrow . . . . .	13,48	113,27	Zachun . . . . .	6,52	32,50
Calendorf . . . . .	15,70	129,03	Kirch-Zesar . . . . .	7,20	39,70
Neu-Wokern . . . . .	8,04	137,07	Hagenow . . . . .	5,05	44,75
Teterow . . . . .	5,22	142,29			
Malchin . . . . .	14,02	156,31	<b>4) Bülow-Rostock.</b>		
Stavenhagen . . . . .	11,20	167,51	Bülow.		
Kleeth . . . . .	14,89	182,40	Schwaan . . . . .	14,45	14,45
Mölln . . . . .	4,56	186,96	Rostock . . . . .	16,76	31,21
Neubrandenburg . . . . .	13,96	200,92			
Sponholz . . . . .	7,18	208,10	<b>5) Güstrow-Schwaan.</b>		
Derbenhof . . . . .	14,87	222,97	Güstrow . . . . .		
Landesgrenze vor Strasburg . . .	6,67	229,64	Blüschow . . . . .	6,33	6,33
			Wistorf . . . . .	4,81	10,64
			Schwaan . . . . .	6,72	17,39
<b>2) Kleinen-Wismar.</b>					
Kleinen.			<b>6) Malchin-Waren.</b>		
Medlenburg . . . . .	9,30	9,30	Malchin.		
Wismar . . . . .	6,40	15,70	Gielow . . . . .	5,06	5,06
			Basedow . . . . .	4,80	10,76
			Schwinkevorf . . . . .	3,23	13,99
			Levenstorf . . . . .	4,44	18,48
			Schönau-Fallenhagen . . . . .	2,00	20,48
			Waren . . . . .	7,17	27,60
zu übertragen	245,34	245,34			
			<b>7) Schwerin-Trivitz.</b>		
			Schwerin.		
			Wüstenmark . . . . .	6,39	6,39
			Plate . . . . .	8,04	14,43
			Sukow . . . . .	3,57	18,00
			Trivitz . . . . .	6,33	24,33
			Summe	390,59	390,59

Anmerkung. Die Strecke Güstrow-Schwaan mündet mittels einer Weiche in das Gleis der Strecke Bülow-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) Bahnhofs-Abschluß-Telegraphen,
- 3) Strecken-Telegraphen,
- 4) Bahnhofs-Ausfahrts-Telegraphen in Güstrow und Neubrandenburg,
- 5) Vorsignale in Kleinen, Bülow und Lüssow.

### b. Electromagnetische Telegraphen.

Sämtliche 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 Eisen draht hergestellt ist, aus 4 mm starkem Eisen draht.

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 Schwiejower Weiche-Neu-Rufeten 6 einfache Glockenschläge.

In 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 Wärterbuden an den Eingangssweichen der Bahnhöfe.

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

## G. Nebenanlagen.

Die Haupt-Reparatur-Werftäten befinden sich in Schwerin und Malchin. Mit letzterer ist eine Wagenbaufabrik 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 Schnezaunes.
- 2) Bahnhof Schönberg. Pflasterung der Biehbuchten.
- 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 Bentschow.** 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 Desinfectionsanlage. — Aufstellung eines dritten Wasserkratzes.
- 8) **Haltestelle Sponholz.** Anlage einer Weichensicherung.
- 9) **Bahnhof Schwerin.** Der Umbau des Bahnhofes und der Neubau des Empfangsgebäudes wurden in Angriff genommen; die Freiladegeleise 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 Lüffow und Möistorf.** 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 Lüffow.

#### b. Auf freier Strecke.

- 1) Herstellung von 1128 lfd. m Schneezäun.
- 2) Neubau eines Wohnhauses für 3 Familien nebst dazu gehörigem Stallgebäude bei Blockstation Kl.-Schwiesow, sowie eines Wohnhauses für 2 Familien nebst Stall bei Blockstation Neu-Rukieten.
- 3) Aufstellung von Drahtzugbarrieren an den Überwegen in Station 49,7 der Strecke Grevesmühlen-Bobitz und in Station 48,8 der Strecke Wismar-Kleinen infolge Aufhebung der Wärterstationen Nr. 57 und 138, sowie Anlage von 4 Drahtzugbarrieren auf der Strecke Güstrow-Schwaan.
- 4) Umbau von:

2044 lfd. m	Stuhlschienengeleis	in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Stuhlschienen;
1020 = =	121 mm hohes Vignolgeleis aus Eisenbahnen in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Stuhlschienen;	
32009 = =	124 mm hohes Vignolgeleis aus Eisenbahnen in 131 mm hohes Vignolgeleis aus Stuhlschienen;	
563 = =	131 mm hohes Vignolgeleis aus Eisenbahnen in solches aus Stuhlschienen.	
- 5) Verlegung einer Blauelschen 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 Blauelsche Weiche, nebst Umbau von 85 lfd. m, 105 mm hohem Vignolgeleise in 131 mm hohes.

#### c. Beschaffung und Ausstattung von Betriebsmitteln.

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

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

## J. Unterhaltung des Oberbaus.

Im Jahre 1888 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung 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 Bignolschienen,
3 373,00	= = 124 = = =
259,95	= = 105 = = =

## 2. Betriebsmittel

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

	1888.	1887.
1. Locomotiven nebst Tendern: ungelupppte . . . . .	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,

mitjin 1888 mehr: 1 Stück.

2 Spiritus-Wagen sind Eigenthum der Transport-Interessenten.

Der Gesamt-Wagenbestand betrug am Ende des Jahres 1888:

a. 164 Stück Personenwagen mit 7190 Plätzen; darunter:

	Plätze I. Classe	Plätze II. Classe	Plätze III. Classe	Plätze IV. Classe
1 Salonwagen . . . . .	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-Baumeistern unterstellt, welche in Schwerin, Rostock und Malchin stationirt sind.

Den Maschinen- und Werkstattendienst leitet ein Ober-Maschinemeister, welchem für die Werkstatt in Schwerin ein Werführer, für die Werkstatt in Malchin ein Werkstättenvorsteher und ferner ein Werführer für den Aufzieldienst zugeordnet sind.

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

Eine allgemeine Pensionsklasse 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 „Knappeschaftskasse“ eine im Jahre 1871 gegründete Pensionsanstalt. Auf Grundlage derselben und unter Verschmelzung mit ihr ist am 1. November 1870 eine neue

Pensions- und Unterstützungs kasse ins Leben gerufen, welcher alle von der Gesellschaft neu anzustellende Beamte beizutreten haben. Der Stand der Kasse ergiebt sich aus dem Rechnungsabschluß in Anlage XII. Die Gesellschaft hat danach einen Jahreszuschuß von 25 597,16 M geleistet.

Beteiligt waren an der Pensionskasse ultimo 1887: 775 Mitglieder, deren Diensteinkommen 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 Pensionierung 13, durch Tod mit Wittwenpension 7, durch Tod ohne Wittwenpension 3 und durch Dienstaustritt resp. Dienstentlassung ohne Pension 7, zusammen 30 Mitglieder, mit einem Diensteinkommen 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 Unterstützungs kasse normirenden Reglements an 7 Beamten-Witwen mit zusammen 689,25 M gewährt.

Die Anzahl derjenigen Pensionäre (vormals Großherzogliche Diener, welche aus der Betriebskasse der Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des Kaufkontractes 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 verzinsen und durch Anteil am Gewinne zu erhöhen, auch den Mitgliedern in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung verzinslicher, in Raten rückzahlbarer Vorschüsse beizustehen.

Das Vermögen und die Angelegenheiten des Vereins werden von dem aus einem Mitgliede der Direktion 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 Jahresende auf 4 300,52 M. Die in der Vereinskasse aufgekommenen, zu Vorschüssen an die Mitglieder nicht verwendeten Gelder, sowie die Hälfte des Reservefonds, sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt, welche am 31. December 1888 einen Nominalwerth von 226 050 M bei einem Ankaufswert von 222 482,45 M hatten, welcher letzterer durch Hinzutritt des Coursgewinnes von 10 651,85 M sich auf einen Buchwerth von 233 134,30 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 Anteil an dem pro 1888 erzielten Reingewinn, also zusammen 4,4 % gewährt worden sind. Durch Zuschriftung der nicht abgehobenen Zinsen und der Gewinnanteile von zusammen 9 563,08 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 &c., sowie für die Streckenarbeiter.

Die Rechnungslegung über beide Kassen hat infolge der stattgefundenen Erhöhung der Mitgliederbeiträge im Jahre 1888 einen Überschuß 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 Überschusses von dem in den voraufgehenden Jahren entstandenen und durch die Eisenbahn-Verwaltung vorschüssig ausgeglichenen Fehlbetrag 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
= Extrazügen . . . . .	35 791	—	35 791
= Arbeitszügen . . . . .	39 419	—	39 419
= Beersfahrten . . . . .	62 991	735	63 726
im Vorpostendienst . . . . .	68 148	1 245	69 393
	Summe: 1 678 990	16 470	1 695 460

Davon: Nutzkilometer . . . . . 1 615 999

Außerdem haben die Locomotiven Stunden Stunden Stunden im Rangurdienst geleistet . . . . . 57 330

à 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 Anteile nebst Botenlohn, Porto u. c. betragen 4768,21 M

Davon ab die an die Reichstelegraphen-Verwaltung und fremde Bahnver-

waltungen abgeführt Anteile nebst Botenlohn u. c. . . . . 1437,26 =

Bleibt als diesseitiger Anteil: 3330,95 M

### 3) Verkehrsverhältnisse.

Am 2. September 1888 wurde, wie bereits erwähnt, die Zweigbahn Schwerin-Crivitz 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 Strasburg U.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 betheiligt.

Der direkte und der Transit-Güterverkehr erstreckt sich auf die anschließenden Nachbarbahnen und sind diesseitige Stationen je nach ihrer Bedeutung bezw. die Bahnstrecken außerdem noch an folgenden Verbandsgüterverkehren betheiligt: am Mecklenburgischen, am Hamburg-Mecklenburgischen, am Nord-Ostsee, am Niederdeutschen, Rheinisch-Niederdeutschen, Norddeutsch-Sächsischen, Hannover-Bayerischen, Westdeutschen, Hanseatisch-Ostdeutschen, 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
= = II. = 182 587	= =	= 9 574 360	= = = 52,44	
= = III. = 536 905	= =	= 21 700 723	= = = 40,42	
= = IV. = 605 638	= =	= 24 797 252	= = = 40,94	
in Summe: 1 329 232 Personen auf	56 327 022	Kilometer, oder 42,37		Kilometer im Durchschnitt
Militairpersonen . . . . .	73 164	= = = 6 102 096	= = = 83,40	pro Person.
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 = } pro Person
an diversen Neben-Einnahmen . . . . . 4 024,76 =	— — — — Kilometer.
in Summe: 2 142 346,81 M.	1,53 M pro Person und 0,034 M,

Neben 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 Vorjahr folgendes Resultat:

	im Jahre 1888		im Jahre 1887		daher im Jahre 1888			
	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen-Kilometer	Personen	Personen	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
Militairpersonen. . .	1 329 232	56 327 022	1 240 581	53 350 571	mehr	88 651	mehr	2 976 451
	73 164	6 102 096	80 693	6 967 851	weniger	7 529	weniger	865 755
Gesamt-Verkehr:	1 402 396	62 429 118	1 321 274	60 318 422	mehr	81 122	mehr	2 110 696
Die Gesammt-Einnahme aus der Personenbeförderung (incl. der Nebeneinnahmen für beförderte Hunde der Reisenden &c.) 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: 41 461,88 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 ergiebt 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 Express-Gut . . . . .	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, Expressgut, Stückgut	2 992,2	= =	154 793,3	=
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen . . . . .	13 407,6	= =	621 475,3	=
Militärgut auf Requisitionschein . . . . .	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 Express-Gut . . . . .	3 166,5	= =	280 198,7	Kilometer,
Stückgut . . . . .	38 233,8	= =	3 356 176,8	=
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, Expressgut, Stückgut	6 868,4	= =	557 792,0	=
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen . . . . .	70 894,4	= =	4 722 240,1	=
Militärgut auf Requisitionschein . . . . .	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 Express-Gut . . . . .	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-, Express- und Stückgut . . . . .	9 860,6	= =	712 585,3	= = 72,27
Güter der Ausnahme-Tarife für Wagenladungen . . . . .	84 302,0	= =	5 343 715,4	= = 63,39
Militärgut auf Requisitionschein . . . . .	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				

Die Einnahmen aus der Güterbeförderung betrugen:	
für Eis- und Expressgüter . . .	91 492,54 M; 19,61 M pro Tonne und 0,250 M pro Tonne und Kilom.
für Frachtgüter, incl. Post- und Militärgut, 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 Vorjahr betragen 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	=	=	=
der Güter der allgemeinen Wagen-Klassen	2 983,3	=	=	=
der Güter der Special-Tarife . . . .	16 731,3	=	=	=
der Güter der Ausnahme-Tarife . . . .	10 058,2	=	=	=
der frachtpflichtigen Dienstgüter . . . .	4 752,0	=	=	=
	744 013,7	=	=	=
	685 470,7	=	=	=
	3 237 316,6	=	=	=
	69 101,9	=	=	=
	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, ergiebt:

Aus der in der Anlage VIII enthaltenen Zusammenstellung ist zu erssehen, 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 Bieh (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 Vorjahrs bei der Viehhöfderung ergiebt 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 Binnenvorkehr 10 818 Stück Vieh mehr befördert wurden, als in dem Vorjahr.

Wie die beförderte Stückzahl des Viehs 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. Zusammensetzung 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)	4 682 183,9	Tonnen-Kilometer,
2) bei der Gepäckbeförderung	332 592,0	=
3) bei der Güterbeförderung	45 119 981,8	=
4) bei der Viehhöfderung	2 943 278,3	=
in Summe:	53 078 036,0	Tonnen-Kilometer,
im Vorjahr 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 Vorjahr) betrug die Beförderung:

1) Personen	3769	gegen 3746 Personen im Vorjahr
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 (spezifische Frequenz):

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

Die Einnahmen betrugen im Ganzen 5 149 647,83 M gegen 4 881 615,55 M im Vorjahr und pro Kilometer Bahnlänge im Jahresdurchschnitt:

1) aus dem Personenverkehr	5 757,76 M	gegen 5 830,97 M im Vorjahr,
2) aus der Gepäckbeförderung	111,43	= 118,32 = = =
3) aus der Güterbeförderung	6 509,76	= 6 370,05 = = =
4) aus der Viehhöfderung	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 Vorjahr, 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 Vorjahr,
2) aus der Gepäckbeförderung	0,81	= 0,85 = = =
3) aus der Güterbeförderung	47,03	= 46,03 = = =
4) aus der Viehhöfderung	3,51	= 3,60 = = =
5) an Nebeneinnahmen	7,05	= 7,39 = = =

Die Ausgaben betragen:

für die Allgemeine Verwaltung . . . . .	360 421,88	M	gegen	338 392,88	M	im Vorjahr,
für die Bahnverwaltung . . . . .	690 025,96	=	=	628 111,29	=	=
für die Transport-Verwaltung . . . . .	1 679 596,18	=	=	1 598 126,12	=	=
in Summe: 2 730 043,42	M	gegen	2 564 630,24	M	im Vorjahr	
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 repartieren sich pro Nutzkilometer:

auf die Allgemeine Verwaltung mit . . . . .	0,22	M	gegen	0,25	M	im Vorjahr,
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 Vorjahr,	

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

Die Betriebskosten erforderten von der Gesammt-Einnahme:

die Allgemeine Verwaltung . . . . .	7,00	%	gegen	6,93	%	im Vorjahr,
die Bahn-Verwaltung . . . . .	13,39	=	=	12,87	=	=
die Transport-Verwaltung . . . . .	32,62	=	=	32,74	=	=
in Summe: 53,01 %	gegen	52,54 %	im Vorjahr,			

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

Die Gesammt-Einnahme beläuft sich auf . . . . . 5 149 647,88 M,

die Betriebs-Ausgabe auf . . . . . 2 730 043,42 =  
der Überschuss 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 Gesammt-Überschuss . . . . . 2 729 604,41 M.

Davon ist zu zahlen bezw. 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 Abrechnung mit . . . . . 11 855,00 =

5) die letzte Rücklage in den Feuerversicherungsfonds mit . . . . .	3 467,74	=
6) die Tantième mit . . . . .	27 816,25	=
7) als Rücklage in den statutarischen Reservefonds . . . . .	4 977,28	=
Bleibt vertheilbarer Neingewinn . . . . .	1 407 104,41	=

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 speziellen 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 Schluß 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 Actionären zu gewähren:

- 1) als Kaufpreis 25 110 000 M, an dessen Stelle den Actionären Schuldverschreibungen einer drei und einhalbprozentigen 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 3½ % Mecklenburgische Schuldverschreibungen eine baare Buzahlung von 4 % des Nennwertes der zum Umtausche gebrachten Actien.

Anslangend 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. einzuberuhenden ordentlichen Generalversammlung zur Beschlusßfassung 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.	<b>Betriebs-Einnahmen.</b>	Betrag.	
				M	£
<b>I.</b>					
			<b>Aus dem Personen- und Gepäck-Berkehr.</b>		
1			Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementsbillets) 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 Extrazölle nach besonderem Tarif . . . . .	1 634	50
6			Sonstige aus dem Personen- und Gepäck-Berkehr herrührende Einnahmen . . . . .	13	75
			Summe Titel I.	2 183 808	64
<b>II.</b>					
			<b>Aus dem Güterverkehr.</b>		
1			Für Beförderung von Gil- und Expressgut . . . . .	91 492	54
2			Für Beförderung von Frachtgut { einschließlich Equipagen und anderer Fahrzeuge aller Art} . . . . .	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-Besicherung . . . . .	3 925	25
2			Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen &c. . . . .	47 116	30
			Summe Titel II.	2 602 697	96

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.
				M ♂
III.			Bergütung für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.	
	1		Bergütung für verpachtete Bahnstrecken	— —
	2		Bergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bedientesten durch andere Bahnverwaltungen, oder Besitzer von Anschlußgleisen	96 648 62
	3		Bergütung für Wahrnehmung des Betriebdienstes für andere Verwaltungen, bzw. in gemeinschaftlichen Verkehren	15 213 68
	4		Bergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungs-Bureaux	2 139 99
			Summe Titel III.	114 002 29
IV.			Bergütung für Überlassung von Betriebsmitteln.	
	1	1	Miete (einschließlich Conventionalstrafen) für:	
		Locomotiven	— —	
	2	2	Wagen	122 917 40
			Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel	— —
			Summe Titel IV.	122 917 40
V.			Erträge aus Veräußerungen.	
	1		Aus dem Verkaufe von bei Erneuerungen gewonnenen Materialien (die Erträge hierfür sind dem Erneuerungsfonds überwiesen, vgl. Anlage V, I.)	— —
	2		Aus dem Verkaufe anderweiter Betriebsmaterialien	804 6
	3		Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände	1 497 16
			Summe Titel V.	2 301 22
VI.			Verschiedene sonstige Einnahmen.	
	1		Telegraphen-Gebühren	3 330 95
	2		Pächte u. Mieten, sowie ökonomische Nutzungen aus Gebäuden u. Grundstücken, als:	
		1	Restaurationsen	17 242 54
		2	Dienst- und Miethäusern	13 167 76
		3	Gräberreien, Pflanzungen, Ackerpacht	6 402 70
		4	Lagerplätze re.	1 906 41
			Übertrag	42 050 36

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Einnahmen.	Betrag.	
				M	R
			Übertrag	42 050	36
3	1	Bergütung der Post: für Benutzung der Coupees zum Postdienst, Beförderung von Postwagen, Gestellung von Beiwagen		3 482	97
	2	für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren ic. der Eisen- bahn-Postwagen		10 787	68
4		Entschädigung von der Reichs- Telegraphen- Verwaltung für Benutzung und Be- gleitung von Bahnmeisterwagen ic.		25	—
5		Zinsen und Coursgewinn aus Geldbeständen des Betriebes		66 796	40
6		Insgemein, wie Ersatz für beschädigte und zertrümmerte Gegenstände, nicht ab- gehobene Lohnbeträge ic.		777	91
			Summe Titel VI.	123 920	32

### Übersicht der Betriebs-Einnahmen.

Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Berkehr	2 183 808	64
Titel II. Aus dem Güter-Berkehr	2 602 697	96
Titel III. Bergütung für Überlassung von Bahnanlagen ic.	114 002	29
Titel IV. Bergütung für Überlassung 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.
I.			Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.
			Besoldungen und Gehalte der etatmäßigen Beamten.
1	1		Direction . . . . .
2	2		Centralbureaux . . . . .
3	3		Betriebs-technisches Bureau, Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection . . . . .
4	4		Maschinen-Verwaltung . . . . .
5	5		Strecken-, Stations-, Fahr- und Locomotivpersonal . . . . .
			Summe Titel I.
II.			Andere persönliche Ausgaben.
1	1		Diätarische Besoldungen, Functionsgehalte und zeitweise Arbeitshilfe . . . . .
2	2		Stellvertretungskosten, Commandogelder &c.
3	3		Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethe-Entschädigungen . . . . .
4	4		Reise- und Umzugskosten:
	1		Auffichtsrath . . . . .
	2		Direction und Beamte . . . . .
5	5		Reiselosten-Entschädigung für das Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal . . . . .
6	6		Prämien für Material-Ersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen . . . . .
7	7		Tag- und Accordlöhne für Arbeiter . . . . .
8	8		Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung . . . . .
9	9		Mancogelder für Gassenführer . . . . .
10	1		Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:
	a.	an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	. . . . .
	b.	an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	. . . . .
11	2		Laufende Unterstützungen:
	a.	an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene	. . . . .
	b.	an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene	. . . . .
12	3		Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Beamten . . . . .
11	1		Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung:
	a.	von Beamten . . . . .	
	b.	von Arbeitern . . . . .	
12	2		Zuschüsse zu Krankenkassen . . . . .
12	1		Pensionen . . . . .
13	2		Zuschüsse zu Pension- und Unterstützungskassen . . . . .
			Summe Titel II.
III.			Abtheilung III. Sachliche Ausgaben.
			Allgemeine Kosten.
1	1		Bureaubedürfnisse, Formulare, Bücher, Karten, Drucksachen, Billets &c.
2	2		Heizung der Dienstlocale, der Wartezimmer, Wärterwohnungen und Buden &c.
			Erleuchtung derselben, einschließlich der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen &c.
			Übertrag

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesammt- Betrag.	
Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Außerer Bahnhofs- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugförderungs- Dienst.			
M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N
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.			III
						Uebertrag
III.	2	3	Reinigung der Dienstlocale einschließlich der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Locomotivschuppen &c.			
	4		Vorhalten von Wächterhunden und Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden &c.			
	3		Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien			
	4		Miete für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke			
	5		Steuern (mit Ausnahme der Eisenbahnsteuer), Communalabgaben und öffentliche Lasten			
	6		Feuer-Versicherungs-Prämien			
	7		Gerichts-, Beeidigungs-, Notariats- und Prozeß-Kosten, Stempel &c.			
	8	1	Kosten des Geldverkehrs mit Banken			
	2		Dividenden-Einlösungskosten			
	9		Porto und Insertionskosten			
	10	1	Erhaltung für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände			
	2		Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze:			
		a. in Folge direkter Verpflichtung der eigenen Bahn:				
		a. einmalige Abfindungen, einschließlich der Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung				
		b. fortlaufende Zahlungen				
		b. in Folge der vertragsmäßigen Übernahme fremder Verpflichtungen				
	3		Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze			
	4		Sonstige Entschädigungen			
	11		Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken in Folge von außergewöhnlichen Naturereignissen			
	12		Insgemein:			
	1		Kosten der Staatsaufsicht			
	2		Kosten von Conferenzen, Generalversammlungen &c.			
	3		Ausschmückung der Bahnhöfe bei festlichen Gelegenheiten			
	6		Fracht-Incaffo			
	7		Anderweitige allgemeine fachliche Kosten, wie Beiträge zu den Vereinskosten &c.			
			Summe Titel III.			
IV.			Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.			
IVa.			a. Anlagen auf freier Strecke, einschließlich der durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen.			
	1		Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Bankets und aller Nebenanlagen, als: Parallelwege, Rampen, Gräben, Abspülsterungen, Futtermauern, Uferdeckungen, Wegeübergänge im Bahnniveau nebst Zubehör, Wärteraufgangsstufen, Seitendurchlässe, Entwässerungen, Kieskoffer			
	2		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug):			
	1		Unterhaltung des Gleises			
	2		Beschaffung des Kieses und sonstigen Bettungsmaterials loco Verwendungsstelle			
	3	1	Unterhaltung der Wege-Unterführungen			
	2		Unterhaltung der Bahn-Überbrückungen			
	3		Unterhaltung der Brücken und Durchlässe			
	4		Unterhaltung der Hecken (Einfriedungen) auf freier Strecke, Baum- und Sträucher, Barrieren, Warnungstafeln, Neigungs- und Krümmungszeiger, Nummer- und Grenzsteine &c.			
	5		Kosten für Wegräumen des Schnees, Instandhaltung und Ergänzung der Schneeschutzanlagen, Bespreuen der Schienen bei Glatteis			
	6		Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten, Feuerwachen			
			Uebertrag			

A.	B.	C.								Gesamt-Betrag.			
		Allgemeine Verwaltung.		Bahn-Verwaltung.		a. Neuerer Bahnhofs-Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs-Dienst.			
		No	Rs	No	Rs	No	Rs	No	Rs	No	Rs	No	
16 125	28	11 145	13	46 878	9	23 645	56	2 865	78	9 318	67	109 978	51
1 343	2	337	69	2 985	52	827	43	182	38	192	46	5 868	50
—	—	—	—	613	75	318	—	—	—	—	—	931	75
2 364	37	235	23	4 581	46	4 540	2	1 093	9	2 113	31	14 927	48
1 800	—	465	54	523	50	—	—	—	—	—	—	2 789	4
1 679	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 679	47
2 860	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 860	15
230	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	230	85
2 346	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 346	20
1 551	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 551	85
2 008	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 008	51
917	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	917	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 984	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 984	3
654	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	654	21
18 548	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 548	32
124	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	124	46
116	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116	28
4 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 200	—
149	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	149	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 549	89
—	—	—	—	—	—	1 549	89	—	—	—	—	1 549	89
1 703	12	4	25	—	—	25	10	—	—	—	—	1 732	47
65 706	34	12 187	84	55 582	32	30 906	—	4 141	25	11 624	44	180 148	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	11 692	24	—	—	—	—	—	—	—	—	11 692	24
—	—	114 265	14	—	—	—	—	—	—	—	—	114 265	14
—	—	12 282	2	—	—	—	—	—	—	—	—	12 282	2
—	—	358	54	—	—	—	—	—	—	—	—	358	54
—	—	3 194	33	—	—	—	—	—	—	—	—	3 194	33
—	—	2 574	27	—	—	—	—	—	—	—	—	2 574	27
—	—	7 582	58	—	—	—	—	—	—	—	—	7 582	58
—	—	27 456	35	—	—	—	—	—	—	—	—	27 456	35
—	—	753	44	—	—	—	—	—	—	—	—	753	44
—	—	180 158	91	—	—	—	—	—	—	—	—	180 158	91

Tit.	Pos.	Unter- Pos.	Betriebs-Ausgaben.		
					Übertrag
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 &c.		
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 &c.		
3			Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen		
4			Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug):		
	1		Unterhaltung der Nebengleise		
	2		Beschaffung des Kieses und sonstigen Bettungsmaterials, auch für die Weichen		
	3		Unterhaltung der Drehzscheiben, Schiebühnen, Weichen (incl. Laternen) und sonstigen mechanischen Vorrichtungen		
5			Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Wagenschuppen, Feuergruben, Wasserstationen, Wasserkrähne, Pumpen, Brunnen, Röhrenleitungen, Wasserhebungs-Maschinen &c.		
6			Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofs-Anlagen, Gasanstalten, Hafenbohrwerke &c.		
7			Insgemein		
				Summe Titel IV b.	
IVc.			c. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.		
1			Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweglichen und Reservetheile, sowie der Bahnhofssignale		
2			Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutewerke, Batterien, tragbaren Apparate, sowie der zur Reparatur der Apparate und Leitungen erforderlichen Utensilien und Werkzeuge		
			Hierzu	Summe Titel IV c.	
			=	= IV b.	
			=	= IV a.	
				Summe Titel IV.	
V.			Kosten des Bahntransports.		
Va.			a. Kosten der Züge.		
1			Brennmaterial zur Locomotivfeuerung, einschließlich der Transport- und Ladekosten		
2			Heizung der Wasserstationen und Feuerung der stehenden Dampfmaschinen zum Wasserpumpen, sowie sonstige Kosten der Beschaffung des Wassers der Locomotiven		
			Übertrag		

A.	B.	C. Transport-Verwaltung.								Gesammt- Betrag.		
		Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Neuerer Bahnhofs- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		
		M	fl	M	fl	M	fl	M	fl	M	fl	
		—	—	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 Verpackungs-Material 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 &c. . . . .	
9			Insgemein . . . . .	
				Summe Titel V a.
V b.			b. Unterhaltung der Betriebsmittel.	
1			Unterhaltung der Locomotiven und Tender nebst Zubehör . . . . .	
2			Unterhaltung der Personenvagen nebst Zubehör . . . . .	
3			Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör . . . . .	
4			Unterhaltung der Wagendecken nebst Zubehör . . . . .	
5			Unterhaltung von Hülfsanstalten . . . . .	
6			Insgemein . . . . .	
				Summe Titel V b.
			Hierzu	= = 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- bzw. aus dem Erneuerungs-Fonds befriedet.)	
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 Be- diensteten anderer Verwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgeleisen . . . . .	
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			Miethe, einschließlich Conventionalstrafen, für: Locomotiven . . . . .	
2	1		Wagen . . . . .	
2	2		Leihgeld für entliehene Betriebsmittel . . . . .	
				Summe Titel IX.

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.								Gesammt- Betrag.		
Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Außerer Bahnhofs- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugsförderungs- Dienst.				
M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	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	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	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	
3 528	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 196	
3 528	32	33 505	—	8 992	—	11 020	71	5 196	80	—	—	—	3 528	
3 528	32	33 505	—	8 992	—	11 020	71	5 196	80	—	—	—	62 242	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121 920	13	121 920	13	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121 920	13	121 920	13	

A.		B.		C. Transport-Verwaltung.										Gesammt- Betrag.	
Allgemeine Ver- waltung.		Bahn- Verwaltung.		a. Neuerer Bahnhofs- Dienst.		b. Expeditions-Dienst.		c. Zugbegleitungs- Dienst.		d. Zugsförderungs- Dienst.					
M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N
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		

	Debet.				
		<i>M</i>	<i>A</i>	<i>M</i>	<i>A</i>
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.	Anmitten:				
	a. Zinsen . . . . .	861 781	—		
	b. Amortisation . . . . .	98 219,00 <i>M</i> ,			
	wovon zur Dotirung des gesetzlichen Reservefonds dienen (§ 185 b und 239 b des Actien-Gesetzes) 5 % des Reingewinnes von 1 014 156,32 <i>M</i> . . . . .	50 707,82 =			
		Rest: 47 511,18 <i>M</i> ,			
3.	Prioritätsschuld-Zinsen . . . . .	50 707	82		
4.	Rücklage in den Erneuerungsfonds . . . . .	47 511	18		
5.	Rücklage in den Feuerversicherungsfonds . . . . .	11 855	—		
6.	Eisenbahnsteuer . . . . .	380 000	—		
7.	Tantième . . . . .	3 467	74		
8.	Rücklage in den statutarischen Reservefonds . . . . .	18 988	14		
9.	Dividende, 6 <sup>1/4</sup> % auf 16 200 000 <i>M</i> Stamm-Actien-Capital . . . . .	27 816	25		
10.	Gewinn-Bortrag auf 1889 . . . . .	4 977	28		
		1 012 500	—		
		310 000	—		
		Summe:		5 459 647	83

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

## Rechnung pro 1888.

	Credit.	M	R	M	R
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

Activa.	<i>M</i>	<i>%</i>
Übernahme-Preis der Bahn nebst Zubehör unter Einrechnung der Annuität an die Großherzogliche Regierung . . . . .	32 700 000,00 <i>M.</i>	
Aufwendung des statutarischen Reservefonds zum Bau der Secundärbahn Malchin-Waren . . . . .	439 424,81 =	
Baufonds (Grundcapital = Erhöhung vom Jahre 1884, Prioritätschuld, Landesbeihilfe):		
Ausgabe für Erweiterungsbauten, für Betriebsmittel, für den Bau der Bahnstrecken Güstrow-Schwaan und Schwerin-Erlitz 3 498 689,16 <i>M.</i>		
Bestand in Baar und in Prioritäts-Obligationen 4 514 750,84 =	8 013 440,00 =	
Werth der vorräthigen Betriebs- und Werkstatt-Materialien . . . . .	41 152 864	81
Effecten des statutarischen Reservefonds, des Erneuerungsfonds, des Feuerversicherungsfonds, der Beamten-Pensionsklasse, des Betriebs-Contos . . . . .	700 385	65
Verschiedene Debitoren . . . . .	2 707 208	97
Cassenbestand und Bankguthaben . . . . .	550 819	8
	154 109	69
Summe:	45 265 388	20

31. December 1888.

## Passiva.

M. | A.

	Summe: I	
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 . . . . .		
Prioritätsschuld . . . . .	919 405	42
Landesbeihilfe . . . . .	5 000 000	—
Beitrag des statutarischen Reservefonds zum Bau der Secundärbahn Malchin-Waren . . . . .	313 440	—
Erneuerungsfonds, einschließlich des Zuschusses pro 1888 von 380 000 M . . . . .	439 424	81
Gesetzlicher Reservefonds, einschließlich der Dotirung pro 1888 . . . . .	1 127 684	60
Statutarischer Reservefonds, einschließlich des Zuschusses pro 1888 von 4977,28 M . . . . .	252 149	88
Feuerver sicherungsfonds, einschließlich des Zuschusses pro 1888 von 3467,74 M . . . . .	390 146	62
Bestand der Beamten-Pensions-Casse . . . . .	150 000	—
Verschiedene Creditoren . . . . .	785 009	81
Reingewinn . . . . .	296 798	6
	1 322 500	—
	Summe: 45 265 388	20

## Rechnung des Baufonds ultimo 1888.

Gegenstand.			Im Einzelnen.	Im Ganzen.
	M	%	M	%
<b>I. Einnahme.</b>				
a. Einzahlung auf die in Grundlage des Generalversammlungs-Beschlusses vom 29. October 1884 emittirten 2700 Stück neuen Actien à 1000 M	2 700 000	—		
b. Betrag der auf Grund des Generalversammlungs-Beschlusses vom 25. Mai 1887 aufgenommenen 3½ % Prioritäts-Anleihe von	5 000 000	—		
c. Betrag der rückzahlbaren Landeshülfe zum Bau der Strecke Schwerin-Trivitz	313 440	—	8 013 440	—
Summe der Einnahme:			8 013 440	—
<b>II. Ausgabe.</b>				
1) Bau-Ausführungen.				
Im Jahre 1885 laut Geschäftsbericht Anl. IV . . . . .	794 862	44		
= = 1886 = = = = = . . . . .	139 047	39		
= = 1887 = = = = = . . . . .	56 926	44		
= = 1888: Erweiterungen der Bahnhofs-Anlagen zu Schwaan (Theilbetrag) 2 258,55 M				
Erweiterung u. der Viehbuchten und Viehrampen auf dem Bahnhof Güstrow . . . . .	3 314,60 =		5 573	15
Ausgabe für Bauausführungen bis incl. 1888			996 409	42
2) Betriebsmittel.				
Im Jahre 1885 laut Geschäftsbericht Anl. IV . . . . .	529 854	54		
= = 1886 = = = = = . . . . .	5 486	63		
= = 1887 = = = = = . . . . .	101 897	65		
= = 1888 . . . . .	—	—		
Ausgaben für Betriebsmittel bis incl. 1888			637 238	82
3) Bau neuer Bahnstrecken.				
a. Strecke Güstrow-Schwaan (Theilbetrag) . . . . .	767 347	48		
b. = Schwerin-Trivitz = . . . . .	899 779	69		
c. = Schwerin-Dömitz = . . . . .	197 913	75		
Ausgabe für neue Bahnstrecken bis ult. 1888			1 865 040	92
Summe der Ausgabe:			3 498 689	16
<b>III. Abschluß.</b>				
Einnahme . . . . .	8 013 440	—		
Ausgabe . . . . .	3 498 689	16		
Bestand des Baufonds Ende 1888:			4 514 750	84

## Rechnung des Erneuerungsfonds pro 1888.

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M	N	M	N
<b>I. Einnahme.</b>				
Bestand am Schlüsse des Jahres 1887 laut Geschäfts-Bericht, Anl. V . . . . .			1 117 427	87
Einnahmen aus dem Verkaufe abgängiger Materialien, als Schienen, Schwellen, Werkstatt-Absäßen &c . . . . .	264 654	25		
Zinsen auf vorräthige Effecten, abzüglich der Zinsen-Ausgabe für aus Betriebsmitteln zu Erneuerungszwecken geleistete Vorschüsse . . . . .	34 364	21		
Regulativmäßiger Zu schuß aus den Betriebs-Einnahmen pro 1888 . . . . .	380 000	—	679 018	46
Summe der Einnahme:			1 796 446	33
<b>II. Ausgabe.</b>				
1) Oberbau.				
Auswechselung des Oberbaumaterials, als Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug zur gewöhnlichen Unterhaltung der Bahnstrecken und zur Gewinnung brauchbaren Oberbaumaterials für die Neubaustrecke Schwerin-Grivitz . . . . .	550 888	62		
Erneuerung der Weichen und einzelner Theile derselben, incl. Beschaffung und Verlegung einer Blauelischen Weiche für den Anschluß der Niesbahn 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 Kesselpinne an 2 Stück Locomotiven	2 553	92		
Erneuerung der vorderen Rohrwand nebst Winkelring an 2 Stück Locomotiven	770	30		
Erneuerung eines Dampfzylinders an 2 Stück Locomotiven	1 121	45		
Erneuerung des Injectors an 7 Stück Locomotiven	1 436	50		
Erneuerung des Feuerthüringens unter Anbringung einer Deckplatte nebst Schutzring 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 Spritzlastens 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 Wschkastens an 2 Stück Locomotiven	96	67		
Erneuerung von 93 Stück Kolbenringen an Locomotiven	653	81		
Erneuerung von 1159 Stück Stehbolzen in Locomotiven	2 686	39		
zu übertragen	13 549	59	578 678	17

Ausgaben des Erneuerungsfonds. (Fortsetzung.)

Gegenstand.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	M	R	M	R
übertragen	13 549	59	578 678	17
Erneuerung von Nieten im unteren Feuerbüchsenkranze u. c.	71	76		
Erneuerung des Gleiseinhalts an 3 Stück Locomotiven	499	42		
Erneuerung von 211 Stück Siederohren in Locomotiven	1 094	16		
Erneuerung der Böden und inneren Seitentände an 2 Stück Tendern	319	55		
Neubeschaffung und Aufziehen u. c. von 108 Stück Locomotiv- und 66 Stück Tender-Radreifen	16 532	75	32 067	23
<b>b. Personenwagen.</b>				
Neubeschaffung eines 4rädr. Personenwagens IV. Klasse mit Bremse und bedecktem Bremserfiz, Ofenheizung, Gasbeleuchtung und Ventilation, incl. Achsen und Räder	5 854	1		
Neubeschaffung von 2 Stück 4rädr. Personenwagen III. Klasse mit Bremse und bedecktem Bremserfiz, Kastenheizung und Gasbeleuchtung, incl. Achsen und Räder	13 547	35		
Erneuerung der Polster und Polsterbezüge nebst Gardinen und Rouleaux in 4 Coupees I. Klasse und 20 Coupees II. Klasse	6 830	83		
Erneuerung der Wand- und Deckenverkleidung in 32 Coupees I. und II. Klasse	783	—		
Erneuerung der Segeltuchdecken und Deckleisten an 10 Stück Personenwagen	204	42		
Neubeschaffung und Aufziehen u. c. von 146 Stück Radreisen für Personenwagen	9 501	96	36 721	57
<b>c. Güterwagen.</b>				
Neubeschaffung eines offenen 4rädr. Güterwagens mit Bremse und bedecktem Bremserfiz, 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- (Bieh- und Pferde-) Wagen	1 834	16		
Erneuerung des Oberkastens an 6 Stück offenen Güterwagen, davon 3 Stück mit hohen und 3 Stück mit niedrigen Bord. . . . .	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 u. c. von 126 Stück Radreisen für Güterwagen	8 200	31	21 294	76
<b>Summe der Ausgabe:</b>				
			668 761	73
<b>III. Abschluß.</b>				
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.	
	M	%	M	%
<b>I. Einnahme.</b>				
Bestand am Schluße des Jahres 1887 laut Geschäftsbericht Anl. VI. . . . .			446 871	79
Einnahme für verkauftes 251 qm Gartenland an die Stadtkämmerei zu Güstrow . . . . .	753	—		
Einnahme für käufliche Überlassung des eisenbahnteigentigen Anteiles an dem Wohn- und Postgebäude zu Bahnhof Blankenberg incl. Grundfläche an die Kaiserliche Postverwaltung . . . . .	7 800	—		
Überweisung des Betrages eines verfallenen Dividendencheines 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
<b>II. Ausgabe.</b>				
1) Gebäude.				
a. Auf den Bahnhöfen.				
Bergrößerung der Dienstwohnung des Stationsaufsehers auf der Haltestelle Bentschow durch einen Anbau an das Stationsgebäude dasselbst . . . . .	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 Mijtow . . . . .	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 Bülow-Güstrow . . . . .	13 626	21		
Herstellung eines Wärterwohnhauses nebst Stallgebäude für 2 Familien bei Blockstation Neu-Ruheten auf der Strecke Bülow-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 Billedruckmaschine . . . . .	1 778	90		
Beschaffung einer Umdruckspresse mit 6 Stück Zinkplatten . . . . .	882	10		
Wiederherstellung des versackten Bahndamms auf der Strecke Bobitz-Skleinen . . . . .	9 275	9	11 936	9
Summe der Ausgabe:			70 301	45
<b>III. Abschluß.</b>				
Einnahme . . . . .	460 448	7		
Ausgabe . . . . .	70 301	45		
Bestand des statutarischen Reservefonds Ende 1888:	390 146	62		

Stationsweise Zusammenstellung  
im Jahre

Nr.	Bon 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	41 028
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	Lübstdorf	—	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	Sulow	—	22	423	1 351	13	1 809
16	Trinitz	—	757	2 463	3 797	126	7 143
17	Holthusen	—	205	4 671	8 637	182	13 695
18	Zachun	3	869	2 743	10 922	188	14 725
19	Kirch-Seser	—	22	266	1 059	18	1 365
20	Hagenow	752	14 232	24 976	26 883	6 444	73 287
21	Ventschow	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	Bülow	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	Mistorf	—	142	2 766	3 733	34	6 675
30	Salendorf	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	Bafedorf	—	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	Nieelth	—	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	Derzenhof	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.

I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militärs.	Zusammen.	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.
427	15 723	42 768	55 288	10 038	124 244	890	32 133	85 826	103 539	18 446	240 834	—	270	5 907	20 161
—	147	3 012	10 889	60	14 108	40	6 061	35 761	36 804	1 441	26 468	—	142	2 263	4 289
19	2 987	17 684	17 784	610	39 084	—	—	—	—	40	80 107	—	—	—	6 734
—	73	1 126	2 142	13	3 354	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	147	22 346	61 888	48 387	7 351	140 119	—	—	—	—
77	11 263	31 201	23 977	3 872	70 390	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 001	34 924	71 217	67 490	13 353	187 985	1 988	69 631	142 603	132 541	26 399	373 162	—	—	—	—
—	522	4 400	7 400	81	12 403	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	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	—	—	—	—
—	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	—	—	—	—
—	807	1 203	3 981	148	6 155	26									

Stationsweise Zusammenstellung  
der beförderten Fracht- und Eisgüter 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 expediert:			
		Frachtgut Tonnen.		Eisgut Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Eisgut Tonnen.		Frachtgut Tonnen.		Eisgut 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	589	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	Bobitz . . . . .	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	Mecklenburg . . . . .	1 073	2	1	2	1 341	0	4	1	2 414	2	5	3
9	Wismar . . . . .	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	Plate . . . . .	729	1	1	4	345	4	3	2	1 074	5	4	6
14	Sukow . . . . .	375	3	—	3	44	5	1	9	419	8	2	2
15	Trivitz . . . . .	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	Zachow . . . . .	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	Warnow . . . . .	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	Rostock . . . . .	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	Lüttow . . . . .	3 448	3	3	8	1 406	3	5	4	4 854	6	9	2
29	Wittow . . . . .	1 387	9	9	1	1 449	1	5	0	2 837	0	14	1
30	Latendorf . . . . .	22 696	0	75	3	9 731	9	94	1	32 427	9	169	4
31	Neu-Wolken . . . . .	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	Baselow . . . . .	8 215	4	3	2	3 688	4	3	0	11 903	8	6	2
36	Schwinkendorf . . . . .	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	Levenstorf . . . . .	1 799	7	3	5	470	6	—	9	2 270	3	4	4
39	Schönau-Fastenhausen . . . . .	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	Kastorff . . . . .	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	Mölln . . . . .	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	Sponholz . . . . .	1 177	0	4	2	843	4	5	8	2 020	4	10	0
47	Derzenhof . . . . .	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	Fahr- zeuge. Stück.	I.										II. Vieh.			
			Pferde, Ponn., Füllen, Maul- thiere, Esel. Stück.	Ochsen, Stiere. Stück.	Kühe, Kinder (Fersen). Stück.	Kälber. Stück.	Schweine. Stück.	Jerkel. Stück.	Schafe, Lämmer, Ziegen. Stück.	Gänse, Puter. Stück.	Enten u. Kleines Geflügel. Stück.	Hunde. 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	Grevesmühlen . . . . .	—	412	75	488	12	455	295	4 581	—	—	—	88			
6	Plüschow . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7			
7	Bobitz . . . . .	—	13	9	72	46	323	—	911	—	—	—	38			
8	Kleinen . . . . .	—	28	55	82	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	Lübstorf . . . . .	—	—	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	Sulow . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	9			
16	Trivitz . . . . .	—	20	1	2	15	1 090	—	36	—	—	—	30			
17	Holthusen . . . . .	—	—	—	1	29	—	30	19	—	—	—	78			
18	Zackn . . . . .	—	—	—	4	25	—	—	1	—	—	—	38			
19	Kirch-Fejar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1			
20	Hagenow . . . . .	15	676	275	238	74	463	215	636	—	—	—	242			
21	Bentschow . . . . .	—	3	28	11	21	84	—	2	—	—	—	19			
22	Biankenberg . . . . .	—	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	Schwaan . . . . .	—	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	Lüßow . . . . .	—	—	3	15	1	226	—	130	—	—	—	14			
29	Mistorf . . . . .	—	—	4	9	12	14	—	80	—	—	—	19			
30	Qalendorf . . . . .	1	91	136	137	48	745	—	2 686	—	—	—	100			
31	Wolterin . . . . .	—	—	—	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	Baiedow . . . . .	—	—	1	3	—	67	—	160	—	—	—	28			
36	Schwinkeidorf . . . . .	—	—	20	62	1	359	—	886	—	—	—	17			
37	Levenstorf . . . . .	—	—	2	3	1	4	—	—	—	—	—	9			
38	Schönau-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 . . . . .	—	—	—	120	11	447	62	695	—	—	—	29			
45	Derzenhof . . . . .	27	18	26	—	—	—	—	—	—	—	—	139			
46	Landesgrenze . . . . .	34	1 214	552	390	1	56 065	506	3 894	2 443	—	—	—			
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.				
Lübeck . . . . .	3	116 590	1	10 185 454	2	113 597	1	9 950 682	3	103 582	1	8 848 531
Übersdorf . . . . .	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
Böbitz . . . . .	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
Zachin . . . . .	20	14 725	21	257 625	20	13 649	23	242 810	21	12 501	23	216 588
Kirch-Seevor . . . . .	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
Bentschow . . . . .	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
Bülow . . . . .	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
Lüffow . . . . .	33	6 854	37	65 851	41	1 211	41	12 271	—	—	—	—
Mistorf . . . . .	34	6 675	35	79 753	39	1 362	40	16 393	—	—	—	—
Calendorf . . . . .	15	34 529	12	1 412 803	14	36 884	12	1 487 884	16	28 419	17	997 200
Neu-Bosern . . . . .	31	7 119	36	79 085	32	6 876	32	81 318	34	5 574	33	61 467
Teterow . . . . .	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
Basdow . . . . .	39	4 262	42	45 684	36	3 919	36	49 904	36	3 714	37	39 278
Schwinckendorf . . . . .	35	6 565	33	87 485	31	7 062	31	94 410	31	6 793	30	91 328
Levenstorf . . . . .	40	4 064	41	46 492	37	3 604	37	40 533	37	3 586	36	41 104
Schönau-Fallenhagen . . . . .	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
Mölln . . . . .	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
Derzenhof . . . . .	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.

Nummerung: 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
Böbitz	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
Wüstenmarf	45	1 260	46	10 276	—	—	—	—	—	—	—	—
Plate	41	3 965	39	55 086	—	—	—	—	—	—	—	—
Sufow	44	1 932	44	22 315	—	—	—	—	—	—	—	—
Crivitz	30	6 991	24	186 194	—	—	—	—	—	—	—	—
Holthußen	24	11 750	29	139 289	24	9 757	29	115 541	24	9 238	29	111 271
Zachun	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
Bützow	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	—	—	—	—
Mistorf	32	6 901	34	78 633	39	1 577	40	17 540	—	—	—	—
Calendorf	16	33 183	13	1 332 002	14	36 336	12	1 425 609	16	27 877	17	940 885
Neu-Wokern	35	6 712	36	74 117	32	6 567	33	72 034	34	5 392	33	58 092
Teterow	11	45 411	10	1 775 729	11	44 434	10	1 755 139	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
Gielow	28	7 914	38	62 894	30	6 695	35	52 228	29	7 386	34	55 849
Basdow	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 Hassenhagen	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	355 836	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
Derkenhof	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		
Böbis . . . .	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		
Mecklenburg . . . .	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		
Wüstenmark . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Platz . . . .	43	730	5	38	50 940	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Sukow . . . .	6	375	6	41	30 492	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Crivitz . . . .	38	1 226	5	28	89 473	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Holthußen . . . .	44	637	8	43	27 443	4	42	662	8	42	12 618	9	38	554	1		
Zachun . . . .	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		
Bentschow . . . .	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	13	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		
Lüffow . . . .	25	3 452	1	39	46 838	3	32	2 083	0	37	29 314	4	—	—	—		
Mistorf . . . .	36	1 397	0	45	17 277	0	38	1 130	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-Wofern . . . .	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		
Basdow . . . .	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		
Hürschthagen . . . .	35	1 672	0	42	30 096	0	36	1 623	9	38	29 230	2	33	1 526	2		
Levenstorf . . . .	34	1 803	2	35	51 665	4	26	3 234	1	18	158 831	2	37	721	4		
Schönau-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		
Kastorf . . . .	32	2 074	7	44	24 926	3	27	2 791	2	35	33 329	0	29	2 154	5		
Kleeth . . . .	20	7 241	2	21	143 096	4	19	6 959	8	23	125 709	3	19	6 479	2		
Mölln . . . .	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		
Dergenhorf . . . .	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		37 481 001	0

Jede Tonne Gut hat durchschnittlich zurückgelegt:

64,883 Kilometer.

61,097 Kilometer.

65,685 Kilometer.

Nummerung: 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.						
	1	2	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Lübeck . . . . .	2	83 370	1	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	
Bobitz . . . . .	33	1 095	7	27	50 357	7	30	1 064	7	26	44 825	7	35	586	6	32	25 706	3	
Kleinen . . . . .	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Südw . . . . .	47	46	4	47	1 977	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Trivitz . . . . .	25	1 572	8	24	77 399	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Holthusen . . . . .	36	813	2	40	23 272	3	34	660	3	35	15 921	5	32	684	5	36	18 501	0	
Zachin . . . . .	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	2	5 589 112	6	3	64 817	0	2	4 786 623	4	4	61 068	4	2	4 809 700	9	
Bentschow . . . . .	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	
Blankenberg . . . . .	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	6 815	6	
Warnow . . . . .	38	768	3	29	45 020	6	32	803	0	36	38 212	3	20	3 309	7	21	83 805	0	
Völzow . . . . .	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	
Lüffow . . . . .	29	1 411	7	37	28 652	8	39	370	0	41	6 206	2	—	—	—	—	—	—	
Mistorf . . . . .	27	1 454	1	38	25 017	0	41	338	5	42	5 915	5	—	—	—	—	—	—	
Zalendorf . . . . .	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	
Reu-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	
Basdow . . . . .	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	16	281 733	9	14	8 550	8	14	386 211	9	
Stavenhagen . . . . .	11	19 927	1	11	996 329	4	19	18 470	6	13	895 569	4	9	20 003	9	11	1 035 089	9	
Kastorj . . . . .	30	1 250	2	30	43 934	2	28	1 112	8	32	27 492	0	27	1 384	8	24	60 289	5	
Kleeth . . . . .	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	
Derkenhof . . . . .	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	5	570 620	2	2	37 481 001	0	0	—	—	—	

Jede Tonne Gut hat durch-

schnittlich zurückgelegt: 64,885 Kilometer.

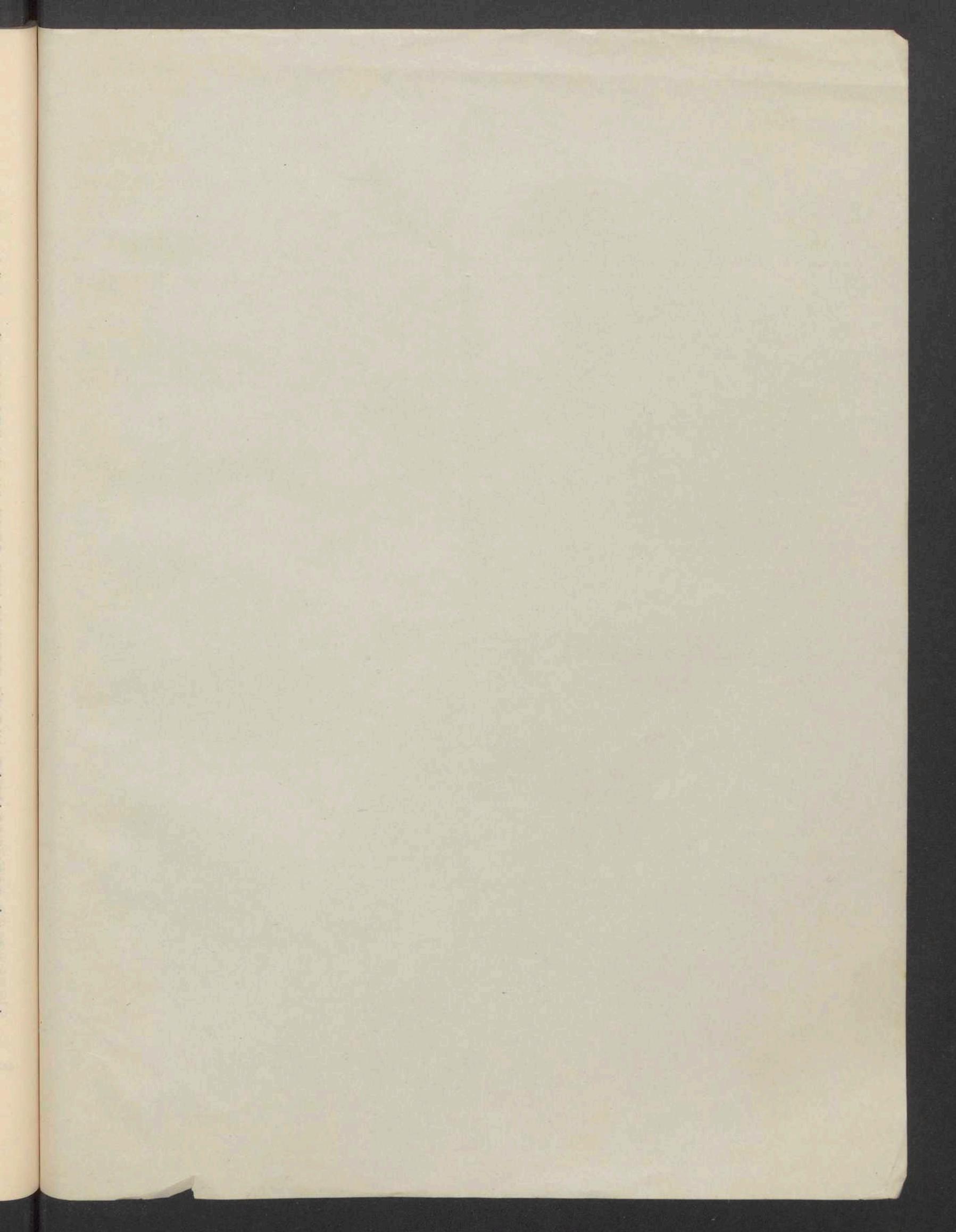
61,697 Kilometer.

65,685 Kilometer.

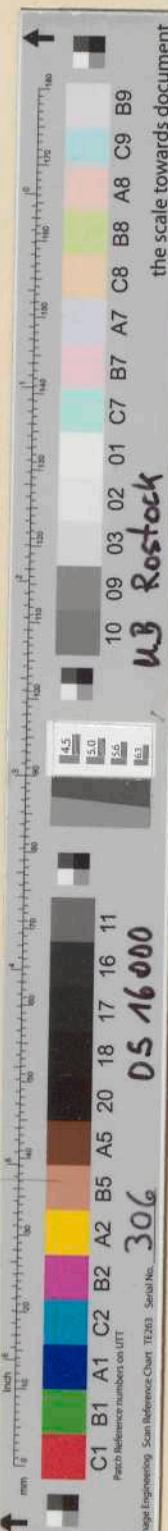
für den Verkehr ist mittels kleiner Zahlen ausgedrückt.

Rechnung  
der  
Pensions- und Unterstützungs-Casse  
pro 1888.

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







Die speziellen 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 Schluß 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 künftige Übernahme 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 Eigentum der Gesellschaft auch deren sämtliche Fonds, insbesondere auch den Feuerversicherungsfonds, ferner den auf das Jahr 1889 vorzuschreibenden Gewinnvortrag von 310 000 ₣ und ist bereit, den Actionären zu gewähren:

- 1) als Kaufpreis 25 110 000 ₣, an dessen Stelle den Actionären Schuldverschreibungen einer drei und einhalbprozentigen consolidirten Mecklenburgischen Landesanleihe zum Nennwerth von 800 ₣ für die Stammactie von 500 ₣ und von 1600 ₣ für die Stammactie von 1000 ₣ offerirt werden;
- 2) beim Umtausch der Stammactien in 3½ % Mecklenburgische Schuldverschreibungen eine baare Buzahlung von 4 % des Nennwertes 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. einzuberuhenden ordentlichen Generalversammlung zur Beschlüßfassung 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 Übertragung des Gewinnes von 310 000 ₣ 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.