



Jahres-Bericht der Central-Verwaltung für Secundärbahnen : für das Betriebsjahr ...

1881

Osterwieck/Harz: Buchdruckerei von A.W. Zickfeldt, 1881

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765325919>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Jahres-Bericht

der

Central-Verwaltung für Secundärbahnen

(BERLIN, S.W. Grossbeerenstrasse 89)

- A. der Friedrichrodaer Bahn
- B. „ Ruhlaer Bahn
- C. „ Ilmenau-Gehrener Bahn
- D. „ Parchim-Ludwigsluster Bahn

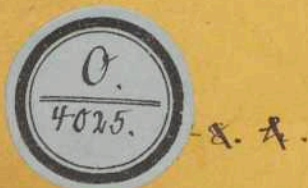
für das Betriebsjahr

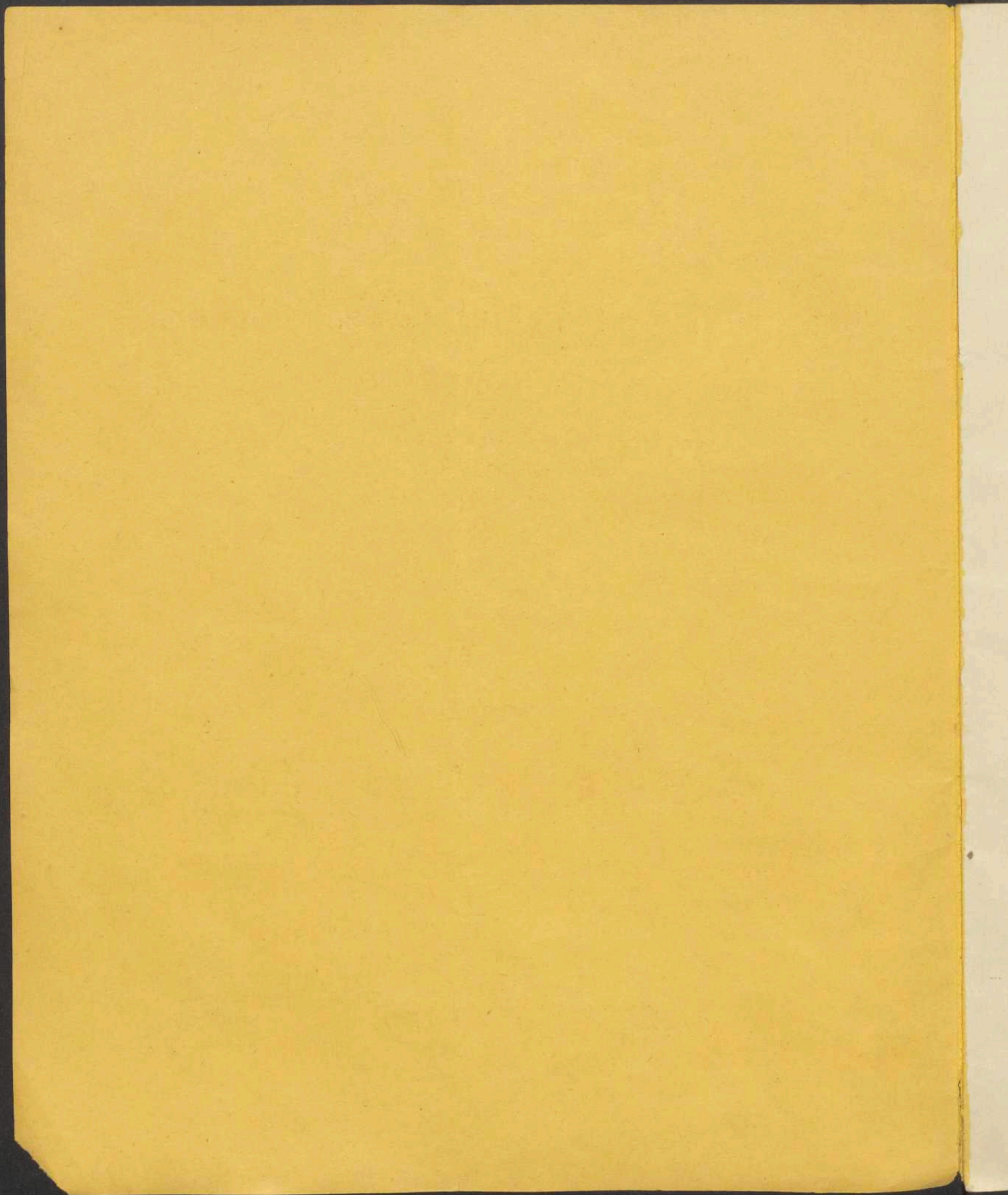
1881.

D. Parchim-Ludwigsluster Bahn.

Osterwieck/Harz,

Buchdruckerei von A. W. Zieckfeldt.





Jahres-Bericht

der

Central-Verwaltung für Secundärbahnen

(BERLIN, S.W. Grossbeerenstrasse 89)

- A. der Friedrichrodaer Bahn
- B. „ Ruhlaer Bahn
- C. „ Ilmenau-Gehrener Bahn
- D. „ Parchim-Ludwigsluster Bahn

für das Betriebsjahr

1881.

D. Parchim-Ludwigsluster Bahn.

Osterwieck/Harz,

Buchdruckerei von A. W. Zickfeldt.

Jahres-Bericht

Central-Verwaltung für Secundärbahnen

(KARL L. W. OGDEN, Herausgeber)

- A. der Friedrichs-Bahn
- B. " " "
- C. " " "
- D. " " "



1881

D. Puchstein-Budwigsbader Bahn

Verlag von

Verlag von

1. Allgemeines.

Die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn wurde am 23. Januar 1880 concessionirt und am 15. Juni desselben Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe ist Eigenthum der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft, welche letztere von den drei von der Bahn berührten Städten Parchim, Neustadt i./M. und Ludwigslust in Gemeinschaft mit dem Bau- und Betriebs-Unternehmer Herrmann Bachstein in Berlin gebildet wird.

Behufs Beschaffung des zum Bau erforderlichen Capitals wurden von der Gesellschaft 1380 Stück Actien zu je 500 M. ausgegeben, von denen Herrmann Bachstein 300 Stück im Kapital-Betrage von 150000 Mark übernahm. Den so beschafften 690000 Mark fügte die Grossherzoglich Mecklenburgische Staats-Regierung nach Bewilligung der Stände aus Landesmitteln eine unverzinsliche Beihülfe à fond perdu von 521000 Mark hinzu, so dass ein Bau-Kapital von 1211000 Mark zur Verfügung stand, welches in der Weise verwandt wurde, dass mit 1000000 Mark der Bau hergestellt wurde, während für 150000 Mark die Betriebs-Mittel beschafft, und mit dem Rest die Kosten des Grunderwerbs, sowie die Verwaltungskosten der Gesellschaft bestritten wurden.

Die Erwerbung des Grunds und Bodens wurde von dem Gesellschafts-Vorstande direct bewirkt, während der Bau der Bahn und die Lieferung der Betriebs-Mittel dem Bau- und Betriebs-Unternehmer Herrmann Bachstein in Berlin gegen eine Pauschal-Entschädigung von 1150000 Mark übertragen wurden.

An ebendenselben ist auch der Betrieb der Bahn für die Dauer von zehn Jahren, vom Tage der Betriebs-Eröffnung der Bahn gerechnet, verpachtet und zwar für eine jährliche Pachtsumme von 20700 M., welche Summe der Verzinsung des 690000 Mark betragenden Actien-Kapitals mit 3% entspricht.

Für den Fall, dass der Brutto-Ertrag der Bahn die Summe von 130000 Mark übersteigt, was in dem ersten Jahre bereits geschehen ist, hat der Betriebs-Pächter den Ueberschuss zur Hälfte an die Actien-Gesellschaft insoweit abzugeben, bis eine 4procentige Verzinsung eines Capitals von 730000 Mark erreicht ist. Ausserdem hat der Betriebs-Pächter während der Dauer der Pachtzeit jedes Jahr 8000 M. zum Erneuerungsfond und 1000 M. zum Reservefond zu leisten!

2. Baubeschreibung.

Die Bahn ist als normalspurige, eingleisige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung, entsprechend den Bestimmungen vom 12. Juni 1878 und den im Jahre 1876 vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen festgestellten technischen Vereinbarungen über normalspurige Secundärbahnen

I. Kl. ausgeführt und wird mit der zulässigen Geschwindigkeit von 30 Kilometer in der Stunde befahren. Sie schliesst sich auf dem Bahnhof Ludwigslust an die Berlin-Hamburger Bahn an, und führt unter Überschreitung des Eldeflusses und unter Berührung der Stadt Neustadt und der Dörfer Dütschow und Spornitz in einer Gesamtlänge von 26,05 Kilometer, für welche 27 Tarifkilometer berechnet werden, nach Parchim.

Die Bahn hat in ihrer ganzen Länge eigenes Planum, und ist im Oberbau so eingerichtet, dass sie von Maschinen mit 6500 Kilogramm Raddruck befahren werden kann, während die Brücken und der übrige Unterbau eine Belastung von 7000 Kilogramm zulassen.

Ausser dem mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhof Ludwigslust sind die beiden Bahnhöfe Neustadt und Parchim für Personen- und Güter-Verkehr eingerichtet, wogegen die beiden Haltestellen Dütschow und Spornitz nur dem Personen-Verkehr dienen.

Die grösste zulässige Steigung von 1:100 ist nur an zwei Stellen von zusammen 2130 m Länge zur Anwendung gekommen, 12,170 Kilometer der ganzen Strecke liegen horizontal. Ihrer bei weitem grössten Ausdehnung nach, nämlich auf 23,691 Kilometer läuft die Bahn in grader Linie, während die vorhandenen 8 Curven eine Gesamtlänge von 2361,37 m haben.

Die Radien der Kurven betragen meistens 800—1000 m, und eine derselben hat den Minimal-Radius von 350 m, bei einer Bogenlänge von 555 m.

Das Erdbau-Planum ist in einer Breite von 4,20 m ausgeführt.

Die Länge der Hauptgeleise beträgt	26,05 Kilometer,
die der Nebengeleise beträgt	1,33 »
somit die Länge aller Geleise	27,38 Kilometer.

Der Oberbau besteht aus 102 mm hohen, 23,5 Klg. p. lfd. m schweren Vignolschienen von Bessemer Stahl, welche in Längen von 8 m ausgewählt sind und durch kieferne imprägnirte, 82 ctm von einander entfernt liegende Schwellen unterstützt werden.

In der Nähe des schwebenden Stosses beträgt die Entfernung der Schwellen von einander nur 60 ctm.

Die Schienen sind in üblicher Weise mit je zwei Laschen und vier Laschenbolzen an den Stössen mit einander verbunden und auf jeder Schwelle mit je 2 Hakennägeln befestigt.

Auf den den Stössen zunächst liegenden Schwellen und auf den Schwellen im äusseren Curvenstrang ruhen die Schienen auf eisernen Unterlagsplatten.

Gegen das Verschieben der Schienen in der Gefällsrichtung der Bahn ist durch Vorstossplatten Vorsorge getroffen.

An einfachen Weichen sind auf Bahnhof Neustadt 4, auf Bahnhof Parchim 6 vorhanden, und auf letzterem eine halbe englische Weiche. Auf Bahnhof Ludwigslust wurden die durch den Anschluss der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn nothwendig gewordenen Erweiterungen und Veränderungen der Geleise und Weichenanlagen durch die Berlin-Hamburger Bahn auf Kosten der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn ausgeführt.

Den Elde-Fluss überschreitet die Bahn auf einer eisernen Brücke mit 2 Öffnungen, deren eine eine Spannweite von 14 m, die andere eine solche von 7,5 m hat. Die Eisen-Construction ist über der grösseren Öffnung eine feste, während die auf der kleinen Öffnung, der Schifffahrt wegen, als Drehbrücke ausgeführt ist.

Diese letztere ist mit selbstthätigen Fahr- resp. Haltesignalen und auf beiden Seiten, in Entfernungen von je 200 m mit Vorsignalen versehen. Durch einen an der Brücke stationirten Wärter findet eine directe Bewachung derselben statt.

Ausser dieser Brücke sind vorhanden:

- eine 6 m weite Brücke mit Eisen-Construction über den Brenzer Canal
- eine 5 m weite Brücke mit Eisen-Construction als Inundationsbrücke im Eldethal
- eine 6 m weite gewölbte Brücke über den Rögnitz-Canal bei Ludwigslust
- eine 2 m weite Brücke mit Eisen-Construction
- endlich 21 kleinere bis zu 1 m weite theils offene theils mit Steinplatten gedeckte Durchlässe.

Ausserdem sind zahlreiche Durchlässe aus Thonröhren von 0,3 und 0,5 m Durchmesser, theils in dem Bahnkörper, theils in den Wegeübergängen eingelegt.

Die Bahn ist durch 37 Wegeübergänge im Niveau übersetzt, von welchen 5 mit Drehbarrieren, 3 mit Zugbarrieren geschlossen werden. Diese Barrieren werden von 6 Wärtern bedient.

An telegraphischen Einrichtungen sind vorhanden:

Eine einfache Telegraphenleitung längs der ganzen Strecke mit 3 Sprechapparaten auf den Bahnhöfen Parchim, Neustadt und Ludwigslust und einem Nothsprechapparat auf der Haltestelle Spornitz. Für die Bahnhöfe Parchim und Ludwigslust sind je ein, für den Bahnhof Neustadt zwei einfache, für die Haltestellen Dütschow und Spornitz je ein zweiarmiger optischer Stations-Absperrtelegraph eingerichtet.

Die Weichen, insofern sie in den Hauptgleisen liegen, sind mit Signallaternen versehen.

Bahnhof Parchim hat ein zweistöckiges Empfangsgebäude von 302 □m bebauter Fläche mit Beamten-Wohnung und Nebengebäude; einen Güterschuppen von 245 □m bebauter Fläche mit angebautem Zollschuppen und Verladerrampe; einen Locomotivschuppen für 3 Maschinen mit Reparaturwerkstatt, Führerstube und Wasserstation, einen Kohlschuppen, eine Viehverladerrampe, eine Militairrampe, eine Drehscheibe von 5 m Durchmesser und eine Weichenstellerbude.

Auf Bahnhof Neustadt ist ein zweistöckiges Empfangsgebäude von 106 □m bebauter Fläche mit angebautem Güterschuppen von 120 □m bebauter Fläche. An letzterem ist gleichfalls eine Verladerrampe angebaut, sowie auch für den Weichensteller eine Weichenwärterbude vorhanden ist.

Die Haltestellen Dütschow und Spornitz haben Wärterbuden, in welchen die Billet-Ausgabe stattfindet. Auf letzterer Haltestelle ist an der Wärterbude eine offene Halle zum Untertreten der Passagiere angebaut.

Auf Bahnhof Ludwigslust sind besondere der Parchim-Ludwigsluster Bahn gehörige Gebäude nicht aufgeführt, da hier das Empfangsgebäude, Güterschuppen etc. der Berlin-Hamburger Bahn mit benutzt werden.

In Folge der im Januar 1881 stattgefundenen ganz abnormen Ueberschwemmung der Niederung bei Brenz musste auf Anordnung des Grossherzoglichen Ministeriums eine Inundationsbrücke erbaut werden.

Die Brücke ist 3 m weit mit eisernem Überbau und wurde während des Betriebes ohne jegliche Betriebsstörung ausgeführt.

Weitere Zu- oder Umbauten haben in der abgelaufenen Betriebszeit nicht stattgefunden.

3. Betriebsmittel.

Die Parchim-Ludwigsluster Bahn besitzt 2 Tender-Lokomotiven von Borsig in Berlin und 1 Tender-Lokomotive von Sigl in Wien geliefert. Die ersteren haben mit voller Charge ein Gewicht von je 21 Tons, die letztere von 18 Tons.

Personenwagen sind 4 Stück vorhanden, von denen jeder 10 Sitzplätze II. und 32 Sitzplätze III. Cl. hat.

Ausserdem besitzt die Bahn:

- einen combinirten Post- und Gepäckwagen,
- 8 gedeckte Güterwagen,
- 2 doppeletagige Viehwagen,
- 2 offene Güterwagen und
- 4 Kieswagen.

Die Personenwagen von der Görlitzer Waggonfabrik gebaut, sind Intercommunicationswagen und sind mit Heiz- und Bremsvorrichtung versehen. Sämmtliche andere Wagen sind bei Thielemann, Eggena & Comp. in Cassel hergestellt.

Die Güterwagen haben eine Tragkraft von je 10 000 Kgr. Sowohl für Maschinen als auch für Personen- und Güterwagen sind Reservetheile vorhanden.

4. Betrieb der Bahn und Ergebnisse desselben.

I. Allgemeines.

Für den Betrieb folgender Bahnen als:

- 1) Der Parchim-Ludwigsluster Bahn
- 2) „ Friedrichrodaer „
- 3) „ Ruhlaer „
- 4) „ Ilmenau-Gebrener „
- 5) „ Osterwieck-Wasserlebener „

sowie

- 6) der z. Z. noch im Bau begriffenen und binnen Kurzem zur Eröffnung gelangenden, 13 $\frac{1}{2}$ Meilen langen Stargard-Cüstriner Bahn ist von dem Betriebs-Pächter dieser Bahnen Herrmann Bachstein in Berlin, Grossbeerenstrasse 89, eine Central-Verwaltung eingerichtet, von welcher die Betriebs-Leitung dieser sämtlichen Bahnen ausgeht, während für jede einzelne Bahn resp. einzelne Gruppen dieser Bahnen besondere Betriebs-Verwaltungen eingerichtet sind.

Die Betriebs-Verwaltung der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn hat ihren Sitz in Parchim, und wird von dem Ober-Ingenieur M. Roth geführt.

Im Übrigen wird der Betrieb der Bahn von einem Betriebs-Inspector, welcher gleichzeitig Vertreter des Betriebsleiters ist, einem Bahn-Controllleur, einem Bahnmeister, 4 Bahnwärtern, 2 Weichenwärtern, 4 Stations-Beamten, 2 Locomotivführern, 2 Heizern, 3 Schaffnern, 1 Güterbodenmeister, 4 Güterbodenarbeitern und je nach Bedarf von mehreren Hilfsarbeitern gehandhabt. —

Auf Bahnhof Ludwigslust wird der Dienst von dem Personal der Berlin-Hamburger Bahn besorgt.

Diese Dienstleistung, sowie die Mitbenutzung der Gebäude, Geleise und sonstiger Anlagen wird der Berlin-Hamburger Bahn nach besonderer Vereinbarung vom Betriebs-Pächter der Parchim-Ludwigsluster Bahn vergütet.

Sämtliche Beamten und ständigen Arbeiter sind in einer Kranken- und Unterstützungs-Kasse vereinigt. Es verkehren 3 Züge in jeder Richtung. Der Betrieb hat während der ganzen Zeit ohne jede Betriebsstörung durchgeführt werden können. Verspätungen, welche den Anschluss an die Züge der Berlin-Hamburger Bahn verhindert hätten, kamen nicht vor.

Unfälle sind weder bei Beamten oder Arbeitern noch bei Passagieren zu beklagen gewesen.

Der Tarif basirt auf dem allgemeinen Deutschen Reformtarif-System und hat ausser den bezüglichen Klassensätzen auch Ausnahmetarife und zwar für Getreide, Mehl, Cichorienwurzeln, Steinkohlen, Braunkohlen, und Briquets sowohl im Local- wie im directen Verkehr, und für Kartoffelstärke im directen Verkehr.

Die Bahn steht im directen Personen- und Gepäck-Verkehr mit:

- | | |
|------------------------------------|------|
| der Berlin-Hamburger | Bahn |
| » Mecklenburgische Friedrich-Franz | » |
| » Lübeck-Büchener | » |

im directen Güter-Verkehr mit:

- | | |
|------------------------------------|------|
| der Berlin-Hamburger | Bahn |
| » Mecklenburgische Friedrich-Franz | » |
| » Lübeck-Büchener | » |
| » Berlin-Anhalter | » |

den Stationen:

- | |
|---|
| des Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbands-Verkehrs |
| » Rheinisch-Niederdeutschen Kohlen-Verkehrs |
| » Böhmisches-Deutschen Braunkohlen-Verkehrs. |

Der Post ist in dem Gepäckwagen ein gesondertes verschliessbares Coupé zur Verfügung gestellt, und werden Sendungen nach jeder Richtung dreimal täglich befördert. Die Post beförderte

ausser dem Brief- und Geldverkehr 255 397 Pakete im Gesamtgewicht von ca. 1099 Tonnen, welche 9720 Tonnenkilometer zurücklegten. Die Post bezahlt an die Bahnverwaltung, auf Grund des Eisenbahn-Post-Gesetzes vom 9. Februar 1876 eine Vergütung von 10. Pf. pro Tonnenkilometer gleich 971,93 Mark.

In Folgendem sind, nachdem der Fahrdienst und die Leistungen der Betriebs-Mittel einer speciellen Ausführung unterzogen sind, sowohl die Einnahmen als auch die Ausgaben nach den verschiedenen Buchungstiteln beigefügt.

II. Fahrdienst und Leistungen der Betriebsmittel.

Der Fahrdienst wurde vom 1. Januar bis 15. Mai und vom 15. Oktober bis Ende Dezember nach dem Winterfahrplan und vom 15. Mai bis 15. Oktober nach dem Sommerfahrplan durchgeführt.

Es wurden im ganzen 2305 Züge gefahren. Diese Zahl vertheilt sich nach der Art der Züge, und den Monaten, in welchen dieselben gefahren wurden, nach folgender Tabelle:

Art der Züge.	Januar.	Februar.	März.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	September.	Oktober.	November.	Dezember.	Im ganzen Jahre.
	Anzahl der Züge.												
Fahrplanmässige Personen- und gemischte Züge . .	184	168	186	180	186	180	186	186	180	186	180	186	2188
Vor- und Extrazüge . . .	4	—	—	—	4	2	7	2	6	—	2	—	27
Leerzüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arbeitszüge	—	—	16	2	—	6	16	36	—	1	—	13	90
Zusammen	188	168	202	182	190	188	209	224	186	187	182	199	2305

Die Lokomotiven haben im Jahre 1881 59552 Lokomotiv-Kilometer zurückgelegt, welche sich nach Art der Züge und nach den Monaten nach folgender Tabelle verteilen:

Art der Züge.	Januar.	Februar.	März.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	September.	Oktober.	November.	Dezember.	Im ganzen Jahre.
	Zahl der gefahrenen Lokomotiv-Kilometer.												
Fahrplanmässige und gemischte Züge	4784	4368	4836	4680	4836	4680	4836	4836	4680	4836	4680	4836	56888
Vor- und Extrazüge . . .	60	—	—	—	88	52	192	52	156	—	52	—	652
Leerzüge u. leere Maschinen	14	—	—	—	34	—	—	—	—	13	52	52	165
Arbeitszüge	—	—	344	28	—	149	317	260	297	13	—	283	1691
Vorspann	104	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	156
Zusammen	4962	4420	5180	4708	4958	4881	5345	5148	5133	4862	4784	5171	59552

Von den 59552 Lokomotiv-Kilometern sind somit 57696 Zug-Nutz-Kilometer, während auf Arbeits- und Leerzüge 1856 entfallen.

Von den 12276 Wagen wurden 636 922 Achs-Kilometer geleistet, welche sich nach der Art der Wagen und nach den Monaten, in welchen sie gefahren wurden, wie folgt, vertheilen:

Art der Wagen.	Januar.			Februar.			März.			April.		
	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.
Personenwagen	394	788	20520	280	560	14560	310	620	16120	316	632	16432
Post- und Gepäckwagen . .	104	208	5408	168	336	8736	186	372	9672	180	360	9360
Güterwagen	513	1055	27208	363	1455	20043	393	826	26277	483	984	26242
Kieswagen	2	4	72	2	4	72	50	100	1806	8	16	112
Zusammen	1013	2055	53208	813	2355	23411	939	1918	53875	987	1992	52146

Art der Wagen.	Mai.			Juni.			Juli.			August.			September.		
	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.
Personenw.	322	644	16712	346	692	17888	344	688	18116	321	642	16796	311	622	16536
Post- u. Ge- päckwagen	186	372	9672	180	360	9360	190	380	9880	186	372	9672	180	360	9360
Güterwagen	421	858	22958	545	1113	26854	562	1163	30402	291	619	21806	576	1196	26952
Kieswagen	—	—	—	26	52	1192	64	128	2537	144	288	2620	—	—	—
Zusammen	929	1874	49342	1097	2217	55294	1160	2359	60935	942	1921	50894	1067	2178	52848

Art der Wagen.	Oktober.			November.			Dezember.			Im ganzen Jahre.		
	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.	Wagen.	Achsen.	Achs-Kilometer.
Personenwagen	320	640	17784	318	636	16588	338	676	17576	3920	7840	205628
Post- und Gepäckwagen	186	372	8528	180	360	9360	186	372	9672	2112	4224	108680
Güterwagen	648	1321	29116	553	1144	25015	528	1098	28716	5876	12832	311589
Kieswagen	16	32	78	4	8	272	52	104	2264	368	736	11025
Zusammen	1170	2365	55506	1055	2148	51235	1104	2250	58228	12276	25632	636922

Von den Achs-Kilometern der Güterwagen entfallen
auf eigene Güterwagen 101388 Achs-Kilometer,
auf fremde Güterwagen 221226
während die eigenen Wagen auf fremden Bahnen 333834 Achs-Kilometer zurücklegten.

III. Einnahmen aus den verschiedenen Betriebszweigen.

A. Personen- und Gepäckverkehr.

Laut der am Schlusse folgenden Zusammenstellung sind im Ganzen 51391 Personen gereist und haben eine Einnahme von 58135 Mark 50 Pf. eingebracht.

Im Gepäckverkehr sind im Ganzen 342,8 Tonnen befördert worden, von welchen 90,9 Tonnen Uebergewicht über das erlaubte frachtfreie Gewicht des Passagiergepäcks waren.

An Hunden sind 169 Stück befördert worden.

Die Einnahmen aus der Gepäck- und Hundebeförderung haben incl. der Expeditions- und einiger Nebengebühren 3689 Mark 40 Pf. ergeben, so dass sich die gesammte Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf $58135,50 + 3689,40 = 61824$ Mark 90 Pf. beziffert; hiernach

hat jeder Reisende incl. aller Nebengebühren $\frac{61824,90}{51391} = 120,3$ Pfennige eingebracht.

Von den hier ausgewiesenen Zahlen entfallen auf den Local-Verkehr:

36496 Personen mit einer Einnahme von 37338 Mark 60 Pf.

und 172,17 Tonnen Gepäck mit einer Einnahme von . 2066 » 50 »

somit zusammen 39405 Mark 10 Pf.

auf den direkten Verkehr mit fremden Bahnen:

14895 Personen mit einer Einnahme von 20796 Mark 90 Pf.

und 170,83 Tonnen Gepäck mit einer Einnahme von . 1622 » 90 »

somit zusammen 22419 Mark 80 Pf.

An Personen-Kilometern wurden 1062373 zurückgelegt, von welchen

702436 auf den Local-Verkehr und

359937 auf den direkten Verkehr mit anderen Bahnen entfallen.

Bei der gesammten Einnahme von 61824 Mark 90 Pf. aus dem Personen- und Gepäck-

Verkehr hat somit ein Personen-Kilometer $\frac{61824,90}{1062373} = 5,82$ Pfennige eingebracht.

Von jedem Reisenden wurden durchschnittlich 20,6 Bahn-Kilometer zurückgelegt.

Die Nachweisung der angeführten Zahlen nach Monaten und einzelnen Wagenklassen, sowie nach den Stationen vertheilt, ist aus den am Schlusse folgenden Beilagen I. und II. ersichtlich.

B. Güterverkehr, sowie Transport von Leichen, Vieh und Fahrzeugen.

Befördert wurden: An Eilgut 203,98 Tonnen.

» Stückgut 4108,28 »

» Wagenladungen 17224,63 »

» Vieh- und Fahrzeuge 900,50 »

» Betriebsgut 325,44 »

» Postgut 1099,00 »

In Summa: 23861,83 Tonnen.

An Einnahmen aus dem Güterverkehr sind inclusive der Expeditions- und aller Nebengebühren erzielt worden 69001 Mark 39 Pf., so dass jede Tonne $\frac{69001,39}{23861,83}$ Mark = 2 Mark 91 Pf. eingebracht hat.

Von dem Güterverkehr entfallen:

auf den Localverkehr 3325,84 Tonnen mit einer Einnahme von 9195 Mark 50 Pf.

» » directen Verkehr . . . 20535,99 » » » » » » 59805 » 89 »

An Tonnen-Kilometern wurden 539271 zurückgelegt, von welchen auf den Localverkehr 61409 und auf den direkten Verkehr mit anderen Bahnen 477862 entfallen.

Jede Tonne hat durchschnittlich 22,6 Kilometer durchfahren und jeder Tonnen-Kilometer $\frac{69001,39 \text{ Mark}}{539271} = 12,8 \text{ Pf.}$ eingebracht.

In den Beilagen III. und IV. ist der Güterverkehr nach Art des Gutes, nach den Monaten und nach den Stationen gesondert, zusammengestellt.

C. Sonstige Einnahmen.

1) Für Pächte der Restaurationen in Parchim und Neustadt	582	Mark	30	Pf.
2) Von der Post	581	»	75	»
3) Für Wagenmiete	2708	»	43	»
Summa der sonstigen Einnahmen 3872 Mark 48 Pf.				

D. Gesamte Einnahmen.

A. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	61824	Mark	90	Pf.
B. » » Güter-Verkehr	69001	»	39	»
C. » sonstigen Einnahmen	3872	»	48	»

In Summa 134698 Mark 77 Pf.

Es ergab sich somit aus allen Verkehrszweigen für einen Kilometer Bahnlänge eine Einnahme von $\frac{134698,77 \text{ Mark}}{26,05} = 5170 \text{ Mark } 78 \text{ Pf.}$ und pro gefahrenen Nutz-Kilometer $\frac{134698,77 \text{ Mark}}{57696} = 2 \text{ Mark } 33 \text{ Pf.}$

IV. Ausgaben.

Dieselben vertheilen sich auf die verschiedenen Ausgabebetitel wie folgt:

Tit. I. Besoldungen.

Gehälter der Beamten etc. 35932 Mark 46 Pf.

Tit. II. Andere persönliche Ausgaben.

Miethsentschädigungen etc.	176	Mark	50	Pf.
Reise- und Umzugskosten	1129	»	—	»
Prämien für Material-Ersparnisse	316	»	66	»
Tag- u. Accordlöhne d. ständigen Arbeiter	2616	»	70	»
Dienstkleider	1111	»	80	»
Ausserordentliche Remunerationen	60	»	—	»
Insgemein	6	»	—	»

Summa Tit. II. 5416 Mark 66 Pf.

Tit. III. Allgemeine Kosten.

Büreau-Bedürfnisse	2081	Mark	69	Pf.
Heizung und Erleuchtung der Büreaux	914	»	48	»
Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien	521	»	79	»

Transport 3517 Mark 96 Pf.

	Transport	3517	Mark	96	Pf.
Steuern und Communal-Abgaben		152	Mark	92	»
Feuer-Versicherungs-Beiträge		193	»	24	»
Gerichtskosten, Stempel etc.		1	»	10	»
Porto- und Insertionskosten		574	»	86	»
Ersatzleistungen		37	»	77	»
Insgemein		1638	»	60	»

Summa Tit. III. 6116 Mark 45 Pf.

Tit. IV. Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-Anlagen

a) der Anlagen auf freier Strecke:

Unterhaltung des Bahnkörpers und des Oberbaues	12478	Mark	56	Pf.
Unterhaltung der Brücken und Durchlässe	1530	»	75	»
» der Einfriedigungen, Barrieren	24	»	50	»
Kosten für Wegräumen des Schnee's	231	»	68	»
» der Anschaffung und Unterhaltung der Geräthschaften	151	»	96	»
Unterhaltung der Bahnwärterhäuser	23	»	41	»
Insgemein	173	»	65	»

Summa a) 14614 Mark 51 Pf.

b) der Bahnhofs-Anlagen:

Unterhaltung d. Einfriedigungen, Pflanzungen	332	Mark	17	Pf.
» der Stations-Gebäude	703	»	23	»
» » Neben-Gebäude	323	»	86	»
» » Locomotivschuppen, Pumpen etc.	789	»	26	»

Summa b) 2148 Mark 52 Pf.

c) Telegraphen-Signalvorrichtungen:

Unterhaltung der optischen Telegraphen . . .	4	Mark	20	Pf.
» » elektromagnetischen Telegraphen	84	»	02	»

Summa c) 88 Mark 22 Pf.

Summa Tit. IV. 16851 Mark 25 Pf.

Tit. V^a. Kosten des Bahn-Transports.

Brennmaterial zur Locomotivfeuerung	4283	Mark	11	Pf.
Schmiermaterial für Locomotiven	652	»	96	»
Putz- und Verpackungsmaterial für Locomotiven . .	237	»	96	»
Schmiermaterial für Wagen	102	»	11	»
Putzmaterial " "	29	»	25	»
Desinfectionsmaterial für Wagen	17	»	30	»
Material zur Beleuchtung der Züge	36	»	78	»
" " Erwärmung " "	279	»	23	»
Insgemein	400	»	—	»

Summa Tit. V^a. 6029 Mark 70 Pf.

Tit. V^b. Unterhaltung der Betriebsmittel.

Unterhaltung der Locomotiven und Tender	1213	Mark	37	Pf.
„ „ Personenwagen	14	„	76	„
„ „ Gepäck- und Güterwagen	1047	„	11	„
Summa Tit. V ^b . 2275 Mark 24 Pf.				

Tit. VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen.

Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen	1800	Mark	—	Pf.
„ „ Verwaltungskosten	198	„	82	„
Summa Tit. VIII. 1998 Mark 82 Pf.				

Tit. IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.

Miethe für Wagen	1564	Mark	73	Pf.
----------------------------	------	------	----	-----

Recapitulation der Ausgaben.

Tit. I. Besoldungen	35932	Mark	46	Pf.
„ II. Andere persönliche Ausgaben	5416	„	66	„
„ III. Allgemeine Kosten	6116	„	45	„
„ IV. Kosten der Unterhaltung der Bahn-Anlagen	16851	„	25	„
„ V ^a . Kosten des Bahn-Transports	6029	„	70	„
„ V ^b . Unterhaltung der Betriebs-Mittel	2275	„	24	„
„ VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen	1998	„	82	„
„ IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	1564	„	73	„

Summa 76185 Mark 31 Pf.

Da nun 57696 Nutz-Kilometer gefahren sind, so berechnen sich die Kosten eines Nutz-Kilometers auf: $\frac{76185 \text{ Mark } 31 \text{ Pf.}}{57696} = 1 \text{ Mark } 32 \text{ Pf.}$

Von den gefahrenen 636922 Achs-Kilometern berechnen sich die Kosten eines Achs-Kilometers mit $\frac{76185 \text{ Mark } 31 \text{ Pf.}}{636922} = 11,96 \text{ Pfennige.}$

Die Betriebskosten stellen sich pro Bahn-Kilometer auf $\frac{76185 \text{ Mark } 31 \text{ Pf.}}{26,05} = 2924,58 \text{ M.}$

V. Abschluss.

Die Einnahmen betragen	134698	Mark	77	Pf.
Die Ausgaben dagegen	76185	„	31	„
	<hr/>			
	Demnach Ueberschuss:	58 513	„	46 „

Dieser Ueberschuss ist in nachstehender Weise verwendet worden:

a) an die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft.

1) für Einlage in den Erneuerungsfond	8000	Mark	—	Pf.
2) „ „ „ „ Reservefond	1000	„	—	„
3) „ ca. $3\frac{1}{2}\%$ Zinsen von 690,000 Mark Anlage-Capital (als Pacht für die Bahn)	23,049	„	39	„

b) an den Betriebspächter H. Bachstein.

1) Rücklage zur Deckung der noch nicht fixirten Beiträge zur Beamten-Unfall-Versicherung	3600	„	—	„
2) zur Deckung der Zinsenverluste an den von ihm für die Be- triebsmittel verausgabten 150,000 Mark	3000	„	—	„
3) Betriebs-Ueberschüsse (für Haftpflicht, Risico aus der Betriebs- führung und Verdienst).	19,864	„	07	„

Summa wie oben: 58,513 Mark 46 Pf.

Die Betriebsverwaltung der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Herrmann Bachstein.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHILOSOPHY DEPARTMENT

PHILOSOPHY 101

PHILOSOPHY 102

Zusammenstellung

des

Gesamt-Personen- und Güter-Verkehrs

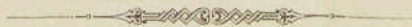
der

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn

mit

Angabe der Haupt- und Neben-Erträge

im Jahre 1881.



A. Personen- und I. Uebersicht nach

Ergebnisse des Monats.	Anzahl der beförderten Personen					in Summa.	Ertrag der Personen-							
	auf Tourbillets		auf Retourbillets		Militär		auf Tourbillets			auf Retourbillets				
	II.	III.	II.	III.	III.		II.	III.	II.	III.	II.	III.		
	Klasse.		Klasse.		Klasse		Klasse.			Klasse.				
	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S		
Januar	414	1957	84	760	259	3474	740	30	2241	50	105	00	512	20
Februar	420	1629	124	680	77	2930	749	70	1834	00	145	30	446	50
März	429	1875	130	582	73	3089	801	70	2130	50	160	60	406	20
April	633	2809	130	742	633	4947	1274	00	3574	70	162	50	518	20
Mai	467	2136	154	746	127	3630	885	20	2485	00	191	10	524	90
Juni	675	3557	108	780	623	5743	1338	10	4250	50	135	20	546	40
Juli	692	3534	114	978	274	5592	1311	80	4142	10	142	70	682	80
August	687	2815	136	844	223	4705	1291	30	3390	40	170	30	588	40
September	572	2437	136	680	409	4234	1118	60	2885	50	170	80	474	00
Oktober	617	2797	158	938	429	4939	1172	20	3132	50	182	20	647	90
November	397	2307	96	824	413	4037	769	40	2694	60	120	30	574	10
Dezember	468	2247	104	626	626	4071	938	20	2422	80	130	70	441	20
in Summa	6471	30100	1474	9180	4166	51391	12390	50	35184	10	1816	70	6362	80
Hiervon kommen auf														
1. den Binnen-Verkehr	2971	21851	1146	8110	2418	36496								
2. den direkten Verkehr mit fremden Bahnen	3500	8249	328	1070	1748	14895								
Anzahl der zurückgelegten Personen-Kilometer	156102	624459	30030	148134	103648	1,062373								
Hiervon kommen auf														
1. den Binnen-Verkehr	66084	427530	22920	129036	56866	702436								
2. den direkten Verkehr	90018	196929	7110	19098	46782	359937								
Von jedem Reisenden wurden durchschnittlich Kilometer zurückgelegt	24,1	20,7	20,3	15,0	24,9	20,0								
Die spezifische Personen-Frequenz (d. i. die Anzahl der auf jeden Kilom. durchschnittlicher Jahres-Betriebslänge = 10 Kilometer kommenden Personen-Kilometer) betrug	5781	23128	1112	5486	3839	39346								
und in Prozenten der verschiedenen Wagenklassen	14,70	58,78	2,82	13,95	9,75	100,0								
Von dem Personengelde kommen durchschnittlich auf jede Person in Mark							1,91 M		1,17 M		1,23 M		0,63 M	
pro Person und Kilometer in Pf.							7,94 S		5,63 S		6,04 S		4,29 S	
in Prozenten auf die verschiedenen Wagenklassen							21,32 S		60,53 S		3,12 S		10,95 S	

Gepäckverkehr. Monaten.

Beförderung			Neben-Erträge.										Total-Einnahme aus dem Personen-Verkehr.					
von Militärs.	Sonstige Einnahmen aus dem Personen-Verkehr.	Gesamteinnahme für Personenbeförderung.	Gepäck- und Leichen-				Hunde-		Expeditionsgebühren.	Neben-Erträge im Gepäckverkehr.	Summa der Neben-Erträge.		M	S				
			Gewicht		Ertrag.	Anzahl.	Ertrag.	M			S							
			volles.	davon Uebergewicht.								M			S			
III.	III.	III.	Tonnen.	Tonnen.	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S				
147	80	3746	80	22,72	7,33	181	90	7	3	40	78	20	—	—	263	50	4010	30
44	30	3219	80	22,24	8,25	204	66	7	3	80	77	50	—	—	285	96	3505	76
43	30	3542	30	21,73	7,41	186	59	9	5	20	81	90	—	—	273	69	3815	99
20	60	5550	—	30,03	7,03	186	53	19	10	—	112	20	—	—	308	73	5858	73
72	—	4158	20	24,41	7,36	191	83	11	4	60	87	80	—	—	284	23	4442	43
356	30	6629	50	33,56	7,02	187	85	14	5	60	125	50	—	—	318	95	6948	45
156	30	6438	70	40,96	8,91	240	50	17	9	—	145	50	—	—	395	—	6833	70
130	30	5570	70	40,66	10,34	276	19	20	7	40	143	60	—	—	427	19	5997	89
230	—	4986	90	30,99	8,55	204	76	31	10	60	113	—	—	—	328	36	5315	26
244	10	5378	90	33,75	8,53	225	87	16	7	40	119	90	—	—	353	17	5732	07
236	—	4592	80	20,68	5,65	164	32	8	3	90	83	30	—	—	251	52	4844	32
351	70	4325	90	21,16	4,52	117	50	10	3	60	78	—	—	—	199	10	4524	—
2032	70	58135	50	342,80	90,90	2368	50	169	74	50	1246	40	—	—	3689	40	61824	90
—	—	37338	60	172,17	52,25	1245	50	131	56	90	764	10	—	—	2066	50	39405	10
—	—	20796	90	170,63	38,65	1123	—	38	17	60	482	30	—	—	1622	90	22419	80
0,48 M	—	1,13 M																
1,96 S	—	5,47 S																
3,49 S	0,59	100,00																

	Abgegangene Personen						Gepäck und Hunde.	
	auf Tourbillets		Retourbillets		Militär	Summa.	Effectiv- Gewicht.	Hunde.
	II.	III.	II.	III.	III.			
	Klasse.		Klasse.		Klasse.			
					Tonnen.	Stück.		
A. Binnen-Verkehr.								
Ludwigslust	1462	8627	198	1010	1082	12379	75,08	53
Neustadt	254	3928	60	999	190	5431	20,49	23
Spornitz	112	1620	26	417	121	2296	—	18
Dütschow	18	299	5	218	18	558	—	2
Parchim	1125	7377	284	1411	1007	11204	73,87	37
Summa	2971	21851	573	4055	2418	31868	169,44	133
Retourbillets doppelt			573	4055	—	4628	—	—
Summa	2971	21851	1146	8110	2418	36496	169,44	133
B. Directer Verkehr mit andern Bahnen								
a. Nach Stationen:								
Neustadt	214	733	19	73	5	1044	11,39	4
Parchim	1657	3518	50	129	933	6287	83,69	11
Summa	1871	4251	69	202	938	7331	95,08	15
Retourbillets von angekommenen Personen			95	333	—	428	—	—
Abgegangen in Summa	1871	4251	164	535	938	7759	95,08	15
Angekommen in Summa	1629	3998	164	535	810	7136	78,28	21
Summa: Direkter Verkehr	3500	8249	328	1070	1748	14895	173,36	36
Hierzu: Binnen-Verkehr	2971	21851	1146	8110	2418	36496	169,44	133
Summa: Gesamt-Verkehr	6471	30100	1474	9180	4166	51391	342,80	169
b. Nach Verkehren:								
Berlin-Hamburger Verkehr	891	2665	20	105	76	3757	53,09	15
Mecklenburger Friedr. Franz-Verkehr	927	1467	49	97	862	3402	38,95	—
Lübeck-Büchener Verkehr	53	119	—	—	—	172	3,04	—
Summa	1871	4251	69	202	938	7331	95,08	15
Retourbillets von angekommenen Personen			95	333	—	428	—	—
Summa	1871	4251	164	535	938	7759	95,08	15
C. Gesamt-Verkehr.								
Ludwigslust	1462	8627	198	1010	1082	12379	75,08	53
Neustadt	468	4661	79	1072	195	6475	31,88	27
Spornitz	112	1620	26	417	121	2296	—	18
Dütschow	18	299	5	218	18	558	—	2
Parchim	2782	10895	334	1540	1940	17491	157,56	48
Summa	4842	26102	642	4257	3356	39199	264,52	148
Retourbillets doppelt			642	4257	—	4899	—	—
Abgegangen in Summa	4842	26102	1284	8514	3356	44098	264,52	148
Angekommen in Summa	4600	25849	1336	8776	3228	43789	247,72	154
Summa: Gesamt-Verkehr	9442	51951	2620	17290	6584	87887	512,24	302
Hiervon ab: Einmaliger Binnen-Verkehr	2971	21851	1146	8110	2418	36496	169,44	133
Summa: Gesamt-Verkehr	6471	30100	1474	9180	4166	51391	342,80	169

Gepäck-Verkehr.

Stationen und Verkehren.

	Angekommene Personen						Gepäck und Hunde.	
	auf Tourbillets		Retourbillets		Militär	Summa.	Effectiv- Gewicht.	Hunde.
	II.	III.	II.	III.	III.			
	Klasse.		Klasse.		Klasse.	Summa.	Tonnen.	Stück.
A. Binnen-Verkehr.								
Ludwigslust	1197	8988	226	1401	1201	13013	71,14	42
Neustadt	319	3829	129	1013	103	5393	19,31	20
Spornitz	118	1403	49	552	132	2254	8,80	13
Dütschow	27	321	13	133	21	515	1,77	8
Parchim	1310	7310	156	956	961	10693	68,42	50
Summa	2971	21851	573	4055	2418	31868	169,44	133
Retourbillets doppelt			573	4055	—	4628	—	—
Summa	2971	21851	1146	8110	2418	36496	169,44	133
B. Direkter Verkehr mit anderen Bahnen.								
a. Nach Stationen:								
Neustadt	167	679	34	121	54	1055	10,53	3
Parchim	1462	3319	61	212	756	5810	67,75	18
Summa	1629	3998	95	333	810	6865	78,28	21
Retourbillets von abgegangenen Personen			69	202	—	271	—	—
Summa	1629	3998	164	535	810	7136	78,28	21
b. Nach Verkehren:								
Berlin-Hamburger Verkehr	752	2645	65	265	64	3791	43,23	21
Mecklenburger Friedrich Franz-Verkehr	850	1281	30	68	746	2975	33,62	—
Lübeck-Büchener Verkehr	27	72	—	—	—	99	1,43	—
Summa	1629	3998	95	333	810	6865	78,28	21
Retourbillets von abgegangenen Personen			69	202	—	271	—	—
Summa	1629	3998	164	535	810	7136	78,28	21
C. Gesamt-Verkehr.								
Ludwigslust	1197	8988	226	1401	1201	13013	71,14	42
Neustadt	486	4508	163	1134	157	6448	29,84	23
Spornitz	118	1403	49	552	132	2254	8,80	13
Dütschow	27	321	13	133	21	515	1,77	8
Parchim	2772	10629	217	1168	1717	16503	136,17	68
Summa	4600	25849	668	4388	3228	38733	247,72	154
Retourbillets doppelt			668	4388	—	5056	—	—
Summa	4600	25849	1336	8776	3228	43789	247,72	154

	V e r s a n d .			
	Eilgut. Tonnen.	Stück- gut. Tonnen.	Ladun- gen. Tonnen.	Summa. Tonnen.
A. Binnen-Verkehr.				
Ludwigslust	22,84	567,51	691,21	1281,56
Neustadt	3,71	25,65	70,00	99,36
Parchim	10,64	84,33	750,95	845,02
Summa	37,19	677,49	1512,16	2226,84
B. Direkter Verkehr mit anderen Bahnen.				
a. Nach Stationen:				
Neustadt	6,41	119,90	2491,50	2617,81
Parchim	65,22	1261,09	5024,97	6351,28
Summa	71,63	1380,99	7516,47	8969,09
Hierzu Empfang	95,16	2057,44	9414,30	11566,90
Summa Direkter Verkehr	166,79	3438,43	16930,77	20535,99
Hierzu Binnen-Verkehr	37,19	677,49	1512,16	2226,84
Summa: Gesamt-Verkehr	203,98	4115,92	18442,93	22762,83
b Nach Verkehren:				
Berlin-Hamburger Verkehr	42,60	870,58	4522,65	5435,83
Mecklenburger Friedrich-Franz-Verkehr	12,46	299,31	251,75	563,53
Lübeck-Büchener-Verkehr	2,14	138,33	513,08	653,55
Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verkehr	12,14	66,71	2205,33	2284,18
Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr	—	—	—	—
Böhmischer Kohlen-Verkehr	—	—	—	—
Berlin-Anhalter-Verkehr	2,29	6,06	23,65	32,00
Summa	71,63	1380,99	7516,47	8969,09
C. Gesamt-Verkehr.				
Ludwigslust	22,84	567,51	691,21	1281,56
Neustadt	10,12	145,55	2541,50	2697,17
Parchim	75,86	1345,42	5795,92	7217,20
Summa	108,82	2058,48	9028,63	11195,99
Hierzu Empfang	132,35	2734,03	10926,46	13793,74
Summa: Gesamt-Verkehr	241,17	4793,41	19955,09	24989,67
Hiervon ab einmaliger Binnen-Verkehr	37,19	677,49	1512,16	2226,84
Summa: Gesamt-Verkehr	203,98	4115,92	18442,93	22762,83

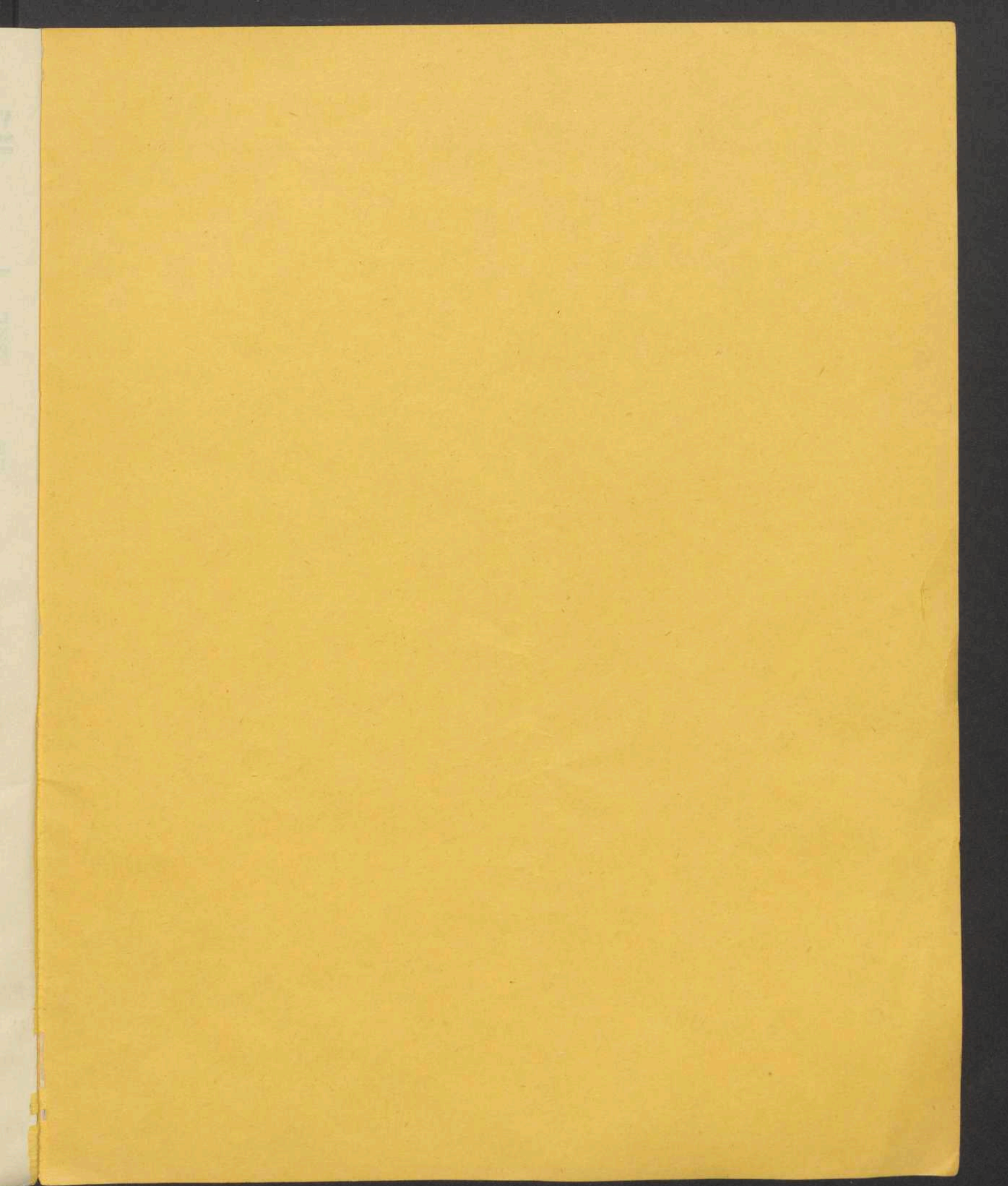
Vieh- und Fahrzeug-Transport.

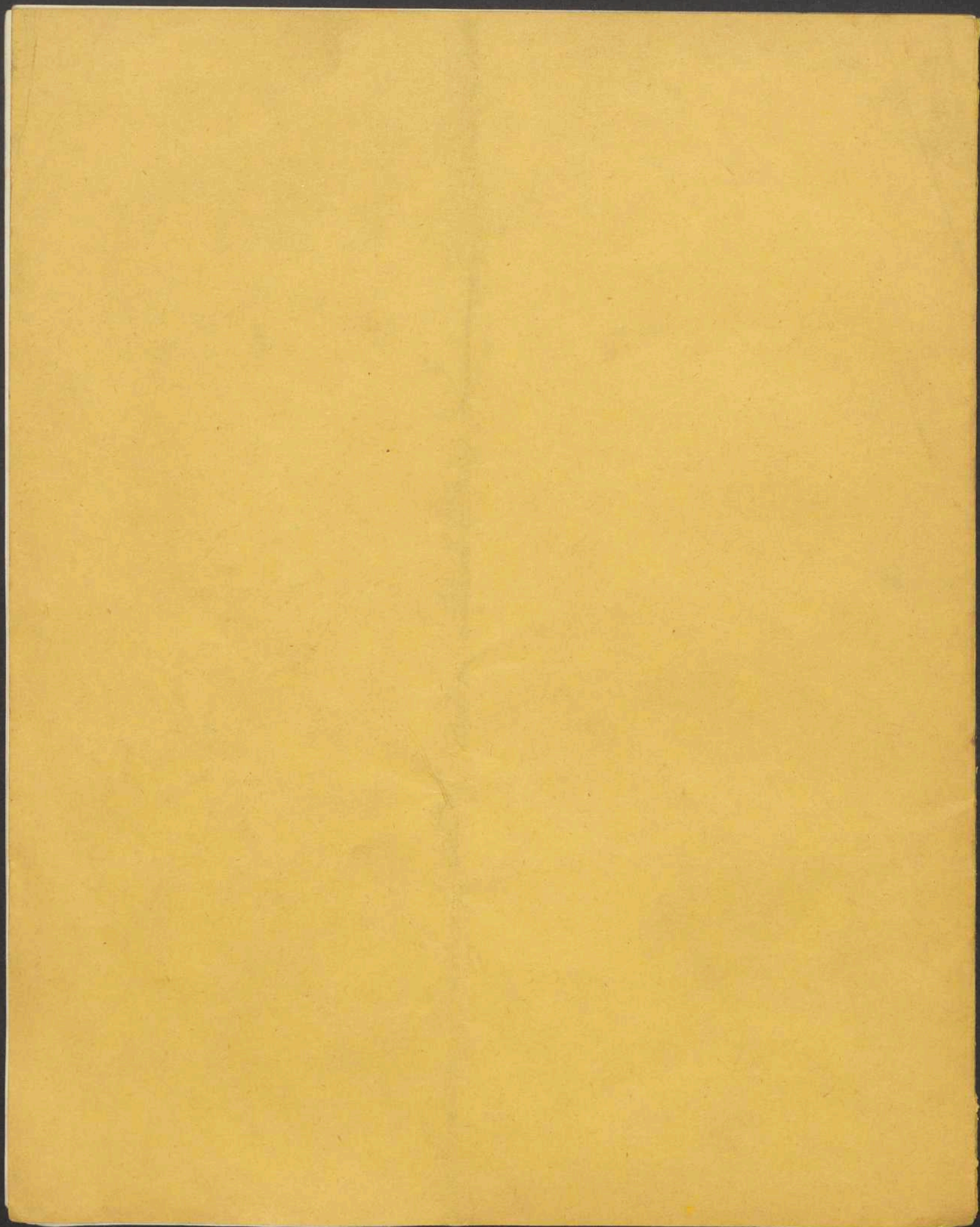
Stationen und Verkehren.

	E m p f a n g .			
	Eilgut.	Stück-	Ladun-	Summa.
	Tonnen.	gut.	gen.	Tonnen.
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
A. Binnen-Verkehr.				
Ludwigslust	9,99	65,41	192,54	267,94
Neustadt	5,31	74,54	638,88	718,73
Parchim	21,89	537,54	680,74	1240,17
Summa	37,19	677,49	1512,16	2226,84
B. Direkter Verkehr mit andern Bahnen.				
a. Nach Stationen:				
Neustadt	9,74	243,89	914,49	1168,12
Parchim	85,42	1813,55	8499,81	10398,78
Summa	95,16	2057,44	9414,30	11566,90
b. Nach Verkehren:				
Berlin-Hamburger-Verkehr	47,49	1149,99	4801,78	5999,26
Mecklenburger Friedrich-Franz-Verkehr	22,88	434,13	970,70	1427,71
Lübeck-Büchener Verkehr	14,60	203,43	223,32	441,35
Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verkehr	9,77	262,23	1116,50	1388,50
Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr	—	—	2280,00	2280,00
Böhmischer Kohlen-Verkehr	—	—	22,00	22,00
Berlin-Anhalter Verkehr	0,42	7,66	—	8,08
Summa	95,16	2057,44	9414,00	11566,00
C. Gesamt-Verkehr.				
Ludwigslust	9,99	65,41	192,54	267,94
Neustadt	15,05	318,43	1553,37	1886,85
Parchim	107,31	2351,09	9180,55	11638,95
Summa	132,35	2734,93	10926,46	13793,74

Feld- und Fahrzeug-Transport
Stationen und Fahrzeuge

Stationen		Fahrzeuge		Transport	
Stationen	Fahrzeuge	Transport	Fahrzeuge	Stationen	Transport
I. Feld-Transport					
1. Feld-Transport	2. Feld-Transport	3. Feld-Transport	4. Feld-Transport	5. Feld-Transport	6. Feld-Transport
7. Feld-Transport	8. Feld-Transport	9. Feld-Transport	10. Feld-Transport	11. Feld-Transport	12. Feld-Transport
II. Fahrzeug-Transport					
13. Fahrzeug-Transport	14. Fahrzeug-Transport	15. Fahrzeug-Transport	16. Fahrzeug-Transport	17. Fahrzeug-Transport	18. Fahrzeug-Transport
19. Fahrzeug-Transport	20. Fahrzeug-Transport	21. Fahrzeug-Transport	22. Fahrzeug-Transport	23. Fahrzeug-Transport	24. Fahrzeug-Transport
III. Gesamt-Transport					
25. Gesamt-Transport	26. Gesamt-Transport	27. Gesamt-Transport	28. Gesamt-Transport	29. Gesamt-Transport	30. Gesamt-Transport
31. Gesamt-Transport	32. Gesamt-Transport	33. Gesamt-Transport	34. Gesamt-Transport	35. Gesamt-Transport	36. Gesamt-Transport





**A. Personen- und
II. Uebersicht nach**

	Abgegangene Personen					Gepäck und Hunde.		
	auf Tourbillets		Retourbillets		Militär	Summa.	Effectiv- Gewicht.	Hunde.
	II.	III.	II.	III.	III.		Tonnen.	Stück.
	Klasse.		Klasse.		Klasse.			
A. Binnen-Verkehr.								
.....	1462	8627	198	1010	1082	12379	75,08	53
.....	254	3928	60	999	190	5431	20,49	23
.....	112	1620	26	417	121	2296	—	18
.....	18	299	5	218	18	558	—	2
.....	1125	7377	284	1411	1007	11204	73,87	37
Summa	2971	21851	573	4055	2418	31868	169,44	133
Retourbillets doppelt			573	4055	—	4628	—	—
Summa	2971	21851	1146	8110	2418	36496	169,44	133
B. Verkehr mit andern Bahnen								
a. Nach Stationen:								
.....	214	733	19	73	5	1044	11,39	4
.....	1657	3518	50	129	933	6287	83,69	11
Summa	1871	4251	69	202	938	7331	95,08	15
Retourbillets von angekommenen Personen			95	333	—	428	—	—
Abgegangen in Summa	1871	4251	164	535	938	7759	95,08	15
Angekommen in Summa	1629	3998	164	535	810	7136	78,28	21
Summa: Direkter Verkehr	3500	8249	328	1070	1748	14895	173,36	36
Hierzu: Binnen-Verkehr	2971	21851	1146	8110	2418	36496	169,44	133
Summa: Gesamt-Verkehr	6471	30100	1474	9180	4166	51391	342,80	169
b. Nach Verkehren:								
urger Verkehr	891	2665	20	105	76	3757	53,09	15
r Friedr. Franz-Verkehr	927	1467	49	97	862	3402	38,95	—
ener Verkehr	53	119	—	—	—	172	3,04	—
Summa	1871	4251	69	202	938	7331	95,08	15
Retourbillets von angekommenen Personen			95	333	—	428	—	—
Summa	1871	4251	164	535	938	7759	95,08	15
C. Gesamt-Verkehr.								
.....	1462	8627	198	1010	1082	12379	75,08	53
.....	468	4661	79	1072	195	6475	31,88	27
.....	112	1620	26	417	121	2296	—	18
.....	18	299	5	218	18	558	—	2
.....	2782	10895	334	1540	1940	17491	157,56	48
Summa	4842	26102	642	4257	3356	39199	264,52	148
Retourbillets doppelt			642	4257	—	4899	—	—
Abgegangen in Summa	4842	26102	1284	8514	3356	44098	264,52	148
Angekommen in Summa	4600	25849	1336	8776	3228	43789	247,72	154
Summa: Gesamt-Verkehr	9442	51951	2620	17290	6584	87887	512,24	302
Hiervon ab: Einmaliger Binnen-Verkehr	2971	21851	1146	8110	2418	36496	169,44	133
Summa: Gesamt-Verkehr	6471	30100	1474	9180	4166	51391	342,80	169

↑ mm 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200

↑ inch 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

the scale towards document

10 09 03 02 01 C7 B7 A7 C8 B8 A8 C9 B9

UB Rostock

45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100 105 110 115 120 125 130 135 140 145 150 155 160 165 170 175 180 185 190 195 200

05 16 000

306

C1 B1 A1 C2 B2 A2 B5 A5 20 18 17 16 11

Print Reference numbers on UTT

Seal No. 306

Image Engineering - Scan Reference Chart - TE363