



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

**1882**

Osterwieck/Harz: Buchdruckerei von A.W. Zickfeldt, 1882

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765326354>

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

1882.

---

D. Parchim-Ludwigsluster Bahn.

---

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



1843

1843

# 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

1882.

---

D. Parchim-Ludwigsluster Bahn.

---

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

Jahres-Bericht

Central-Verwaltung für Secundarbahnen

Central-Verwaltung für Secundarbahnen

- A. die Eisenbahnen
- B. die Straßenbahnen
- C. die Tramwaybahnen
- D. die anderen Bahnen



D. Reichs-Ludwigshafen-Bahn

Verlag

Verlag

## 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 Beihilfe à fonds 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 Grund 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 ausgewalzt sind und durch kieferne, imprägnirte, 82 cm von einander entfernt liegende Schwellen unterstützt werden.

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

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 Rognitz-Canal bei Ludwigslust
- eine 3 m weite Brücke mit Eisen-Construction
- 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 Noth-sprechapparat 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 Hauptgeleisen 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 Zolleschuppen und Verladerrampe; einen Locomotivschuppen für 3 Maschinen mit Reparaturwerkstatt, Führerstube und Wasserstation, einen Kohleschuppen, eine Viehverladerrampe, eine Militärrampe, 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.

Zu- oder Umbauten haben in dem abgelaufenen Betriebsjahre nicht stattgefunden.

### 3. Betriebsmittel.

Die Parchim-Ludwigsluster Bahn besitzt 2 Tender-Locomotiven von Borsig in Berlin und 1 Tender-Locomotive 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 doppelte tagige 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 10000 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-Gehrener ..
- 5) .. Osterwieck-Wasserlebener ..
- sowie
- 6) der 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 des abgelaufenen Betriebsjahres 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
„ Mecklenburgischen Friedrich-Franz	„
„ Lübeck-Büchener	„

im directen Güter-Verkehr mit:

der Berlin-Hamburger	Bahn
„ Mecklenburgischen 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 249 232 Pakete im Gesamtgewicht von ca. 1071 Tonnen, welche 9300 Tonnenkilometer zurücklegten. Die Post bezahlt an die Bahnverwaltung auf Grund des Eisenbahn-Post-Gesetzes vom 9. Februar 1876 eine Vergütung von 10 Pfg. pro Tonnenkilometer gleich 929,96 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 1. Juni und vom 15. Oktober bis Ende Dezember nach dem Winterfahrplan und vom 1. Juni bis 15. Oktober nach dem Sommerfahrplan durchgeführt.

Es wurden im ganzen 2304 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 . .	186	168	186	180	186	180	186	186	180	186	180	186	2190
Vor- und Extrazüge . . .	—	—	—	4	—	2	2	—	—	3	—	2	13
Leerzüge . . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	2
Arbeitszüge . . . . .	—	—	26	24	—	24	—	—	—	—	15	10	99
Zusammen	186	168	212	209	186	206	188	186	180	190	195	198	2304

Die Locomotiven haben im Jahre 1882 59505 Locomotiv-Kilometer zurückgelegt, welche sich nach Art der Züge und nach den Monaten nach folgender Tabelle vertheilen:

Art der Züge.	Januar.	Februar.	März.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	September.	Oktober.	November.	Dezember.	Im ganzen Jahre.
	Zahl der gefahrenen Locomotiv-Kilometer.												
Fahrplanmässige und gemischte Züge . . . . .	4836	4368	4836	4680	4836	4680	4836	4836	4680	4836	4680	4836	56940
Vor- und Extrazüge . . .	—	—	—	104	—	52	52	—	—	156	—	52	416
Leerzüge u. leere Maschinen	—	104	34	34	—	52	—	—	104	35	88	—	451
Arbeitszüge . . . . .	—	—	234	521	—	455	—	—	—	—	231	248	1689
Vorspann . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	9
Zusammen	4836	4472	5104	5339	4836	5239	4888	4836	4784	5036	4999	5136	59505

Von den 59505 Locomotiv-Kilometern sind somit 57495 Zug-Nutz-Kilometer, während auf Arbeits- und Leerzüge 2010 entfallen.

Von den 13477 Wagen wurden 673299 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 . . . . .	314	628	16328	283	566	14716	316	632	16432	311	622	17732
Post- und Gepäckwagen . .	186	372	9672	168	336	8736	186	372	9672	176	352	7592
Güterwagen . . . . .	581	1206	27750	528	1099	24128	668	1379	31748	564	1076	26832
Kieswagen . . . . .	2	4	68	2	4	208	8	16	1872	16	32	4168
Zusammen	1083	2210	53818	981	2005	47788	1178	2399	59724	1067	2082	56324

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.	328	656	17576	315	630	16380	316	632	16432	316	632	16432	305	610	15860
Post- u. Gepäckwagen	186	372	9672	180	360	9360	186	372	9672	186	372	9672	180	360	9360
Güterwagen	528	1081	24249	711	1480	33851	559	1142	26494	532	1109	24051	636	1321	28916
Kieswagen	—	—	—	16	32	4232	—	—	—	2	4	68	—	—	—
Zusammen	1042	2109	51497	1222	2502	63823	1061	2146	52598	1036	2117	50223	1121	2291	54136

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 . . . . .	326	652	16918	322	644	16744	314	628	16536	3766	7532	198086
Post- und Gepäckwagen	186	372	9672	178	356	8632	186	372	9672	2184	4368	111384
Güterwagen . . . . .	878	1850	38948	795	1780	37677	471	992	23589	7451	15515	348233
Kieswagen . . . . .	8	16	308	14	28	2192	8	16	2480	76	152	15596
Zusammen	1398	2890	65846	1309	2808	65245	979	2008	52277	13477	27567	673299

Von den Achs-Kilometern der Güterwagen entfallen  
auf eigene Güterwagen 85532 Achs-Kilometer,  
auf fremde Güterwagen 262701 »  
während die eigenen Wagen auf fremden Bahnen 360102 Achs-Kilometer zurücklegten.

### III. Einnahmen aus den verschiedenen Betriebszweigen.

#### A. Personen- und Gepäckverkehr.

Laut der am Schlusse folgenden Zusammenstellung sind im Ganzen 53944 Personen gereist und haben eine Einnahme von 60326 Mark 30 Pf. eingebracht.

Im Gepäckverkehr sind im Ganzen 348 Tonnen befördert worden, von welchen 87,6 Tonnen Uebergewicht über das erlaubte frachtfreie Gewicht des Passagiergepäcks waren.

An Hunden sind 160 Stück befördert worden.

Die Einnahmen aus der Gepäck- und Hundebeförderung haben incl. der Expeditions- und einiger Nebengebühren 3662 Mark 30 Pf. ergeben, so dass sich die gesammte Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf  $60326,30 + 3662,30 = 63988$  Mark 60 Pf. beziffert; hiernach hat jeder Reisende incl. aller Nebengebühren  $\frac{63988,60}{53944} = 118,6$  Pfennige eingebracht.

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

38062 Personen mit einer Einnahme von . . . . . 38441 Mark 90 Pf.  
und 164,89 Tonnen Gepäck mit einer Einnahme von . . . . . 1980 „ 00 „

somit zusammen 40421 Mark 90 Pf.

auf den direkten Verkehr mit fremden Bahnen:

15882 Personen mit einer Einnahme von . . . . . 21884 Mark 40 Pf.  
und 182,87 Tonnen Gepäck mit einer Einnahme von . . . . . 1682 „ 30 „

somit zusammen 23566 Mark 70 Pf.

An Personen-Kilometern wurden 1093046 zurückgelegt, von welchen

715460 auf den Local-Verkehr und

377586 auf den direkten Verkehr mit anderen Bahnen entfallen.

Bei der gesammten Einnahme von 63988 Mark 60 Pf. aus dem Personen- und Gepäck-

Verkehr hat somit ein Personen-Kilometer  $\frac{63988,60}{1093046} = 5,85$  Pfennige eingebracht.

Von jedem Reisenden wurden durchschnittlich 20,2 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 . . . . .	251,61	Tonnen.
„ Stückgut . . . . .	3828,76	„
„ Wagenladungen . . . . .	20307,39	„
„ Vieh- und Fahrzeuge . . . . .	1229,90	„
„ Betriebsgut . . . . .	349,77	„
„ Postgut . . . . .	1071,00	„

In Summa: 27038,43 Tonnen

An Einnahmen aus dem Güterverkehr sind inclusive der Expeditions- und aller Nebengebühren erzielt worden 75301 Mark 45 Pf., so dass jede Tonne  $\frac{75301,45 \text{ Mark}}{27038,43 \text{ To.}} = 2 \text{ Mark } 78 \text{ Pf.}$  eingebracht hat.

Von dem Güterverkehr entfallen:

auf den Localverkehr . . . . . 4387,24 Tonnen mit einer Einnahme von 11018 Mark 10 Pf.

„ „ directen Verkehr . . . . . 22651,19 „ „ „ „ 64283 „ 35 „

An Tonnen-Kilometern wurden 551270 zurückgelegt, von welchen auf den Localverkehr 75351 und auf den directen Verkehr mit anderen Bahnen 475919 entfallen.

Jede Tonne hat durchschnittlich 20,3 Kilometer durchfahren und jeder Tonnen-Kilometer  $\frac{75301,45 \text{ Mark}}{551270 \text{ To.}} = 13,6$  Pf. eingebracht.

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

In der Beilage V. sind die Betriebsresultate mit denen des Vorjahres verglichen.

### C. Sonstige Einnahmen.

1) Für Pächte der Restaurationen in Parchim und Neustadt . . . . .	475	Mark	00	Pf.
2) Von der Post . . . . .	572	„	87	„
3) Für Wagenmiethe . . . . .	2876	„	23	„

Summa der sonstigen Einnahmen 3924 Mark 10 Pf.

**D. Gesamte Einnahmen.**

A. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr . . . . .	63988	Mark	60	Pf.
B. „ „ Güter-Verkehr . . . . .	75301	„	45	„
C. „ sonstigen Einnahmen . . . . .	3924	„	10	„

In Summa 143214 Mark 15 Pf.

Es ergab sich somit aus allen Verkehrszweigen für einen Kilometer Bahnlänge eine Einnahme von  $\frac{143214,15 \text{ Mark}}{26,03} = 5497 \text{ Mark } 66 \text{ Pf.}$  und pro gefahrenen Nutz-Kilom.  $\frac{143214,15 \text{ Mark.}}{57495} = 2 \text{ Mark } 49 \text{ Pf.}$

**IV. Ausgaben.**

Dieselben vertheilen sich auf die verschiedenen Ausgabebetitel wie folgt:

**Tit. I. Besoldungen.**

Gehälter der Beamten etc. . . . . 34086 Mark 29 Pf.

**Tit. II. Andere persönliche Ausgaben.**

Stellvertretungskosten . . . . .	18	Mark	—	Pf.
Miethschädigungen etc. . . . .	150	„	—	„
Reise- und Umzugskosten . . . . .	1163	„	80	„
Prämien für Material-Ersparnisse . . . . .	291	„	77	„
Tag- u. Accordlöhne d. ständigen Arbeiter . . . . .	2799	„	80	„
Dienstkleider . . . . .	361	„	26	„
Ausserordentliche Remunerationen . . . . .	200	„	—	„
Zuschuss zur Krankencasse . . . . .	100	„	—	„
Insgemein . . . . .	540	„	50	„

Summa Tit. II. 5625 Mark 13 Pf.

**Tit. III. Allgemeine Kosten.**

Büreau-Bedürfnisse . . . . .	2747	Mark	16	Pf.
Heizung und Erleuchtung der Büreaux . . . . .	751	„	88	„
Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien . . . . .	334	„	34	„
Steuern und Communal-Abgaben . . . . .	142	„	24	„
Feuer-Versicherungs-Beiträge . . . . .	193	„	24	„
Porto- und Insertionskosten . . . . .	534	„	95	„
Ersatzleistungen . . . . .	56	„	15	„
Insgemein . . . . .	1506	„	60	„

Summa Tit. III. 6266 Mark 56 Pf.

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

## a) der Anlagen auf freier Strecke:

Unterhaltung des Bahnkörpers und des Oberbaues . . . . .	13132	Mark	05	Pf.
Unterhaltung der Brücken und Durchlässe	654	„	05	„
„ der Einfriedigungen, Barrieren	72	„	35	„
Kosten für Wegräumen des Schnees . . . .	300	„	—	„
„ der Anschaffung und Unterhaltung der Gerätschaften . . . . .	78	„	92	„
Unterhaltung der Bahnwärterhäuser . . . .	—	„	20	„
Insgemein . . . . .	300	„	—	„

Summa a) 14537 Mark 57 Pf.

## b) der Bahnhofs-Anlagen:

Unterhaltung d. Einfriedigungen, Pflanzungen	194	Mark	08	Pf.
„ der Stations-Gebäude . . . . .	682	„	89	„
„ „ Neben-Gebäude . . . . .	279	„	87	„
„ des Oberbaues . . . . .	27	„	45	„
„ der Locomotivschuppen, Pumpen etc. . . . .	229	„	—	„
Insgemein . . . . .	3	„	50	„

Summa b) 1416 Mark 79 Pf.

## c) Telegraphen-Signalvorrichtungen:

Unterhaltung der optischen Telegraphen . .	58	Mark	73	Pf.
„ „ elektromagnetischen Telegraphen . . . . .	90	„	85	„

Summa c) 149 Mark 58 Pf.

Summa Tit. IV. 16103 Mark 94 Pf.

**Tit. Va. Kosten des Bahn-Transports.**

Brennmaterial zur Locomotivfeuerung . . . . .	4077	Mark	97	Pf.
Schmiermaterial für Locomotiven . . . . .	319	„	88	„
Putz- und Verpackungsmaterial für Locomotiven . . . .	364	„	55	„
Schmiermaterial für Wagen . . . . .	442	„	86	„
Putzmaterial „ „ . . . . .	1	„	25	„
Desinfectionsmaterial für Wagen . . . . .	13	„	60	„
Material zur Beleuchtung der Züge . . . . .	144	„	83	„
„ „ Erwärmung „ „ . . . . .	176	„	07	„
Insgemein . . . . .	486	„	—	„

Summa Tit Va. 6027 Mark 01 Pf.

**Tit. Vb. Unterhaltung der Betriebsmittel.**

Unterhaltung der Locomotiven und Tender . . . . .	1398	Mark	02	Pf.
„ „ Personenwagen . . . . .	107	„	22	„
„ „ Gepäck- und Güterwagen . . . . .	2933	„	08	„

Summa Tit. Vb. 4438 Mark 32 Pf.

**Tit. VII. Kosten für erhebliche Ergänzungen pp. 898 Mark 96 Pf.****Tit. VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen.**

Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen . . . . .	2175	Mark	—	Pf.
„ „ Verwaltungskosten . . . . .	134	„	60	„

Summa Tit. VIII. 2309 Mark 60 Pf.

**Tit. IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.**

Miethe für Wagen . . . . .	1474	Mark	49	Pf.
----------------------------	------	------	----	-----

### Recapitulation der Ausgaben.

Tit.	I. Besoldungen . . . . .	34086	Mark	29	Pf.
"	II. Andere persönliche Ausgaben . . . . .	5625	"	13	"
"	III. Allgemeine Kosten . . . . .	6266	"	56	"
"	IV. Kosten der Unterhaltung der Bahn-Anlagen . . . . .	16103	"	94	"
"	V <sup>a</sup> . Kosten des Bahn-Transports . . . . .	6027	"	01	"
"	V <sup>b</sup> . Unterhaltung der Betriebs-Mittel . . . . .	4438	"	32	"
"	VII. Kosten für erhebliche Ergänzungen . . . . .	898	"	96	"
"	VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen . . . . .	2309	"	60	"
"	IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel . . . . .	1474	"	49	"
	Summa	77230	Mark	30	Pf.

Da nun 57495 Nutz-Kilometer gefahren sind, so berechnen sich die Kosten eines Nutz-Kilometers auf:  $\frac{77230 \text{ Mark } 30 \text{ Pf.}}{57495} = 1 \text{ Mark } 34 \text{ Pf.}$

Von den gefahrenen 673299 Achs-Kilometern berechnen sich die Kosten eines Achs-Kilometers mit  $\frac{77230 \text{ Mark } 30 \text{ Pf.}}{673299} = 11,47 \text{ Pfennige.}$

Die Betriebskosten stellen sich pro Bahn-Kilometer auf  $\frac{77230 \text{ Mark } 30 \text{ Pf.}}{26,05} = 2964,69 \text{ M.}$

### V. Abschluss.

Die Einnahmen betragen . . . . .	143214	Mark	15	Pf.
Die Ausgaben dagegen . . . . .	77230	»	30	»
	<hr/>			
	Demnach Ueberschuss: 65983 Mark 85 Pf.			

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. 4 1/2 % Zinsen von 690,000 Mark Anlage-Capital (als Pacht für die Bahn) . . . . .	27307	»	08	»

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 . . . . .	1500	»	—	»
3) Betriebs-Ueberschüsse (für Haftpflicht, Risiko aus der Betriebs- führung und Verdienst) . . . . .	24576	»	77	»

Summa wie oben: 65983 Mark 85 Pf.

Die Betriebsverwaltung der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

**VI. Bilanz**  
**der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft**

**Activa.**

am 31. December 1882.

**Passiva.**

Activa.		M.	Pf.	Passiva.	
1	Herstellungskosten der Bahn- anlage . . . . . M. 1.110000.—			a	Actien-Capital . . . . . 690000 —
	Davon ab Landeshilfe 521000			b	Erneuerungsfonds, einschliesslich der Zu- schüsse für 1882 von 8000 M. . . . . 20821 84
	Zuschuss der Städte à fonds perdu . . 19000 M. 540000.—	570000	—	c	Reservefonds, einschliesslich der Zuschüsse für 1882 von 1000 M. . . . . 2600 50
2	Preis der Betriebsmittel . . M. 150000.—			d	Bau-Ausgaben . . . . . — —
	Zuschuss der Städte à fonds perdu . . . . . M. 30000 —	120000	—	e	Dividenden-Zahlung . . . . . 20700 —
3	Effecten . . . . .	23422	34	f	Verschiedene Ausgaben . . . . . 2992 22
4	Verschiedene Debitoren:			g	Gewinn-Uebertrag aufs Jahr 1883 . . . . . 272 40
	a. feste Pacht . . . . . M. 20700.—				
	b. Ueberpacht aus dem Betrieb pro 1881 . . M. 2349.39				
	c. sonstige Einnahmen M. 900.—	23949	39		
5	Cassenbestand am 1. Januar 1882 . . . . .		15 23		
	Summa	737386	96		Summa 737386 96

Der Vorstand

**der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft.**

# Zusammenstellung

des

## Gesamt-Personen- und Güter-Verkehrs

der

### Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn

mit

#### Angabe der Haupt- und Neben-Erträge

im Jahre 1882.



a.  
Pf.  
—  
00  
—  
21 84  
—  
00 50  
—  
00  
—  
22 22  
—  
240  
—  
6 96

**A. Personen und  
I. Uebersicht nach**

Ergebnisse des Monats	Anzahl der beförderten Personen					Ertrag der Personen-								
	auf Tour- billets		auf Retour- billets		Militär III.	in Summa.	auf Tourbillets				auf Retour- billets			
	II.	III.	II.	III.			II.		III.		II.		III.	
	Klasse.		Klasse.		Kl.		Klasse.				Klasse.			
M	S	M	S	M	S		M	S	M	S	M	S	M	S
Januar . . . . .	493	2214	98	796	319	3920	794	—	2400	50	113	60	755	80
Februar . . . . .	399	1852	122	730	83	3186	646	—	1996	50	138	50	703	30
März . . . . .	469	2279	120	690	105	3663	766	60	2549	50	132	—	692	90
April . . . . .	534	2794	128	832	661	4949	840	60	3083	80	151	10	800	70
Mai . . . . .	643	3019	134	708	458	4962	1000	40	3445	50	152	90	735	50
Juni . . . . .	555	2774	110	620	438	4497	920	80	3136	40	131	40	638	90
Juli . . . . .	655	3131	134	720	262	4902	1048	30	3628	50	152	60	766	90
August . . . . .	667	3255	120	846	128	5016	1085	50	3734	70	139	80	867	—
September . . . . .	530	2680	118	718	408	4454	869	20	2999	50	133	—	713	70
Oktober . . . . .	667	3031	434	1704	575	6411	1012	50	3116	90	387	80	1516	50
November . . . . .	482	2306	102	850	184	3924	761	10	2461	30	110	50	823	50
Dezember . . . . .	469	2189	110	698	594	4060	774	50	2193	60	112	90	624	60
<b>in Summa</b>	<b>6563</b>	<b>31524</b>	<b>1730</b>	<b>9912</b>	<b>4215</b>	<b>53944</b>	<b>10519</b>	<b>50</b>	<b>34746</b>	<b>70</b>	<b>1856</b>	<b>10</b>	<b>9639</b>	<b>30</b>
Hiervon kommen auf														
1. den Binnen-Verkehr . . . . .	2975	22757	1358	8822	2150	38062	—	—	—	—	—	—	—	—
2. den direkten Verkehr mit fremden Bahnen . . . . .	3588	8767	372	1090	2065	15882	—	—	—	—	—	—	—	—
Anzahl der zurückgelegten Personen-Kilometer . . . . .	167741	637732	29988	159034	98551	1.093046								
Hiervon kommen auf														
1. den Binnen-Verkehr . . . . .	66445	435744	19043	140974	53254	715460								
2. den direkten Verkehr . . . . .	101296	201988	10945	18060	45297	377586								
Von jedem Reisenden wurden durchschnittlich Kilometer zurückgelegt . . . . .	25,3	20,2	17,3	16,0	23,3	20,2								
Die spezifische Personen-Frequenz (d. i. die Anzahl der auf jeden Kilometer Jahres-Betriebslänge = 27 Kilometer kommenden Personen - Kilometer) betrug . . . . .	6212	23620	1111	5890	3650	40483								
und in Prozenten der verschiedenen Wagenklassen . . . . .	15,34	58,35	2,74	14,55	9,02	100,00								
Von dem Personengelde kommen durchschnittlich auf jede Person in Mark . . . . .							1,80 M	1,10 M	1,07 M	0,97 M				
pro Person und Kilometer in Pf. in Prozenten auf die verschiedenen Wagenklassen . . . . .							6,27 S	5,43 S	6,19 S	6,06 S				
							17,44 %	57,60 %	3,03 %	15,98 %				

**Gepäckverkehr.  
Monaten.**

Beförderung				Neben-Erträge.												Total-Einnahme aus dem Personen-Verkehr.				
von Militärs. III. Klasse	Sonstige Einnahmen aus dem Personen-Verkehr.	Gesamteinnahme für Personenbeförderung.		Gepäck und Leichen.				Hunde.				Expeditionsgebühren.		Neben-Erträge im Gepäckverkehr.		Summa der Neben-Erträge.		Total-Einnahme aus dem Personen-Verkehr.		
		M	S	Gewicht.		Ertrag.	Anzahl.	Ertrag.	Neben-Erträge im Gepäckverkehr.		Summa der Neben-Erträge.		Total-Einnahme aus dem Personen-Verkehr.							
				volles	davon Uebergewicht.				M	S	M	S	M	S	M	S				
M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	
272	40	1	00	4337	30	26,59	7,55	197	58	6	2	30	92	60	—	—	292	48	4629	78
72	20	—	—	3556	50	20,12	6,57	171	32	10	4	60	71	10	1	00	248	02	3804	52
85	40	—	—	4226	40	23,05	6,06	166	04	3	—	80	84	70	—	—	251	54	4477	94
540	40	—	—	5416	60	28,67	6,15	172	38	13	4	20	104	90	5	99	287	47	5704	07
390	90	—	—	5725	20	29,12	7,35	200	13	9	3	20	108	90	—	—	312	23	6037	43
365	60	75	00	5268	10	31,78	7,74	204	88	11	3	80	108	60	—	—	317	28	5585	38
216	80	—	—	5813	10	40,26	10,38	268	18	25	10	80	135	60	—	—	414	58	6227	68
104	70	—	—	5931	70	40,62	10,01	280	22	26	9	80	136	10	—	—	426	12	6357	82
322	60	—	—	5038	00	30,02	5,93	171	20	13	5	80	106	00	—	—	283	00	5321	00
405	20	—	—	6438	90	35,43	9,60	256	73	16	6	40	122	60	—	—	385	73	6824	63
138	50	—	—	4294	90	22,49	6,43	179	30	11	4	40	75	80	—	—	259	50	4554	40
460	30	113	70	4279	60	19,31	3,90	107	55	17	7	60	69	20	—	—	184	35	4463	95
<b>3375</b>	<b>00</b>	<b>189</b>	<b>70</b>	<b>60326</b>	<b>30</b>	<b>347,76</b>	<b>87,67</b>	<b>2375</b>	<b>51</b>	<b>160</b>	<b>63</b>	<b>70</b>	<b>1216</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>99</b>	<b>3662</b>	<b>30</b>	<b>63988</b>	<b>60</b>
—	—	—	—	38441	90	164,89	46,12	1203	41	138	52	10	717	50	6	99	1980	00	40421	90
—	—	—	—	21884	40	182,87	41,55	1172	10	22	11	60	498	60	—	—	1682	30	23566	70
0,80 M	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,42 S	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5,59 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	0,31 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1,12 M	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	5,52 S	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	100 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

	Abgegangene Personen						Gepäck und Hunde.	
	auf Tourbillets		Retourbillets		Militär	Summa.	Effectiv- Gewicht. Tonnen.	Hunde. Stück.
	II.	III.	II.	III.	III.			
	Klasse.		Klasse.		Klasse.			
<b>A. Binnen-Verkehr.</b>								
Ludwigslust	1483	9105	195	1010	956	12749	76,33	53
Neustadt	288	4052	148	1088	197	5773	18,95	28
Spornitz	92	1485	42	433	101	2153	—	13
Dütschow	45	486	18	362	23	934	—	7
Parchim	1067	7629	276	1518	873	11363	69,61	37
Summa	2975	22757	679	4411	2150	32972	164,89	138
Retourbillets doppelt	—	—	679	4411	—	5090	—	—
Summa	2975	22757	1358	8822	2150	38062	164,89	138
<b>B. Direkter Verkehr mit anderen Bahnen.</b>								
a. Nach Stationen:								
Neustadt	135	687	14	91	—	927	8,75	2
Parchim	1763	3848	82	175	999	6867	89,09	10
Summa	1898	4535	96	266	999	7794	97,84	12
Retourbillets von angekommenen Personen	—	—	90	279	—	369	—	—
Abgegangen in Summa	1898	4535	186	545	999	8163	97,84	12
Angekommen in Summa	1690	4232	186	545	1066	7719	85,03	10
Summa: Direkter Verkehr	3588	8767	372	1090	2065	15882	182,87	22
Hierzu: Binnen-Verkehr	2975	22757	1358	8822	2150	38062	164,89	138
Summa: Gesamt-Verkehr	6563	31524	1730	9912	4215	53944	347,76	160
b. Nach Verkehren:								
Berlin-Hamburger Verkehr	917	2975	35	152	45	4124	53,51	12
Mecklenburger Friedr. Franz-Verkehr	923	1451	61	114	954	3503	40,24	—
Lübeck-Büchener Verkehr	58	109	—	—	—	167	4,09	—
Summa	1898	4535	96	266	999	7794	97,84	12
Retourbillets von angekommenen Personen	—	—	90	279	—	369	—	—
Summa	1898	4535	186	545	999	8163	97,84	12
<b>C. Gesamt-Verkehr.</b>								
Ludwigslust	1483	9105	195	1010	956	12749	76,33	53
Neustadt	423	4739	162	1179	197	6700	27,70	30
Spornitz	92	1485	42	433	101	2153	—	13
Dütschow	45	486	18	362	23	934	—	7
Parchim	2830	11477	358	1693	1872	18230	158,70	47
Summa	4873	27292	775	4677	3149	40766	262,73	150
Retourbillets doppelt	—	—	775	4677	—	5452	—	—
Abgegangen in Summa	4873	27292	1550	9354	3149	46218	262,73	150
Angekommen in Summa	4665	26989	1538	9380	3216	45788	249,92	148
Summa: Gesamt-Verkehr	9538	54281	3088	18734	6365	92006	512,65	298
Hiervon ab: Einmaliger Binnen-Verkehr	2975	22757	1358	8822	2150	38062	164,89	138
Summa: Gesamt-Verkehr	6563	31524	1730	9912	4215	53944	347,76	160

und  
nach**Gepäck-Verkehr.****Stationen und Verkehren.**

Hunde.

Hunde.

Stück.

53

28

13

7

37

138

138

2

10

12

12

10

22

38

160

12

12

12

53

30

13

7

47

50

50

48

98

38

60

	Angekommene Personen					Gepäck und Hunde.		
	auf Tourbillets		Retourbillets		Militär	Summa.	Effectiv- Gewicht.	Hunde.
	II.	III.	II.	III.	III.			
	Klasse.		Klasse.		Klasse.	Tonnen.	Stück.	
<b>A. Binnen-Verkehr.</b>								
Ludwigslust . . . . .	1151	9393	211	1259	953	12967	67,00	44
Neustadt . . . . .	373	4044	151	1079	245	5892	18,13	30
Spornitz . . . . .	119	1372	61	491	139	2182	7,98	14
Dütschow . . . . .	39	588	22	285	27	961	2,89	6
Parchim . . . . .	1293	7360	234	1297	786	10970	68,89	44
Summa	2975	22757	679	4411	2150	32972	164,89	138
Retourbillets doppelt	—	—	679	4411	—	5090	—	—
Summa	2975	22757	1358	8822	2150	38062	164,89	138
<b>B. Direkter Verkehr mit anderen Bahnen.</b>								
<b>a. Nach Stationen:</b>								
Neustadt . . . . .	135	732	31	130	35	1063	9,27	3
Parchim . . . . .	1555	3500	59	149	1031	6294	75,76	7
Summa	1690	4232	90	279	1066	7357	85,03	10
Retourbillets von abgegangenen Personen	—	—	96	266	—	362	—	—
Summa	1690	4232	186	545	1066	7719	85,03	10
<b>b. Nach Verkehren:</b>								
Berlin-Hamburger Verkehr . . . . .	832	2970	52	225	54	4133	49,85	9
Mecklenburger Friedrich Franz-Verkehr . . . . .	827	1207	38	54	1011	3137	34,18	1
Lübeck-Büchener Verkehr . . . . .	31	55	—	—	1	87	1,50	—
Summa	1690	4232	90	279	1066	7357	85,03	10
Retourbillets von abgegangenen Personen	—	—	96	266	—	362	—	—
Summa	1690	4232	186	545	1066	7719	85,03	10
<b>C. Gesamt-Verkehr.</b>								
Ludwigslust . . . . .	1151	9393	211	1259	953	12967	67,00	44
Neustadt . . . . .	508	4776	182	1209	280	6955	27,40	33
Spornitz . . . . .	119	1372	61	491	139	2182	7,98	14
Dütschow . . . . .	39	588	22	285	27	961	2,89	6
Parchim . . . . .	2848	10860	293	1446	1817	17264	144,05	51
Summa	4665	26989	769	4690	3216	40329	249,92	148
Retourbillets doppelt	—	—	769	4690	—	5459	—	—
Summa	4665	26989	1538	9380	3216	45788	249,92	148

**B. Güterverkehr,**  
I. Uebersicht nach

Ergebnisse des Monats	Frachtgut-Verkehr.							Total-Summe des Gewichts. Tonnen.
	Eilgut.	Stückgut.	Ladungen.	Vieh- und Fahrzeug-Ladungen.	In Summa.	Fracht-freies Betriebs-gut.	Post-gut.	
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	
Januar . . . . .	13,65	265,02	1387,82	137,8	1804,29	3,41	61,7	1869,40
Februar . . . . .	18,28	320,54	1359,94	116,9	1815,66	50,30	69,7	1935,66
März . . . . .	23,83	416,91	1472,48	115,2	2028,42	50,16	82,1	2160,68
April . . . . .	15,85	328,49	1037,73	115,2	1497,27	0,07	72,6	1569,94
Mai . . . . .	18,32	311,74	1245,81	140,8	1716,67	12,19	82,1	1810,96
Juni . . . . .	21,42	160,29	1863,29	160,4	2205,16	17,58	87,1	2310,88
Juli . . . . .	20,89	270,79	1163,39	129,1	1584,17	50,07	89,0	1723,24
August . . . . .	25,03	338,91	1150,88	79,1	1593,92	20,07	91,2	1705,19
September . . . . .	22,94	406,08	1770,02	41,2	2239,64	70,10	99,4	2409,14
Oktober . . . . .	27,83	392,76	3476,61	81,2	3978,40	—	102,8	4080,70
November . . . . .	25,63	362,44	3096,32	50,0	3534,39	15,25	97,8	3647,44
Dezember . . . . .	18,54	254,79	1283,10	63,0	1619,43	60,57	135,7	1815,70
Summa	251,61	3828,76	20307,39	1229,9	25617,66	349,77	1071,0	27038,43
Hiervon kommen:								
1. auf den Binnen-Verkehr . . .	37,31	606,73	2674,70	24,5	3316,24	—	1071,0	4387,24
2. auf den direkten Verkehr mit fremden Bahnen . . . . .	214,30	3222,03	17659,69	1205,4	22301,12	349,77	—	22651,19
Anzahl der zurückgelegten Tonnen-Kilometer . . . . .	7048	113632	388904	22943	532527	9443	9300	551270
Hiervon kommen:								
1. auf den Binnen-Verkehr . . .	1011	22359	41943	738	66051	—	9300	75351
2. auf den direkten Verkehr mit fremden Bahnen . . . . .	6037	91273	346961	22205	466476	9443	—	475919
Jede Tonne hat durchschnittlich Kilometer durchfahren . . . . .	28,0	29,6	19,1	18,6	20,9	27,0	8,7	20,4
Die spezifische Güterfrequenz (Anzahl der auf jedes Kilometer Bahnlänge = 27 Kilometer kommenden Tonnen-Kilometer) betrug . . . . .	261	4208	14403	849	19721	349	344	20414
und in Procenten der verschiedenen Güterklassen . . . . .	1,28	20,61	70,55	4,16	—	1,71	1,69	100,0
Von den Einnahmen kommen durchschnittlich auf jede Tonne in Mark . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
pro Tonne und Kilometer in Pfg. in Procenten auf die verschiedenen Güterklassen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—

**Vieh- und Fahrzeugtransporte.**  
Monaten.

Vieh- und Fahrzeuge.										Einnahmen aus dem Transporte								Gesamt-Einnahme aus dem Güter-, Vieh- und Fahrzeug-Transporte.	
Pferde.	Rindvieh.	Kälber	Schafe.	Schweine.	Summa	Eisenbahn-Fahrzeuge.	Equipagen.	Summa.	des Eil- und Fracht-gutes.		des Viehes.		der Fahrzeuge.		der Neben-Erträge.		Gesamt-Einnahme		
									Stück	Stück	M	S	M	S	M	S	M	S	M
8	21	80	102	1454	1665	—	—	—	4700	60	591	80	—	—	157	24	5449	64	
12	21	93	83	1225	1434	—	—	—	4732	60	532	40	—	—	171	33	5436	33	
1	7	120	94	1218	1440	—	—	—	6215	10	483	10	—	—	217	76	6915	96	
2	12	152	202	1201	1569	—	—	—	4256	—	553	20	—	—	176	18	4985	38	
7	31	104	202	1328	1672	—	—	—	4571	60	588	60	—	—	254	66	5414	86	
9	22	326	234	1518	2109	—	—	—	5505	50	780	40	—	—	207	78	6493	68	
38	12	284	226	993	1553	—	—	—	3775	90	585	90	—	—	206	84	4568	64	
6	25	113	84	693	921	—	—	—	4845	35	407	20	—	—	241	34	5493	89	
5	22	84	62	579	752	—	—	—	6315	11	333	30	—	—	259	01	6907	42	
48	30	112	93	682	965	—	—	—	8320	76	379	90	—	—	311	47	9012	13	
33	4	103	45	483	668	—	—	—	8921	28	299	20	—	—	263	36	9483	84	
1	41	56	92	925	455	—	—	—	4674	23	240	10	—	—	225	35	5139	68	
170	248	1627	1459	11699	15203	—	—	—	66834	03	5775	10	—	—	2692	32	75301	45	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	10558	60	459	50	—	—	—	—	11018	10	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	56275	43	5315	60	—	—	2692	32	64283	35	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,74 M	—	4,69 M	—	—	—	0,10 M	—	2,78 M	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 S	—	25 S	—	—	—	49 S	—	14 S	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	88,76 %	—	7,67 %	—	—	—	3,57 %	—	100 %	—	

	V e r s a n d.			
	Eilgut.	Stück-	Ladun-	Summa.
	Tonnen	gut. Tonnen	gen Tonnen	Tonnen
<b>A. Binnen-Verkehr.</b>				
Ludwigslust . . . . .	19,00	518,10	761,62	1298,72
Neustadt . . . . .	4,42	21,12	463,80	489,34
Parchim . . . . .	13,89	67,51	1422,78	1503,68
Summa	37,31	606,73	2647,70	3291,74
<b>B. Direkter Verkehr mit anderen Bahnen.</b>				
a. Nach Stationen:				
Neustadt . . . . .	8,22	108,27	2397,83	2514,32
Parchim . . . . .	82,93	1005,52	6762,41	7850,86
Summa	91,15	1113,79	9160,24	10365,18
Hierzu Empfang	123,15	2108,24	8849,22	11080,61
Summa Direkter Verkehr	214,30	3222,03	18009,46	21445,79
Hierzu Binnen-Verkehr	37,31	606,73	2647,70	3291,74
Summa: Gesamt-Verkehr	251,61	3828,76	20657,16	24737,53
b. Nach Verkehren:				
Berlin-Hamburger Verkehr . . . . .	48,72	643,69	6396,78	7089,19
Mecklenburger Friedrich-Franz-Verkehr . . . . .	13,39	272,26	1006,85	1292,50
Lübeck-Büchener-Verkehr . . . . .	3,08	117,32	276,14	396,54
Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verkehr . . . . .	24,41	74,11	1455,99	1554,51
Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr . . . . .	—	—	—	—
Böhmischer Kohlen-Verkehr . . . . .	—	—	—	—
Berlin-Anhalter-Verkehr . . . . .	1,55	6,41	24,48	32,44
Summa	91,15	1113,79	9160,24	10365,18
<b>C. Gesamt-Verkehr.</b>				
Ludwigslust . . . . .	19,00	518,10	761,62	1298,72
Neustadt . . . . .	12,64	129,39	2861,63	3003,66
Parchim . . . . .	96,82	1073,03	8184,69	9354,54
Summa	128,46	1720,52	11807,94	13656,92
Hierzu Empfang	160,46	2714,97	11496,92	14372,35
Summa: Gesamt-Verkehr	288,92	4435,49	23304,86	28029,27
Hiervon ab einmaliger Binnen-Verkehr	37,31	606,73	2647,70	3291,74
Summa: Gesamt-Verkehr	251,61	3828,76	20657,16	24737,53
Hierzu Vieh- und Postgut	—	—	—	2300,90
				27038,43

kehr,  
t nach

## Vieh- und Fahrzeug-Transport. Stationen und Verkehren.

	E m p f a n g.			
	Eilgut.	Stück- gut	Ladun- gen.	Summa
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
<b>A. Binnen-Verkehr.</b>				
Ludwigslust . . . . .	12,52	52,81	708,36	773,69
Neustadt . . . . .	5,91	55,88	1121,48	1183,27
Parchim . . . . .	18,88	498,04	817,86	1334,78
Summa	37,31	606,73	2647,70	3291,74
<b>B. Direkter Verkehr mit anderen Bahnen.</b>				
a. Nach Stationen:				
Neustadt . . . . .	20,25	268,03	852,80	1141,08
Parchim . . . . .	102,90	1840,21	7996,42	9939,53
Summa	123,15	2108,24	8849,22	11080,61
b. Nach Verkehren:				
Berlin-Hamburger-Verkehr . . . . .	63,59	1201,67	4334,40	5599,66
Mecklenburger Friedrich-Franz-Verkehr . . . . .	29,88	368,96	1208,67	1607,51
Lübeck-Büchener Verkehr . . . . .	15,01	234,07	446,69	695,77
Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verkehr . . . . .	14,42	298,23	1679,46	1992,11
Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr . . . . .	—	—	1170,00	1170,00
Böhmischer Kohlen-Verkehr . . . . .	—	—	10,00	10,00
Berlin-Anhalter Verkehr . . . . .	0,25	5,31	—	5,56
Summa	123,15	2108,24	8849,22	11080,61
<b>C. Gesamt-Verkehr.</b>				
Ludwigslust . . . . .	12,52	52,81	708,36	773,69
Neustadt . . . . .	26,16	323,91	1974,28	2324,35
Parchim . . . . .	121,78	2338,25	8814,28	11274,31
Summa	160,46	2714,97	11496,92	14372,35

## Vergleichende Zusammenstellung der Betriebsergebnisse etc. in den Jahren 1881 und 1882.

Gegenstand.	1881	1882		
<b>Leistungen der Betriebsmittel.</b>				
Fahrplanmäßige Personen- und gemischte Züge . . . . .	2188	2190		
Vor- und Extrazüge . . . . .	27	13		
Lokomotiv-Kilometer . . . . .	59552	59505		
Davon Nutz-Kilometer . . . . .	57696	57495		
Wagenachs-Kilometer . . . . .	636922	673299		
<b>Personen- und Gepäckverkehr.</b>				
Anzahl der beförderten Personen . . . . .	51391	53944		
Anzahl der Personen-Kilometer . . . . .	1,062373	1,093046		
Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr in <i>M</i>	61825	63989		
Jeder Reisende hat eingebracht . . . . . <i>S</i>	120,3	118,6		
Jeder Personen-Kilometer hat eingebracht . . . . . <i>n n</i>	5,82	5,85		
<b>Güterverkehr.</b>				
Anzahl der beförderten Tonnen . . . . .	23862	27038		
Einnahmen aus dem Güterverkehr . . . . . <i>M</i>	69001	75301		
Jede Tonne hat durchschnittlich eingebracht . . . . . <i>n</i>	2,89	2,78		
<b>Einnahmen.</b>				
Sonstige Einnahmen . . . . . in <i>n</i>	3872	3924		
Gesamt-Einnahmen . . . . . <i>n n</i>	134698	143214		
Einnahme pro Kilometer Bahnlänge . . . . . <i>n n</i>	5171	5497		
Einnahme pro Nutz-Kilometer . . . . . <i>n n</i>	2,3	2,49		
<b>Ausgaben.</b>				
Direkte Betriebsausgaben . . . . .	76185	77230		
Ausgabe pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	2925	2965		
Ausgabe pro Nutz-Kilometer . . . . .	1,32	1,31		
<b>Abschluss.</b>				
Ueberschuss der Einnahmen gegen die Ausgaben . . . . .	58513	65984		
wurde verwendet für:				
Einlage in den Erneuerungs- und Reservefond . . . . .	9000	9000		
Verzinsung des Anlagekapitals der Bahn (als Betriebs- pacht) . . . . .	23049	27307		
Rücklage z. Beamten-Unfall-Versicherung . . . . .	3600	3600		
Zur Deckung der Zinsverluste an den vom Betriebs- pächter für die Betriebsmittel verausgabten 150000 M.	3000	1500		
Betriebs-Ueberschüsse (für Haftpflicht, Risiko aus der Betriebsführung und Verdienst) . . . . .	19864	24577		



