



**Bericht über die Verwaltung der Mecklenburg-Schwerinschen Landeseisenbahn : im Betriebsjahr ...**

**1892/1893 : Bericht über die Verwaltung der Großherzoglich Mecklenburgischen  
Friedrich Franz-Eisenbahn : Mit Uebersichts-Karte**

Schwerin: Druck der Bärensprungschens Hofbuchdruckerei, 1893

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn176600153X>

Band (Zeitschrift)    Freier  Zugang     **PUBLIC DOMAIN**    OCR-Volltext



Report  
über die  
Mecklenburgische  
Friedrich-Franz-  
Eisenbahn  
1892/93.





~~M. 138. f. 45.~~

C. 4027. 3.



Verichl

Der 18. März 1893

Großherzoglich Mecklenburgischer Friedrich-Schule

Stettin

an den Herrn

1892/93

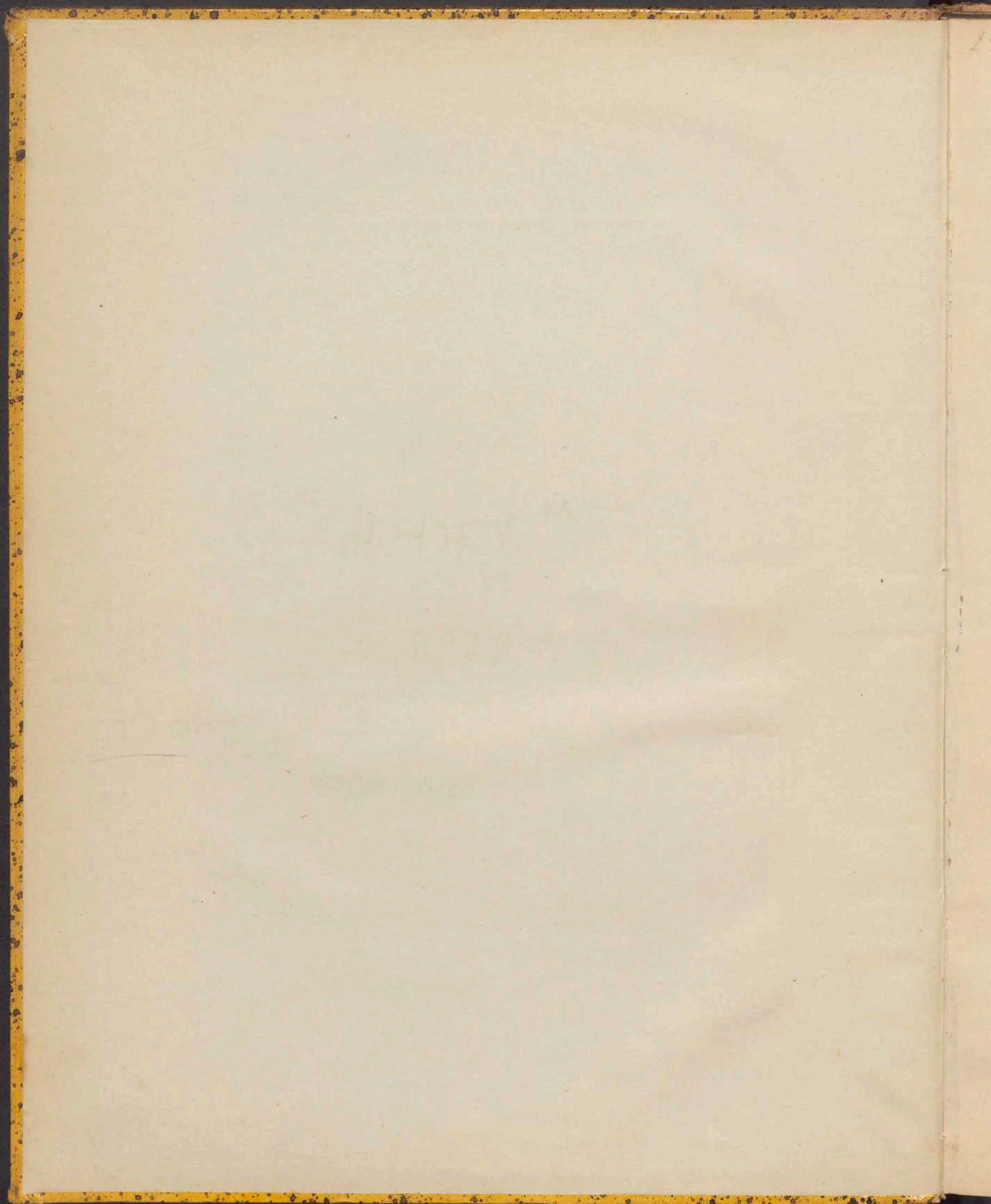
Der Herr Direktor

Stettin

Der Herr Direktor der Friedrich-Schule

Stettin







24.

# Bericht

über die Verwaltung der

## Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz- Eisenbahn

im Betriebsjahre

1892/93.

~~~~~  
Mit Übersichts-Karte.  
~~~~~

Schwerin.

Druck der Bärensprung'schen Hofbuchdruckerei.

1893.







## Inhalts-Verzeichniß.

| I. Bau und Ausrüstung der Bahn.   |  | Seite |
|---|--|-------|
| 1. Einleitung . . . . .   |  | 1     |
| 2. Betriebsstrecken und Anschlüsse . . . . .                                  |  | 1     |
| 3. Bahnbeschreibung . . . . .   |  | 3     |
| 4. Bahnunterhaltung . . . . .   |  | 12    |
| 5. Betriebsmittel . . . . .   |  | 12    |
| 6. Anlage-Kapital . . . . .   |  | 13    |
| II. Betrieb.  |  |       |
| 1. Betriebslänge . . . . .  |  | 14    |
| 2. Betriebsorganisation im Allgemeinen . . . . .                              |  | 14    |
| 3. Betriebsdienst . . . . .   |  | 17    |
| A. Allgemeines . . . . .  |  | 17    |
| B. Fahrpläne . . . . .  |  | 18    |
| C. Betriebsstörungen . . . . .  |  | 18    |
| D. Unfälle . . . . .  |  | 19    |
| 4. Verkehrsverhältnisse . . . . .   |  | 20    |
| A. Allgemeines . . . . .  |  | 20    |
| B. Personen- und Gütertarife . . . . .  |  | 21    |
| C. Leistungen der Betriebsmittel . . . . .                                    |  | 24    |
| D. Verkehrsumfang . . . . .   |  | 25    |
| E. Telegraphen-Verkehr . . . . .  |  | 27    |
| 5. Ergebnisse des Betriebes . . . . .   |  | 28    |
| A. Einnahmen und Ausgaben im Allgemeinen . . . . .                            |  | 28    |
| B. Einnahmen im Besonderen . . . . .  |  | 29    |
| a. aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr . . . . .                             |  | 29    |
| b. aus dem Güter-Verkehr . . . . .  |  | 30    |
| c. sonstige Einnahmen . . . . .   |  | 31    |
| C. Ausgaben im Besonderen . . . . .   |  | 31    |
| 1. Persönliche Ausgaben . . . . .   |  | 31    |
| 2. Sachliche Ausgaben . . . . .   |  | 32    |
| a. Allgemeine Kosten . . . . .  |  | 32    |
| b. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen . . . . .                          |  | 33    |
| c. Kosten des Bahntransports . . . . .  |  | 33    |
| d. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände . . . . .                     |  | 34    |
| e. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen . . . . . |  | 34    |
| f. Kosten der Benützung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten . . . . .           |  | 35    |
| g. Kosten für Benützung fremder Betriebsmittel . . . . .                      |  | 36    |



### III. Anlagen.

- I. Anlage-Kapital der im Besitz des Landes befindlichen Bahnen.
- II. Aufwendungen für die im Besitz des Landes befindlichen Bahnen.
- III. Einnahmen und Ausgaben der unter Großherzoglicher Verwaltung vereinigten normalspurigen Eisenbahnen.
- IV. Einnahmen und Ausgaben der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (einschließlich Doberan-Heiligendamm).
- V. Einnahmen und Ausgaben der Bismar-Karower Eisenbahn.
- VI. Einnahmen und Ausgaben der Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm.
- VII. Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Personen.
- VIII. Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Eil- und Frachtgüter.
- IX. Stationsweise Zusammenstellung der beförderten Leichen, Fahrzeuge und Viehstücke.
- X. Stationsweise Uebersicht der Güterbewegung nach Waarengattungen im Versande.
- XI. Stationsweise Uebersicht der Güterbewegung nach Waarengattungen im Empfange.
- XII. Monatsweise Zusammenstellung der Einnahmen der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (einschließlich Doberan-Heiligendamm).
- XIII. Monatsweise Zusammenstellung der Einnahmen der Bismar-Karower Eisenbahn.
- XIV. Bildliche Darstellung der monatlichen Betriebs-Einnahmen (incl. Doberan-Heiligendamm und Bismar-Karow) in den Betriebsjahren (1888/89) 1889/90 bis 1892/93.
- XV. Bildliche Darstellung der Jahres-Einnahmen in den Betriebsjahren (1888/89) 1889/90 bis 1892/93.
- XVI. Bildliche Darstellung des Personen-Verkehrs in den Betriebsjahren (1888/89) 1889/90 bis 1892/93.
- XVII. Bildliche Darstellung des Güter-Verkehrs in den Betriebsjahren (1888/89) 1889/90 bis 1892/93.
- XVIII. a. Bildliche Darstellung der in den Betriebsjahren (1888/89) 1889/90 bis 1892/93 geleisteten Personenkilometer.  
b. Bildliche Darstellung der in den Betriebsjahren (1888/89) 1889/90 bis 1892/93 geleisteten Tonnenkilometer.
- XIX. Nachweisung des Unterschiedes zwischen der Normalfracht und der Ausnahmefracht für Wagenladungsgüter, welche zu bestehenden Ausnahmefrachtsätzen befördert sind.



# I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

## 1. Einleitung.

Ueber die Entstehungsgeschichte der einzelnen Eisenbahnlinien, welche nach Erwerb aus Landesmitteln seit dem 1. April 1890 zur

„Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn“ vereinigt worden sind, enthält der Bericht für das Betriebsjahr 1890/91 unter I<sup>1</sup> die näheren Angaben.

## 2. Betriebsstrecken und Anschlüsse.

Die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn umfaßte am Ende des Betriebsjahres 1892/93 folgende Linien:

|   |           |
|---|-----------|
| 1) Lübeck—preussische Landesgrenze bei Strasburg i. U./M. | 229,63 km |
| 2) Ludwigslust—Kleinen—Wismar*)                           | 68,15 „   |
| 3) Bülow—Rostock  | 31,91 „   |
| 4) Güstrow—Neu-Rufieten (Schwaan)                         | 15,14 „   |
| 5) (Meyenburg) Landesgrenze—Plau—Güstrow                  | 59,78 „   |
| 6) (Güstrow) Primerburg—Plaaz                             | 9,65 „    |
| 7) Waren—Malchin  | 27,60 „   |
| 8) Teterow—Gnoien   | 26,50 „   |
| 9) Hagenow—Holtshusen (Schwerin)                          | 18,77 „   |
| 10) Schwerin—Crivitz                                      | 24,34 „   |
| 11) Dömitz—Malliß—Ludwigslust                             | 30,28 „   |
| 12) Lübtzeen—Malliß                                       | 23,27 „   |
| 13) Wismar—Doberan—Rostock                                | 58,81 „   |
| 14) Doberan—Heiligendamm (Schmalspurbahn)                 | 6,61 „    |

Zusammen 629,74 km

Hiervon waren

|  |           |
|--|-----------|
| 1) normalspurige Bahnen                |           |
| a. Hauptbahnen                         | 365,85 km |
| b. Bahnen untergeordneter Bedeutung**) | 257,28 „  |

Zusammen 623,13 km

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| 2) schmalspurige Bahn | 6,61 „ |
|-----------------------|--------|

Es entfielen von der Gesamtlänge

|                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| auf Mecklenburg-Schwerin             | 560,85 km |
| auf Mecklenburg-Strelitz             | 62,01 „   |
| auf das Gebiet der Hansestadt Lübeck | 6,88 „    |

\*) In Folge Neuvermessung gegen das Vorjahr um 0,08 km kürzer festgestellt.

\*\*) Von der Linie (Meyenburg) Landesgrenze—Plau—Güstrow wird die 21,71 km lange Strecke Ratow—Güstrow nach Maßgabe der Betriebs-Ordnung betrieben.



Anschlußbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, waren — abgesehen von den Anschlußgleisen der Zuckerfabriken zu Güstrow, Malchin, Stavenhagen und Wismar und anderen industriellen Anlagen, welche zusammen eine Länge von 7,10 km haben — vorhanden:

- a. die schmalspurige, landwirthschaftlichen Zwecken dienende Bahn von Neubukow nach Blengow, deren Länge bei der im Berichtsjahre vorgenommenen Schlußvermessung zu 13,49 km — gegen 13,38 km im Vorjahre — ermittelt ist,
- b. die vollspurige Bahn zur Beförderung von Rüben und anderen landwirthschaftlichen Produkten von Dölitz nach Grammw, 11,93 km lang.

Die erstere, auf freier Strecke vor Neubukow an die Linie Wismar—Rostock anschließende Bahn (der Anschlußpunkt führt die Bezeichnung Neubukow Dw.) ist auf Kosten des Landes erbauet und am 6. October 1890 in Betrieb genommen worden; die andere, auf dem Haltepunkt Dölitz an die Linie Teterow—Gnoien anschließende Bahn steht zur Zeit im Eigenthum eines Consortiums, welches das erforderliche Baucapital von 308 000 *M* gegen Ausgabe von Antheilscheinen (616 Stück) zum Nominalbetrage von je 500 *M* aufgebracht hat. Nach einem mit demselben getroffenen Abkommen sind 25 % derjenigen Brutto-Fracht-Einnahme, welche die Strecke Teterow—Gnoien durch den Local-Verkehr mit der Anschlußbahn gewinnt, an die Rübenbahn-Gesellschaft herauszuzahlen. Diese Zahlung wird ausschließlich zur Tilgung der Antheilscheine verwendet. Sämmtliche getilgte Antheilscheine gehen in das Eigenthum der Großherzoglichen Regierung über zu der Wirkung, daß dieselbe nach vollständiger Tilgung der Antheilscheine ohne weitere Zahlung Eigenthümerin der Bahn wird. Bis Ende des Betriebsjahres 1892/93 sind von diesen Antheilscheinen 52 Stück à 500 *M* = 26 000 *M* zur Einlösung gelangt.

Anschlüsse sind vorhanden:

- 1) an die Königlich Preussischen Staats-Eisenbahnen:
  - a. Directionsbezirk Altona: in Hagenow, Ludwigslust, Dömitz und auf der Landesgrenze bei Meyenburg,
  - b. Directionsbezirk Berlin: in Neubrandenburg, Strassburg i. N./M. (Landesgrenze) und Rostock,
- 2) an die Lübeck—Büchener und Lübeck—Hamburger Eisenbahn in Lübeck,
- 3) an die Neustrelitz—Barnemünder Eisenbahn (Deutsch-Nordischer Lloyd) in Rostock, Lalandorf, Waren und Plaaz,
- 4) an die Mecklenburgische Südbahn in Neubrandenburg, Waren und Karow,
- 5) an die Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn in Neubrandenburg,
- 6) an die Parchim—Ludwigsluster Eisenbahn in Ludwigslust,
- 7) an die Wismar—Karower Eisenbahn in Wismar (Hornstorf), Blankenberg und Karow.

Neben den dem Lande eigenthümlich gehörenden Bahnen wird auch die 71,43 km lange Wismar—Karower Eisenbahn für Rechnung des Landes mitbetrieben und zwar auf Grund eines Pachtvertrages, welcher zwischen dem früheren Betriebspächter derselben und der Wismar—Karower Eisenbahn-Gesellschaft, als Eigenthümerin der Bahn, auf 15 Jahre — am 1. Januar 1888 beginnend — abgeschlossen und auf die Großherzogliche Regierung übertragen worden ist.

Nach diesem Pachtvertrage ist Pächter verpflichtet, die sämmtlichen Betriebsausgaben zu bestreiten, sowie die regulativmäßigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds, Reservefonds und Reservebaufonds der Gesellschaft im Höchstbetrage von jährlich zusammen 32 000 *M* zu leisten und außerdem eine jährliche Pacht von 104 000 *M* zu zahlen. Steigt die Jahres-Brutto-Einnahme aus dem Betriebe der Bahn über den Betrag von 327 000 *M*, so ist der Pächter berechtigt, etwaige Mindereinnahmen früherer Betriebsjahre zunächst von dem sich über diese Summe hinaus ergebenden Ueberschuß in Abzug zu bringen, worauf der verbleibende Rest in der Weise getheilt wird, daß  $\frac{1}{5}$  desselben der Pächter als Gewinnantheil erhält und  $\frac{4}{5}$  zur Vertheilung an die Actionäre der Gesellschaft verwendet werden.



Für das Betriebsjahr 1892/93 hat diese Bestimmung keine praktische Bedeutung, da in demselben die Brutto-Einnahme aus dem Betriebe nur 211 593,72 *M* betragen hat. Der baare Zuschuß, welchen die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung zur Erfüllung der contractlichen Verpflichtungen an die Wismar—Rarower Bahn hat leisten müssen, betrug 99 398,58 *M*. Die eventualiter aus den Einnahmen späterer Jahre während der laufenden Pachtzeit der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung von der Gesellschaft zu leistende Nachzahlung stellt sich

|              |         |      |     |   |   |   |   |            |                     |
|--------------|---------|------|-----|---|---|---|---|------------|---------------------|
| pro          | Januar  | 1890 | auf | . | . | . | . | 31 167,08  | <i>M</i>            |
|              | März    |      |     | . | . | . | . |            |                     |
| "            | 1890/91 | "    | "   | . | . | . | . | 121 226,74 | "                   |
| "            | 1891/92 | "    | "   | . | . | . | . | 114 141,96 | "                   |
| "            | 1892/93 | "    | "   | . | . | . | . | 99 398,58  | "                   |
| zusammen auf |         |      |     |   |   |   |   |            | 365 934,36 <i>M</i> |

### 3. Bahnbeschreibung.

#### A. Allgemeine Beschreibung der einzelnen Linien.

Die Beschreibung der einzelnen Linien ist in dem Bericht über das Betriebsjahr 1891/92 unter I 3. A. 1 bis 15 enthalten, auf welchen dieserhalb verwiesen wird.

#### B. Unterbau.

Auch in Ansehung des Unterbaues kann auf die Beschreibung in dem Berichte für das Betriebsjahr 1891/92 unter I. 3. B. verwiesen werden.

#### C. Oberbau.

Im Betriebsjahre 1892/93 sind rund 3 km neue Nebengleise hinzugekommen; die Gesamtlänge aller Gleise beträgt demnach rund 825 km, wovon rund 158 km auf die Nebengleise entfallen. Die Länge der durchgehenden Hauptgleise und der Anschlußgleise hat sich nicht verändert und mit rund 667 km Bestand behalten.

Mit der Auswechselung von Eisenschienen gegen Stahlschienen ist fortgefahren: es sind 9,13 km Eisenschienen in 134 mm hohe breitbasige Stahlschienen umgebaut, und bestehen mithin von den Hauptgleisen 603 km aus Stahlschienen und 64 km aus Eisenschienen.

Das Hauptgleis der Rübenbahn Dölitz—Grammow hat eine Verlängerung um 0,10 km erfahren und beträgt dasselbe 11,93 km.

Auf der Schmalspurbahn Neubukow—Blengow mußte eine erhebliche Auswechselung von Schienen stattfinden, da beim Bau der Bahn, der noch von der Wismar-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft veranlaßt war, Altschienen in die Gleise gelegt waren, die sich sehr stark abgängig erwiesen. Außerdem wurde eine Verstärkung des Oberbaues in den zahlreichen Curven erforderlich.

Im Uebrigen wird wegen der Oberbauverhältnisse auf die Angaben in dem vorjährigen Bericht unter I. 3. C. verwiesen.

#### D. Weichen.

Am Ende des Betriebsjahres waren vorhanden:  
auf den eigenen Vollspurbahnstrecken, einschl. der auf Bahnhof Rarow liegenden Weichen der Wismar-Rarower Eisenbahn . . . . . 1119 Stück  
auf Wismar—Rarow außerdem . . . . . 59 "  
auf Dölitz—Grammow . . . . . 12 "  
ferner auf den Schmalspurbahnstrecken Doberan—Heiligendamm und Neubukow—Blengow . . . 30 "  
dabei ist eine einfache Kreuzungsweiche gleich 2 und eine doppelte Kreuzungsweiche gleich 4 einfachen Weichen gerechnet.



### E. Schwellen.

Die Beschreibung der Schwellen in dem vorjährigen Bericht unter I. 3. E. ist auch jetzt noch zutreffend.

### F. Brücken und Durchlässe.

Bei den Durchlässen und Wegeunterführungen sind erhebliche Veränderungen nicht eingetreten, dagegen sind von den im Berichte pro 1891/92 unter I. 3. F. aufgezählten Uebergängen in Schienenhöhe eingegangen:

- 4 mit Handschranken,
- 7 mit Zugschranken,
- 3 ohne Schranken,

und hinzugekommen:

12 für den Privatverkehr unter Verschuß,

demnach sind jetzt im Ganzen vorhanden 1002 Uebergänge.

Auf der Bismar—Karower Bahn ist

- 1 eiserner Röhrendurchlaß hinzugekommen und
- 1 Cementröhrendurchlaß eingegangen.

Im Uebrigen bleiben die Angaben in dem vorjährigen Bericht unter I. 3. F. von Bestand.

### G. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

In den Steigungs- bzw. Krümmungsverhältnissen, wie solche bei der allgemeinen Beschreibung der einzelnen Bahnlinien in dem vorjährigen Bericht unter I. A. 1—15 besprochen sind, haben Veränderungen nicht stattgefunden.

### H. Bahnstationen.

Die nachstehende Zusammenstellung enthält die Namen der Bahnstationen (Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte, Ladestellen, Kreuzungsstellen, Anschlußstellen, Block- und Signalstationen), sowie die Entfernungen ihrer Verkehrsschwerpunkte (Mitte des Stationsgebäudes, der Blockstationsbude oder des Nebengleises, Backenschienestoß der Anschlußweiche) unter einander und vom Anfang der betreffenden Bahnlinie, also die Betriebslängen.

|  | Entfernung<br>von |                            |                                  | Entfernung<br>von |                            |
|--|-------------------|----------------------------|----------------------------------|-------------------|----------------------------|
|  | einander          | der<br>Anfangs-<br>station |                                  | einander          | der<br>Anfangs-<br>station |
|  | km                | km                         |                                  | km                | km                         |
| <b>1) Lübeck—Landesgrenze (—Stras-</b> |                   |                            | Bahnhof Blankenberg i. M. FF.    | 3,94              | 76,84                      |
| <b>burg).</b>                          |                   |                            | Ladestelle Friedrichswalde . . . | 4,23              | 81,07                      |
| Personenbahnhof Lübeck . . .           |                   | 0,00                       | Haltestelle Warnow . . . . .     | 8,39              | 89,46                      |
| Rangirbahnhof Lübeck . . . .           | 3,07              | 3,07                       | Bahnhof Bügow . . . . .          | 10,33             | 99,79                      |
| Haltestelle Lüdersdorf i. M. . .       | 8,10              | 11,17                      | Signalstation Schwiesow . . .    | 10,16             | 109,95                     |
| Bahnhof Schönberg i. M. . . .          | 8,18              | 19,35                      | Bahnhof Güstrow . . . . .        | 3,31              | 113,26                     |
| Haltestelle Grieben . . . . .          | 9,66              | 29,01                      | Kreuzungsstelle Klueß . . . .    | 8,96              | 122,22                     |
| Bahnhof Grevesmühlen . . . .           | 7,71              | 36,72                      | Bahnhof Laldorf FF. . . . .      | 6,81              | 129,03                     |
| Haltestelle Plüschow . . . . .         | 7,28              | 44,00                      | Haltestelle Wokern . . . . .     | 8,04              | 137,07                     |
| Bahnhof Bobitz . . . . .               | 6,56              | 50,56                      | Bahnhof Teterow . . . . .        | 5,22              | 142,29                     |
| „ Kleinen . . . . .                    | 8,76              | 59,32                      | Ladestelle Hohen-Mistof . . .    | 6,71              | 149,00                     |
| Haltestelle Bentzow . . . . .          | 8,31              | 67,63                      | Privat-Haltepunkt Kemplin . .    | 3,06              | 152,06                     |
| Ladestelle Bibow . . . . .             | 5,27              | 72,90                      | Bahnhof Malchin . . . . .        | 4,25              | 156,31                     |



|   | Entfernung<br>von |                                  |
|---|-------------------|----------------------------------|
|   | einander<br>km    | der<br>Anfangs-<br>station<br>km |
| Blockstation Scharprow . . .                  | 7,08              | 163,39                           |
| Bahnhof Stavenhagen . . .                     | 4,12              | 167,51                           |
| Ladestelle Rastorf . . .                      | 11,75             | 179,26                           |
| Haltestelle Kleeth . . .                      | 3,14              | 182,40                           |
| Bahnhof Mölln i. M. . .                       | 4,55              | 186,95                           |
| Blockstation Blankenhof . . .                 | 4,32              | 191,27                           |
| Kreuzungsstelle Weitin . . .                  | 5,44              | 196,71                           |
| Bahnhof Neubrandenburg FF. . .                | 4,21              | 200,92                           |
| Haltestelle Sponholz . . .                    | 7,18              | 208,10                           |
| Kreuzungsstelle Rapsenhagen . . .             | 8,90              | 217,00                           |
| Bahnhof Dargitzhof . . .                      | 5,97              | 222,97                           |
| Landesgrenze . . .                            | 6,66              | 229,63                           |
| Bahnhof Strasburg U.-M. . .                   | (5,44)            | (235,07)                         |
| 2) Ludwigslust—Wismar.                        |                   |                                  |
| Bahnhof Ludwigslust . . .                     |                   | 0,00                             |
| Haltestelle Lüblow . . .                      | 8,99              | 8,99                             |
| " Rastow . . .                                | 5,66              | 14,65                            |
| " Sülstorf . . .                              | 6,87              | 21,52                            |
| Bahnhof Holtzhusen . . .                      | 5,02              | 26,54                            |
| Blockstation Bude 99 (Krebs-<br>förden) . . . | 4,33              | 30,87                            |
| Bahnhof Schwerin . . .                        | 5,21              | 36,08                            |
| Haltestelle Lübstorf . . .                    | 10,69             | 46,77                            |
| Bahnhof Kleinen . . .                         | 5,76              | 52,53                            |
| Blockstation und Kiesweiche<br>Möbentin . . . | 4,99              | 57,52                            |
| Privat-Ladestelle Brusenbeck . . .            | 0,11              | 57,63                            |
| Haltestelle Mecklenburg . . .                 | 4,16              | 61,79                            |
| Privat-Ladestelle Rosenthal . . .             | 1,40              | 63,19                            |
| Bahnhof Wismar . . .                          | 4,96              | 68,15                            |
| Hafen Wismar . . .                            | (0,84)            |                                  |
| 3) Bützow—Rostock.                            |                   |                                  |
| Bahnhof Bützow . . .                          |                   | 0,00                             |
| Signalstation Neu-Rufieten . . .              | 12,23             | 12,23                            |
| Bahnhof Schwaan . . .                         | 2,22              | 14,45                            |
| Blockstation Bölschow . . .                   | 9,14              | 23,59                            |
| Bahnhof Rostock FF. . .                       | 7,62              | 31,21                            |
| Hafen Rostock . . .                           | (0,82)            |                                  |

|   | Entfernung<br>von |                                  |
|---|-------------------|----------------------------------|
|   | einander<br>km    | der<br>Anfangs-<br>station<br>km |
| 4) Güstrow—Neu-Rufieten<br>(—Schwaan).      |                   |                                  |
| Bahnhof Güstrow . . .                       |                   | 0,00                             |
| Signalstation Schwiesow . . .               | 3,31              | 3,31                             |
| Haltestelle Lüßow . . .                     | 3,02              | 6,33                             |
| " Mistorf . . .                             | 4,31              | 10,64                            |
| Signalstation Neu-Rufieten . . .            | 4,50              | 15,14                            |
| Bahnhof Schwaan . . .                       | (2,22)            | (17,36)                          |
| 5) Meyenburg—Landesgrenze—<br>Güstrow.      |                   |                                  |
| Bahnhof Meyenburg . . .                     |                   |                                  |
| Landesgrenze . . .                          | (2,08)            | 0,00                             |
| Haltestelle Wendisch-Briborn . . .          | 1,47              | 1,47                             |
| " Ganzlin . . .                             | 4,88              | 6,35                             |
| Anschlußstelle Plau-Stärke-<br>fabrik . . . | 8,04              | 14,39                            |
| Bahnhof Plau . . .                          | 0,81              | 15,20                            |
| " Karow . . .                               | 9,37              | 24,57                            |
| Privat-Ladestelle Karower<br>Forst . . .    | 6,03              | 30,60                            |
| Ladestelle Boffow . . .                     | 2,98              | 33,58                            |
| Bahnhof Arfow . . .                         | 4,48              | 38,06                            |
| Haltestelle Klein-Grabow . . .              | 6,24              | 44,30                            |
| " Hoppenrade . . .                          | 3,52              | 47,82                            |
| Haltepunkt Alueß . . .                      | 5,07              | 52,89                            |
| Haltestelle Primerburg . . .                | 3,41              | 56,30                            |
| Bahnhof Güstrow . . .                       | 3,48              | 59,78                            |
| 6) (Güstrow)—Primerburg—Plaaß.              |                   |                                  |
| Bahnhof Güstrow . . .                       |                   |                                  |
| Haltestelle Primerburg . . .                | (3,48)            | 0,00                             |
| " Glasewitz . . .                           | 3,96              | 3,96                             |
| " Mierendorf . . .                          | 3,94              | 7,90                             |
| Bahnhof Plaaß . . .                         | 1,75              | 9,65                             |
| 7) Waren—Malchin.                           |                   |                                  |
| Hafen Waren . . .                           |                   |                                  |
| Bahnhof Waren . . .                         | (1,25)            | 0,00                             |
| Haltestelle Schönau-Falken-<br>hagen . . .  | 7,17              | 7,17                             |
| Haltestelle Levenstorf . . .                | 2,00              | 9,17                             |



|   | Entfernung<br>von |                                  |
|---|-------------------|----------------------------------|
|   | einander<br>km    | der<br>Anfangs-<br>station<br>km |
| Ladestelle Hinrichshagen . . .                    | 1,26              | 10,43                            |
| Haltestelle Schwinkendorf . . .                   | 3,18              | 13,61                            |
| " Bafedow . . .                                   | 3,23              | 16,84                            |
| " Gielow . . .                                    | 4,80              | 21,64                            |
| Bahnhof Malchin . . .                             | 5,96              | 27,60                            |
| <b>8) Teterow—Gnoien.</b>                         |                   |                                  |
| Bahnhof Teterow . . .                             |                   | 0,00                             |
| Haltestelle Teterow-See . . .                     | 1,90              | 1,90                             |
| " Thürkow . . .                                   | 5,22              | 7,12                             |
| Ladestelle Schwegin . . .                         | 3,04              | 10,16                            |
| Haltestelle Groß-Wüstenfelde . . .                | 2,21              | 12,37                            |
| " Schrödershof . . .                              | 2,49              | 14,86                            |
| " Poggelow . . .                                  | 2,31              | 17,17                            |
| Ladestelle Alt-Vorwerk . . .                      | 2,91              | 20,08                            |
| Haltestelle Klein-Lunow . . .                     | 0,75              | 20,83                            |
| " Dölitz i. M. . .                                | 4,05              | 24,88                            |
| Bahnhof Gnoien . . .                              | 1,62              | 26,50                            |
| <b>9) Hagenow—Holtthußen.</b>                     |                   |                                  |
| Bahnhof Hagenow . . .                             |                   | 0,00                             |
| Haltepunkt Kirch-Tesar . . .                      | 5,05              | 5,05                             |
| Haltestelle Zachun . . .                          | 7,21              | 12,26                            |
| Bahnhof Holtthußen . . .                          | 6,51              | 18,77                            |
| <b>10) Schwerin—Crivitz.</b>                      |                   |                                  |
| Bahnhof Schwerin . . .                            |                   | 0,00                             |
| Privat-Ladestelle Schwerin-<br>Schlachthaus . . . | 1,41              | 1,41                             |
| Haltepunkt Wüstenmark . . .                       | 4,99              | 6,40                             |
| Riesweiche Conrade . . .                          | 4,57              | 10,97                            |
| Haltestelle Plate . . .                           | 3,47              | 14,44                            |
| " Sukow . . .                                     | 3,57              | 18,01                            |
| Bahnhof Crivitz . . .                             | 6,33              | 24,34                            |
| <b>11) Dömitz—Ludwigslust.</b>                    |                   |                                  |
| Hafen Dömitz . . .                                |                   |                                  |
| Bahnhof Dömitz . . .                              | (0,95)            | 0,00                             |
| Haltestelle Neu-Kalitz . . .                      | 5,28              | 5,28                             |
| Bahnhof Mallitz . . .                             | 4,35              | 9,63                             |
| Haltepunkt Göhren . . .                           | 3,07              | 12,70                            |
| Haltestelle Eldena . . .                          | 4,02              | 16,72                            |
| Haltepunkt Alt-Karstädt . . .                     | 7,17              | 23,89                            |

|   | Entfernung<br>von |                                  |
|---|-------------------|----------------------------------|
|   | einander<br>km    | der<br>Anfangs-<br>station<br>km |
| Haltepunkt Tschentin . . .                                | 2,74              | 26,63                            |
| Riesweiche Ludwigslust . . .                              | 1,18              | 27,81                            |
| Bahnhof Ludwigslust . . .                                 | 2,47              | 30,28                            |
| <b>12) Lübtzchen—Mallitz.</b>                             |                   |                                  |
| Bahnhof Lübtzchen . . .                                   |                   | 0,00                             |
| Haltestelle Jessenitz . . .                               | 2,10              | 2,10                             |
| Privat-Ladestelle Lübtzche-<br>ner Forst . . .            | 2,29              | 4,39                             |
| Haltestelle Alt-Zabel . . .                               | 4,16              | 8,55                             |
| " Wosmer . . .  | 3,93              | 12,48                            |
| " Heiddorf . . .  | 7,49              | 19,97                            |
| Bahnhof Mallitz . . .                                     | 3,30              | 23,27                            |
| <b>13) Wismar—Rostock.</b>                                |                   |                                  |
| Bahnhof Wismar . . .                                      |                   | 0,00                             |
| Privat-Ladestelle Wismar-<br>Zuckerfabrik . . .           | 1,06              | 1,06                             |
| Privat-Ladestelle Wismar-<br>Lehmberg . . .               | 0,41              | 1,47                             |
| Haltestelle Hornstorf . . .                               | 3,95              | 5,42                             |
| " Kartlow . . .   | 3,31              | 8,73                             |
| Haltepunkt Steinhäusen . . .                              | 1,96              | 10,69                            |
| Haltestelle Hageböf . . .                                 | 2,05              | 12,74                            |
| " Teschow . . .   | 4,54              | 17,28                            |
| Umladestation Neubukow Dw. . .                            | 2,70              | 19,98                            |
| Bahnhof Neubukow . . .                                    | 2,22              | 22,20                            |
| Haltestelle Sandhagen . . .                               | 4,82              | 27,02                            |
| Bahnhof Kröpelin . . .                                    | 4,38              | 31,40                            |
| Haltestelle Reddelich . . .                               | 5,12              | 36,52                            |
| Bahnhof Doberan . . .                                     | 4,17              | 40,69                            |
| Haltestelle Althof . . .                                  | 1,82              | 42,51                            |
| " Parkentin . . .   | 3,66              | 46,17                            |
| " Groß-Schwaß . . .                                       | 4,61              | 50,78                            |
| Bahnhof Rostock Lloyd . . .                               | 5,69              | 56,47                            |
| " Rostock FF. . .   | 2,34              | 58,81                            |
| <b>14) Schmalspurbahnlinie Doberan—<br/>Heiligendamm.</b> |                   |                                  |
| Haltestelle Doberan-Bahnhof . . .                         |                   | 0,00                             |
| Haltepunkt Doberan-Stadt . . .                            | 0,86              | 0,86                             |
| " Rennbahn . . .  | 2,99              | 3,85                             |
| Haltestelle Heiligendamm . . .                            | 2,76              | 6,61                             |



|  | Entfernung<br>von |                                  |
|--|-------------------|----------------------------------|
|  | einander<br>km    | der<br>Anfangs-<br>station<br>km |
| <b>15) Schmalspurbahulinie Neubukow—</b> |                   |                                  |
| <b>Blengow mit zwei Abzweigungen</b>     |                   |                                  |
| — nach der vorgenommenen                 |                   |                                  |
| Schlußvermessung —                       |                   |                                  |
| Ladestelle Neubukow Dw. . .              |                   | 0,00                             |
| Privat-Ladestelle Busch-                 |                   |                                  |
| mühlen I. . . . .                        | 2,34              | 2,34                             |
| Privat-Ladestelle Busch-                 |                   |                                  |
| mühlen II. . . . .                       | 0,49              | 2,83                             |
| Anschlußstelle Rakow . . .               | 1,22              | 4,05                             |
| " Spriehusen . . . . .                   | 0,89              | 4,74                             |
| Privat-Ladestelle Sprie-                 |                   |                                  |
| husen II. . . . .                        | 1,17              | 5,91                             |
| Privat-Ladestelle Roggow I.              | 1,02              | 6,93                             |
| " " Roggow II. . . . .                   | 1,14              | 8,07                             |
| " " Blengow I. . . . .                   | 2,10              | 10,17                            |
| " " Blengow II. . . . .                  | 1,27              | 11,44                            |
| Abzweigung nach Rakow.                   |                   |                                  |
| Anschlußstelle Rakow . . .               |                   | 0,00                             |
| Privat-Ladestelle Rakow . .              | 0,90              | 0,90                             |
| Abzweigung nach Spriehusen.              |                   |                                  |
| Anschlußstelle Spriehusen .              |                   | 0,00                             |
| Privat-Ladestelle Sprie-                 |                   |                                  |
| husen I. . . . .                         | 0,50              | 0,50                             |
| Nicht im Besitze, aber im Betriebe       |                   |                                  |
| der Großherzoglich Mecklenburgischen     |                   |                                  |
| Friedrich Franz-Eisenbahn befindliche    |                   |                                  |
| Bahnlinien:                              |                   |                                  |
| <b>16) (Wismar—) Hornstorf—Rarow.</b>    |                   |                                  |
| Bahnhof Wismar . . . . .                 |                   |                                  |
| Haltestelle Hornstorf . . .              | (5,42)            | 0,00                             |

|                                      | Entfernung<br>von |                                  |
|--------------------------------------|-------------------|----------------------------------|
|                                      | einander<br>km    | der<br>Anfangs-<br>station<br>km |
| Haltestelle Barkstorf . . .          | 3,55              | 3,55                             |
| Bahnhof Neukloster . . .             | 6,94              | 10,49                            |
| " Warin . . . . .                    | 7,59              | 18,08                            |
| " Blankenberg                        |                   |                                  |
| (Wismar-Rarow)                       | 3,83              | 21,91                            |
| " Brüel i. M. . . . .                | 3,61              | 25,52                            |
| Haltestelle Weitendorf . .           | 3,81              | 29,33                            |
| Riesweiche Sternberg . .             | 1,57              | 30,90                            |
| Anschlußstelle Sternberg-            |                   |                                  |
| Ziegelei . . . . .                   | 0,89              | 31,79                            |
| Bahnhof Sternberg i. M. .            | 1,89              | 33,68                            |
| Haltepunkt Dabel . . . .             | 6,80              | 40,48                            |
| Haltestelle Borkow . . . .           | 3,60              | 44,08                            |
| " Below . . . . .                    | 6,77              | 50,85                            |
| Bahnhof Goldberg . . . .             | 6,33              | 57,18                            |
| Haltepunkt Wendisch-Waren            | 3,89              | 60,57                            |
| Haltestelle Damerow . . .            | 5,26              | 65,83                            |
| Bahnhof Rarow . . . . .              | 5,60              | 71,43                            |
| <b>17) (Gnoien—) Dölitz—Grammow.</b> |                   |                                  |
| Bahnhof Gnoien . . . . .             |                   |                                  |
| Haltestelle Dölitz i. M. . .         | (1,62)            | 0,00                             |
| Privat-Ladestelle Groß-Nie-          |                   |                                  |
| fähr . . . . .                       | 3,17              | 3,17                             |
| Privat-Ladestelle Tessen-            |                   |                                  |
| Chaussee . . . . .                   | 1,42              | 4,59                             |
| Privat-Ladestelle Samow .            | 2,12              | 6,71                             |
| " " Viecheln . . . . .               | 1,47              | 8,18                             |
| " " Nustrow . . . . .                | 1,62              | 9,80                             |
| " " Grammow . . . . .                | 1,88              | 11,68                            |
| bis zum Gleisende . . . .            | 0,25              | 11,93                            |

## I. Telegraphen-Einrichtungen.

### 1. Optische Telegraphen.

Auf den vollspurigen Strecken der Friedrich Franz-Eisenbahn sind vorhanden:

- 6 Blockstations-Signalmaste,
- 7 sonstige Signalmaste auf freier Strecke,
- 228 Signale auf und vor Bahnstationen,
- 12 Vorsignale,

zusammen 253 optische Telegraphen.



An den Schmalspurbahnlagen befindet sich nur 1 Signalmast in Neubukow Dw.  
Auf der Linie Hornstorf—Karrow der Wismar—Karrow Eisenbahn befinden sich  
13 Signalmaste auf und vor Stationen.  
Die Bahnlinie Dölitz—Grammow hat keine optischen Telegraphen.

## 2. Elektromagnetische Telegraphen.

Alle Strecken für den öffentlichen Verkehr — mit Ausnahme von Doberan—Heiligendamm — sind mit einer Telegraphenleitung versehen, in welche sämtliche Stationen eingeschaltet sind (Betriebs-Leitung), die Vollbahnstrecken außerdem noch mit einer Läutewerks-Leitung. Zu diesen beiden Leitungen tritt auf den Strecken Lübeck—Strasburg, Ludwigslust—Kleinen, Bützow—Rostock, Karrow—Güstrow und Wismar—Hornstorf sowie Güstrow—(Bützow)—Rostock—Doberan noch eine directe Leitung. In die directe Leitung sind nur die wichtigeren Stationen eingeschaltet.

Die Schmalspurbahnen und die Linie Dölitz—Grammow sind mit einer Telephon-Leitung ausgerüstet, welche bei der letztgenannten Bahn bis Gnoiien durchgeführt ist. Auf der Strecke Primerburg—Plaaz ist ferner zwischen der Station Glasewitz und der Mierendorfer Weiche eine Telephonleitung vorhanden.

Die Betriebs-Leitung ist in 20 Kreise eingetheilt und vermittelt den Zugmelddienst, auf Strecken, auf denen eine directe Leitung nicht besteht, den gesammten Depeschen-Verkehr.

Die in den Zügen der Vollbahnen mitgeführten tragbaren Streckenapparate werden vorkommendenfalls in diese Leitung eingeschaltet. Die directen Leitungen dienen lediglich dem Depeschen-Verkehr zwischen den größeren Stationen.

Die Gesamt-Leitungen haben eine Länge von 1513,19 km, wovon 0,70 km unterirdisch liegen. Die oberirdischen Leitungen bestehen aus verzinktem Eisendraht von 4 mm Stärke.

Die Batterien zum Betriebe der Morse-Apparate werden durch offene Weidinger-Elemente gebildet.

Auf den Strecken sind 325 Läutewerke, auf den Stationen 47 Stations-Läutewerke vorhanden, welche durch Magnet-Inductoren ausgelöst werden. (Auf der Rüben-Verladestelle Neubukow Dw. befindet sich ein Läutewerk, welches durch Batteriestrom von der Station Neubukow in Betrieb gesetzt werden kann.)

An Morse-Farbschreibern sind 159 aufgestellt. Ferner bestehen 23 Fernsprech-Verbindungen zwischen den Stationsbüreaus und den Einfahrt-Wärterbuden und zwischen Stationen und den Ladestellen.

Hierbei sind die Fernsprech-Verbindungen Doberan—Heiligendamm mit drei Stationen, Neubukow—Blengow mit 7 Stationen und (Gnoiien)—Dölitz—Grammow mit 7 Stationen als je eine Anlage gerechnet.

An Apparaten zur Blockirung von Signal- und Weichenhebeln auf den Stationen bezw. in den Einfahrt- und Stellwerks-Buden sind 9 vorhanden, ferner 3 Central-Weichen-Stellwerke.

Jeder fahrplanmäßige Zug auf den Strecken Lübeck—Strasburg, Ludwigslust—Wismar, Bützow—Rostock, Güstrow—Schwaan und Güstrow—Karrow ist mit einem tragbaren Streckenapparat, von denen insgesammt 32 vorhanden sind, ausgerüstet.

Auf der Strecke (Wismar)—Hornstorf—Karrow befinden sich 18 Morse-Apparate (Farbschreiber) auf den Stationen; ferner ist ein Sicherungsapparat zur Verbindung der Signal- und Weichenhebel (nur auf mechanischem Wege) vorhanden.

Die Strecke ist mit einer Betriebsleitung und einer directen Leitung versehen; die Gesammtlänge der oberirdischen Leitung, welche aus 4 mm starkem verzinktem Eisendraht besteht, beträgt 145 km.

## K. Besondere bauliche Anlagen.

### a) der Friedrich Franz-Eisenbahn.

Hauptreparatur-Werkstätten befinden sich in Schwerin und Malchin. In der letzteren werden auch neue Wagen gebaut. Eine kleinere Nebenwerkstatt befindet sich auf dem Rangirbahnhofe Lübeck.

In Bützow befindet sich eine Fettgas-Anstalt zur Erzeugung des zur Erleuchtung der Personenwagen erforderlichen Gases.



Anlagen zur Desinfection von Viehwagen befinden sich auf den Bahnhöfen Lübeck Ab., Kleinen, Bülow, Güstrow, Teterow, Malchin, Neubrandenburg, Schwerin, Wismar, Rostock, Plau und Malliß.

Zur Verladung schwerer Gegenstände dienen 4 feststehende Ladekräne, je einer auf den Bahnhöfen Schwerin, Wismar, Rostock und Neubrandenburg, 6 fahrbare Kräne mit niedrigen Rädern, 3 davon in den Reparaturwerkstätten und je einer auf den Bahnhöfen Bülow, Malchin und Stavenhagen, ferner 3 Paar Langholzladekräne, je eines in Blankenberg, Gnoien und Malliß.

Außerdem stehen 5 Wagenkräne und zu allen Kränen 2 Krahnwaagen zur Verfügung.

An Centesimalwaagen sind auf den Bahnstationen im ganzen 28 Stück vorhanden, darunter 4 nicht im Gleise liegende Viehwaagen.

Bei Malliß sind 4 Mastenkräne zum Niederlegen und Wiederaufrichten der Rahnmasten aufgestellt. Die beiden Mastenkräne in Plau befinden sich im Besitze der Großherzoglichen Flußbauverwaltung, an welche von der Eisenbahn-Verwaltung als Beitrag zu den Unterhaltungskosten der Kräne vereinbarungsmäßig jährlich 100 *M* zu zahlen sind.

An Wasserstationen sind 25 Stück in Benutzung, von denen 7 durch Menschenkraft, 11 durch Dampfmaschinen, darunter eine auf dem Gemeinschafts-Bahnhofe Ludwigslust, 1 durch Gaskraft und 3 durch Heißluftmaschinen betrieben und 3 (Lübeck Ab., Wismar und Rostock) aus den städtischen Wasserleitungen versorgt werden. Außerdem hat die Schmalspurbahnlinie Neubukow—Blengow für sich noch 2 Wasserstationen.

Die Anzahl der Locomotivschuppen hat sich um einen in Schwerin neu errichteten Schuppen mit 2 Ständen vermehrt.

#### b) der Wismar—Rarower Eisenbahn.

Je eine durch Dampfkraft (Aquapult) betriebene Wasserstation ist in Neukloster, Sternberg und Goldberg in Benutzung.

In Sternberg steht ein zweiständiger und in Goldberg ein einständiger Locomotivschuppen; in letzterem ist ein früher vorhandener 2. Stand zu einem Uebernachtungslocal für das Locomotivpersonal umgebaut.

### L. Im Laufe des Jahres 1892/93 erfolgte Vervollständigungen der Bahn nebst Zubehör.

#### I. Aus Betriebsfonds.

##### A. an den eigenen Strecken.

##### a. auf den Stationen.

- 1) Ausbau von Waschküchen in Parkentin (Theil), Bobitz und Lübtheen.
- 2) Erweiterung der Dienstwohnung in Kröpelin.
- 3) Erweiterung der Diensträume in Blankenberg.
- 4) Durchbau des Empfangsgebäudes in Rostock zwecks Erneuerung und Vergrößerung der Warteräume. (Theil).
- 5) Herstellung einer Wartehalle in Primerburg.
- 6) Herstellung von Abortgebäuden in Warnow (Pissoir) und Rarow.
- 7) Aufhöhung des Bahndammes an der Haltestelle Kl.-Grabow (Rest).
- 8) Aenderung der Gleisanlagen auf Bahnhof Ganzlin.
- 9) Herstellung von Viehbuchten in Gr.-Wüstenfelde, Pflasterung der Laderampe in Lübtheen und der Ladestraße in Eldena, sowie Herstellung einer Rampe in Kleeth.
- 10) Herstellung eines Brunnens und einer Hofeinfriedigung in Teterow-See.
- 11) Ergänzung einer Kohlenbanke in Güstrow.
- 12) Verlängerung des Bahnsteiges in Mistorf und Pflasterung des Bahnsteiges in Grevesmühlen.



- 13) Beseitigung von Profilbeschränkungen auf den Stationen Neubrandenburg und Teterow.
- 14) Herstellung eines Theils der Leitungskanäle des Weichen- und Signalstellwerks zu Neubrandenburg in Eisenconstruction
- 15) Ueberdeckung offener Drahtleitungen zum Schutz gegen Schneedruck auf diversen Stationen.
- 16) Vollständige Erneuerung der Abschlusstelegraphen auf mehreren Stationen.
- 17) Einrichtung von Bahnmeister-Dienstzimmern.

b) auf freier Strecke.

- 1) Auswechslung älterer Laschenconstructions gegen neue Normallaschen auf der Strecke Bügow—Lalendorf und Güstrow—Plau.
- 2) Einziehung von Unterlagsplatten in den Curven von weniger als 1000 m Radius auf Strecke Güstrow—Plau und Primmerburg—Plau.
- 3) Verstärkung des Oberbaues auf Strecke Krakow—Plau durch eine Schwelle pro Schienenlänge.
- 4) Neu- bzw. Umbau der Wärterbuden 83 und 84 (Strecke Schwerin—Kleinen), Nr. 160 (Strecke Blankenberg—Warnow), Nr. 205 (Strecke Schwaan—Rostock).
- 5) Neuherstellung von 2269,1 m Schneeschutzanlagen.
- 6) Drainirung des Planums an besonders feuchten Stellen der Strecke Grieben—Blankenberg.
- 7) Herstellung einer Schranke und Aufstellung einer Bude in Station 30,1 + 30 der Strecke Wismar—Rostock.
- 8) Herstellung einer zweiten Telegraphenleitung der Strecke Rostock—Doberan.
- 9) Neustationirung der Strecke Schwerin—Wismar.
- 10) Beschaffung von 2 portativen Streckenapparaten für die Züge der Strecke Güstrow—Krakow.

c) an Betriebsmitteln.

Für Normalspurbahnen.

- 1) Ausrüstung von 6 Gepäckwagen mit je einer Winde.
- 2) Beschaffung von 4 Stück Reserveleitungsrohren für mit Luftdruckbremse versehene Güterwagen.
- 3) Beschaffung der Normal-Personenzuglokomotive Nr. 82 mit Schlepptender einschließlich der Reservetheile.
- 4) Beschaffung von 5 offenen Güterwagen Nr. 5790—5794 mit Bremse, von je 11 000 kg Ladegewicht.

B. an der Strecke (Wismar)—Hornstorf—Rarow.  
vacat.

C. an der Strecke Dölitz—Grammow.  
vacat.

II. Aus anderen Fonds.

A. an den eigenen Strecken.

a) auf den Stationen.

- 1) Herstellung von Lokomotivschuppen-Räumen auf den Stationen Schwerin, Güstrow und Malchin.
- 2) Um- und Erweiterungsbauten von Stationsanlagen in Schönberg, Bobitz, Blankenberg, Güstrow, Malchin und Teterow (1. Raten).
- 3) Dgl. auf den Stationen Gnoiien, Thürkow (Theil), Kröpelin, Rarow, Hageböf, Kartlow und Plau.
- 4) Vervollständigung der Signaleinrichtungen der Stationen Güstrow, Schwiesow und Bügow (1. Raten).



- 5) Dgl. der Stationen Neubukow, Kröpstin, Doberan, Hageböf und Hoppenrade.
- 6) Beschaffung von Claus'schen Weichenverschlüssen für verschiedene Stationen.
- 7) Erbauung von Wärterwohnhäusern in Klueß, Hoppenrade und Hothusen, sowie Ausbau der Dienstwohnung in Eldena.
- 8) Herstellung von Materialien-Lagerplätzen und Lagerräumen in Schwerin und Malchin.
- 9) Anlage eines Haltepunktes in Tschentin.
- 10) Herstellung von Nebengleisen bei der Drehscheibe auf Bahnhof Schwerin.

b) auf freier Strecke.

- 1) Fertigstellung der Strecke Schwerin—Dömitz (Rest).
- 2) Neubau von Wärterwohnhäusern bei Bülchow, Wieck (2 Stück) und Augustenruh.
- 3) Herstellung einer Verladeweiche bei Krakow in Station 29,2.
- 4) Durchbau der Schmalspurbahn Neubukow—Blengow (Vervollständigung der Einrichtungen für das Ueberladen von Schmalspur- auf Normalspur-Wagen, für Verstärkung des Oberbaues etc.)

c) an Betriebsmitteln.

α. für Normalspurbahnen.

- 1) Beschaffung von 4 Normal-Personenzuglokomotiven Nr. 80/81 und 83/84 mit Schlepptender einschließlich der Reservetheile.
- 2) Beschaffung von 2 Normal-Güterzuglokomotiven Nr. 85/86 mit Schlepptender einschließlich der Reservetheile.
- 3) Beschaffung einer Normal-Tenderlokomotive Nr. 89 einschließlich der Reservetheile.
- 4) Beschaffung von 3 Stück Personenwagen III. Cl. Nr. 275/276 und 291, 2 mit, 1 ohne Bremse.
- 5) Beschaffung von 5 Stück Personenwagen IV. Cl. Nr. 570/571 und 550/552, 2 mit, 3 ohne Bremse.
- 6) Beschaffung von 5 Stück Plattformwagen ohne Bremse Nr. 4519/4521 und 4555/4556, je 15000 kg Ladefähigkeit.

β. für die Schmalspurbahn Neubukow—Blengow.

Beschaffung von 4 Stück Kippwagen.

B. an der Strecke (Wismar) — Hornstorf — Rarow.

- 1) Gleisumbau, Anlage einer Viehrampe und Anbau eines Güterschuppens auf Station Borkow.
- 2) Herrichtung zweier Uebernachtungslocale für das Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal im Lokomotivschuppen der Station Goldberg.
- 3) Herstellung eines Uebernachtungslocals für Arbeiter in Warfthorff.
- 4) Anbau eines Windfanges am Stationsgebäude in Hornstorf.
- 5) Ausrüstung der optischen Signale entsprechend der neuen Signal-Ordnung.
- 6) Beschaffung einer Stationstafel für Station Wendisch-Waren.
- 7) Pflasterung der Viehrampe in Brüel.
- 8) Anlage der Haltestelle Dabel.
- 9) Herstellung eines Durchlasses von 0,4 m Breite auf Bahnhof Brüel.

C. an der Strecke Dölitz—Grammow.

Erweiterung und Pflasterung der Ladeweiche Grammow.



#### 4. Bahnunterhaltung.

Zur Unterhaltung bzw. Erweiterung der baulichen Anlagen wurden im Betriebsjahre 1892/93 an neuen Oberbaumaterialien aus den Beständen der Materialien-Verwaltung verabsolgt:

2423 Stück = 21 102 lfd. Meter breitfüßige Schienen,

1 einfache Weiche 124 mm,

2 Herzstücke 1 : 10,

26513 Stück kieferne Mittelschwellen,

1388 „ „ Weichenschwellen = 4808 lfd. Meter.

#### 5. Betriebsmittel.

An Transportmitteln waren am Schlusse des Berichtsjahres — nach Abzug der ausrangirten — vorhanden:

|  | Betriebsmittel  |                               |                       |
|--|---|-------------------------------|-----------------------|
|  | der Großherzoglich Mecklenb. Friedrich Franz-Eisenbahn. | der Wismar-Karower Eisenbahn. | Gesamt-Bestand.       |
| <b>1) Locomotiven nebst Tendern:</b>                             |   |                               |                       |
| ungekuppelte . . . . .   | 5 Stück Locomotiven                                     | —                             | 5 Stück Locomotiven   |
| nebst . . . . .  | 5 „ Tendern   | —                             | 5 „ Tendern           |
| einfach gekuppelte . . . .                                       | 61 „ Locomotiven  | —                             | 61 „ Locomotiven      |
| nebst . . . . .  | 59 „ Tendern  | —                             | 59 „ Tendern          |
| zweifach gekuppelte . . . .                                      | 15 „ Locomotiven  | —                             | 15 „ Locomotiven      |
| nebst . . . . .  | 14 „ Tendern  | —                             | 14 „ Tendern          |
| <b>Tender-Locomotiven:</b>                                       |   |                               |                       |
| einfach gekuppelte . . . .                                       | 12 „ Locomotiven  | —                             | 12 „ Locomotiven      |
| zweifach gekuppelte . . . .                                      | 6 „ „   | 4 Stück Locomotiven           | 10 „ „                |
| <b>Zusammen</b>  | 99 Stück Locomotiven                                    | 4 Stück Locomotiven           | 103 Stück Locomotiven |
| <b>nebst</b>   | 78 „ Tendern  | —                             | 78 „ Tendern          |
| <b>2) Personenwagen:</b>   | 218 Stück   | 6 Stück                       | 224 Stück             |
| <b>3) Gepäckwagen:</b>   | 45 Stück  | 2 Stück                       | 47 Stück              |
| <b>4) Güterwagen:</b>  |   |                               |                       |
| bedeckte . . . . .   | 608 Stück   | 15 Stück                      | 623 Stück             |
| offene einschl. Arbeitswagen                                     | 802 „   | 15 „                          | 817 „                 |
| Pferde- und Viehwagen . . .                                      | 82 „  | —                             | 82 „                  |
| <b>Zusammen</b>  | 1492 Stück  | 30 Stück                      | 1522 Stück            |
| <b>5) Special-Transportwagen:</b>                                |   |                               |                       |
| Gas-Transportwagen . . . .                                       | 2 Stück   | —                             | 2 Stück               |
| Spiritus-Transportwagen . .                                      | 9 „   | —                             | 9 „                   |
| (Die Spiritus-Wagen sind Eigenthum der Transport-Interessenten.) |   |                               |                       |
| Krahnwagen . . . . .   | 5 „   | —                             | 5 „                   |
| <b>Zusammen</b>  | 16 Stück  | —                             | 16 Stück              |



|   | Betriebsmittel   |              |             |            |      |           |             |             |                                  |   |           |              |                 |            |      |  |
|---|--|--------------|-------------|------------|------|-----------|-------------|-------------|----------------------------------|---|-----------|--------------|-----------------|------------|------|--|
|   | der Großherzoglich Mecklenb.<br>Friedrich Franz-Eisenbahn. |              |             |            |      |           |             |             | der Bismar-Karower<br>Eisenbahn. |   |           |              | Gesamt-Bestand. |            |      |  |
|   | Stück  | Plätze       |             |            |      |           | Stück       | Plätze      |                                  |   |           |              | Stück           | Plätze     |      |  |
|   | I.<br>Kl.  | II.<br>Kl.   | III.<br>Kl. | IV.<br>Kl. |      | I.<br>Kl. | II.<br>Kl.  | III.<br>Kl. | IV.<br>Kl.                       |   | I.<br>Kl. | II.<br>Kl.   | III.<br>Kl.     | IV.<br>Kl. |      |  |
| Der Gesamt-Wagenbestand betrug:                           |  |              |             |            |      |           |             |             |                                  |   |           |              |                 |            |      |  |
| a. 224 Stück Personenwagen mit<br>9757 Plätzen; darunter: |  |              |             |            |      |           |             |             |                                  |   |           |              |                 |            |      |  |
| Salonwagen . . . . .                                      | 7  | 73           | 56          | 4          | —    | —         | —           | —           | —                                | — | 7         | 73           | 56              | 4          | —    |  |
| Wagen I. u. II. Kl. . . .                                 | 55   | 311          | 1355        | —          | —    | —         | —           | —           | —                                | — | 55        | 311          | 1355            | —          | —    |  |
| „ I., II. u. III. Kl.                                     | 1  | 6            | 8           | 20         | —    | —         | —           | —           | —                                | — | 1         | 6            | 8               | 20         | —    |  |
| „ II. Kl. . . . .   | 7  | —            | 224         | —          | —    | 2         | —           | 48          | —                                | — | 9         | —            | 272             | —          | —    |  |
| „ II. u. III. Kl. . . .                                   | 7  | —            | 120         | 210        | —    | —         | —           | —           | —                                | — | 7         | —            | 120             | 210        | —    |  |
| „ III. Kl. . . . .  | 91   | —            | —           | 4378       | —    | 4         | —           | —           | 160                              | — | 95        | —            | —               | 4538       | —    |  |
| „ IV. Kl. . . . .   | 50   | —            | —           | —          | 2784 | —         | —           | —           | —                                | — | 50        | —            | —               | —          | 2784 |  |
|   | 218  | 390          | 1763        | 4612       | 2784 | 6         | —           | 48          | 160                              | — | 224       | 390          | 1811            | 4772       | 2784 |  |
|   |  | 9549 Plätze. |             |            |      |           | 208 Plätze. |             |                                  |   |           | 9757 Plätze. |                 |            |      |  |
| Von denselben sind mit Bremsen<br>versehen . . . . .      | 138  | —            | —           | —          | —    | 4         | —           | —           | —                                | — | 142       | —            | —               | —          | —    |  |

|  | Großherzoglich Mecklenb. Friedrich Franz-Eisenbahn. |                | Bismar-Karower Eisenbahn. |                | Gesamt-Bestand. |                |
|--|---|----------------|---------------------------|----------------|-----------------|----------------|
|  | Stück   | Ladegewicht kg | Stück                     | Ladegewicht kg | Stück           | Ladegewicht kg |
| b. 47 Stück Gepäck- und 1522 Stück Güterwagen mit 16 113 000 kg (322 260 Ctr.) Ladegewicht und zwar: | 1537  | 15 788 000     | 32                        | 325 000        | 1569            | 16 113 000     |
| Von denselben sind mit Bremsen ausgerüstet . . . . .   | 538   | —              | 11                        | —              | 549             | —              |

An Betriebsmitteln für Schmalspurbahnen waren vorhanden für:

Doberan—Heiligendamm:

- 2 Stück Locomotiven,
- 3 „ Personenwagen II. und III. Klasse mit 48 Plätzen II. und 66 Plätzen III. Klasse
- 5 „ „ „ III. „ . . . . . 260 „ III. „

zusammen mit 48 Plätzen II. und 326 Plätzen III. Klasse.

- 1 Gepäckwagen mit Postabtheilung und 5000 kg Ladegewicht,
- 6 Stück Mulden-Rippwagen für Arbeitszwecke mit zusammen 9000 kg Ladegewicht.

Neubukow Dw.—Blengow:

- 1 Locomotive,
- 17 Stück Rippwagen zum Rüben-transport mit 67 000 kg Ladegewicht.

## 6. Anlage-Kapital.

Wie in dem Berichte pro 1891/92 nachgewiesen ist, betrug das Anlage-Kapital der im Besitze des Landes befindlichen Bahnen am Ende des Jahres 1891/92 . . . . . 66 340 711 *M*  
 Hierin waren enthalten für die Schmalspurbahn Doberan—Heiligendamm . . . . . 256 183 „  
 bleiben 66 084 528 *M*



|   |                               |
|---|-------------------------------|
|   | Uebertrag 66 084 528 <i>M</i> |
| Laut der in Anlage I. enthaltenen Zusammenstellung beträgt das Anlage-Kapital Ende des Berichtsjahres 1892/93 (ausschließlich Doberan—Heiligendamm) . . . . . | 66 904 809 <i>M</i>           |
| Demnach sind im Jahre 1892/93 für Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen, sowie für Vermehrung der Betriebsmittel aufgewendet worden . . . . .          | 820 281 <i>M</i>              |

Wird mit Rücksicht darauf, daß die Betriebszeit der für die Jahresaufwendungen gemachten Beschaffungen nur auf etwa 6 Monate zu rechnen ist, als durchschnittliches Anlage-Kapital für das Betriebsjahr 1892/93 die Summe von 66 500 000 *M* (in 1891/92 = 65 600 000 *M*) zu Grunde gelegt, so ergibt sich, daß das Anlage-Kapital durch den Betriebs-Ueberschuß von 2 576 920 *M* (in 1891/92 = 2 424 016 *M*) sich verzinst hat mit 3,87 % (in 1891/92 = 3,70 %).

Die Aufwendungen des Landes für den Erwerb der Bahnen bzw. für Erweiterung derselben und des Bestandes an Betriebsmitteln, sowie von 900 000 *M* Actien der Wismar-Rarower Eisenbahn-Gesellschaft, betrugen, wie der in Anlage II. enthaltene Nachweis ergibt, bis Ende des Betriebsjahres 1892/93 (ausschließlich Doberan—Heiligendamm) 55 753 488 *M* (ult. 1891/92 = 55 283 128 *M*), was einer Verzinsung derselben durch den Betriebs-Ueberschuß mit 4,62 % (in 1891/92 = 4,38 %) entspricht.

Der Erwerbspreis der Schmalspurbahn Doberan—Heiligendamm beträgt 245 000 *M*. Eine Verzinsung desselben hat nicht stattgefunden, da die Betriebsrechnung in Folge erheblicher Verwendungen für die Bahnanlagen mit einem Fehlbetrage abschließt.

## II. Betrieb.

### 1. Betriebslänge.

Die Betriebslänge der für Rechnung des Landes betriebenen, dem öffentlichen Verkehre dienenden normalspurigen Eisenbahnen betrug am Ende des Berichtsjahres 1892/93 = 694,56 km, wovon entfallen auf die eigenen Strecken 623,13 km und auf die gepachtete Strecke Hornstorf (Wismar)—Rarow 71,43 km.

Die Betriebslänge der normalspurigen Bahnen im mittleren Jahresdurchschnitt belief sich im Betriebsjahre gleichfalls auf 694,56 km.

Die 6,61 km lange Schmalspurbahn Doberan—Heiligendamm hatte im mittleren Jahresdurchschnitt eine Betriebslänge von 2,51 km, da dieselbe nur während der Zeit vom 15. Mai bis 30. September 1892, also nur an 139 Tagen, in Betrieb war.

### 2. Betriebsorganisation im Allgemeinen.

#### Verwaltung, Pensionsfonds, Krankenkassen, Spar- und Vorschußverein.

I. Die Verwaltung der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn wird auf Grund der Verordnung vom 29. Januar 1890 und nach Maßgabe der mit derselben publicirten Organisation der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung von der aus 5 Mitgliedern und 1 Hilfsarbeiter bestehenden Großherzoglichen General-Eisenbahn-Direction geleitet, welche in Schwerin ihren Sitz hat.

Der General-Direction beigegeben sind folgende Büreaus:

- 1) das Haupt-Büreau, welches die Geschäfte des Secretariats, der Kanzlei und der Registratur zu erledigen hat;
- 2) das betriebstechnische Büreau;
- 3) das bahnbauteknische Büreau;
- 4) das Verkehrs-Büreau, welchem auch die Controle der Verkehrseinnahmen und das Abrechnungswesen, sowie die Bearbeitung der Tarif- und Reclamations-Angelegenheiten obliegen;



- 5) die Haupt-Kassenverwaltung, welche in die Hauptkasse und in die Buchhalterei zerfällt;
- 6) das Bureau für die Rechnungsrevision, welches aus der Abtheilung I (Rechnungs-Abtheilung) und der Abtheilung II (Finanz-Abtheilung) besteht;
- 7) das statistische Bureau;
- 8) die Maschinen- und Werkstätten-Inspection;
- 9) die Telegraphen-Inspection;
- 10) die Materialien-Verwaltung.

Der eigentliche Betriebsdienst (Fahrdienst, äußerer Stationsdienst) wird im Einzelnen von dem Ober-Betriebs-Inspector geleitet, welcher zugleich Vorstand des betriebstechnischen Büreaus ist.

Den Maschinen- und Werkstättendienst leitet die Maschinen- und Werkstätten-Inspection, welcher der Ober-Maschinen-Inspector vorsteht, dem 1 Maschinenmeister und 1 Maschinen-Controleur, außerdem für die Werkstätten zu Schwerin und Malchin je 1 Werkstätten-Vorsteher beigeordnet bzw. unterstellt sind.

Die Bahnunterhaltung liegt 5 Bauinspektionen ob, von denen die Bauinspektionen I und IV in Schwerin, die Inspektion II in Rostock, die Inspektion III in Malchin und die Inspektion V in Bismar stationirt sind.

II. Zur beiräthlichen Mitwirkung in Eisenbahnverkehrsfragen ist auf Grund der Verordnung vom 24. Mai 1890 ein Landes-Eisenbahn-rath errichtet, welcher aus 8 vom Landtage gewählten Mitgliedern, aus 4 vom Großherzoglichen Ministerium des Innern aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie oder des Handelsstandes berufenen Mitgliedern und aus 2 vom Großherzoglichen Ministerium des Innern bestimmten Mitgliedern der General-Direction besteht.

Der Landes-Eisenbahn-rath ist im Berichtsjahre zweimal einberufen worden und hat getagt am 30. August 1892 und am 17. März 1893. Zur Verhandlung standen die Fahrpläne für die Winter-Fahrplanperiode 1892/93 und für die Sommer-Fahrplanperiode 1893, sowie verschiedene Tarifangelegenheiten.

III. Die vereinigte Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung ist auf Grund der Verordnung vom 23. Mai 1892, betreffend die Pensionsverhältnisse der in der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung angestellten Beamten und deren Hinterbliebenen, mit dem 1. April 1892 aufgehoben und der Bestand derselben dem „Pensionsfonds“ zugeführt. Aus demselben erhalten nunmehr auch diejenigen Beamten der früheren Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft, welche bei Constituirung derselben bereits die Eigenschaft als Großherzogliche Diener besaßen, die nach den Normen für letztere ihnen zustehenden, bisher aus den Betriebs-Einnahmen bestrittenen Pensionen, während die Pensionen für ihre Wittwen nach wie vor aus der Großherzoglichen Wittwen-Institut-Kasse geleistet werden. Einige wenige Beamte, die ehemals der Pensionsanstalt der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft angehörten, erhalten ihre Pension für sich und ihre Hinterbliebenen von der Großherzoglichen Renterei, an welche die dafür zu leistenden Beiträge zu zahlen sind.

An der Pensionskasse waren Ende März 1892 betheiligt 1183 Mitglieder, deren Dienst Einkommen zusammen 1 036 214 *M* betrug; dasselbe hat sich im Rechnungsjahre 1892/93 durch Gehaltszulagen um 37 328 *M* und durch die auf Grund des §. 4 der Verordnung vom 23. Mai 1892 dem Dienst Einkommen des Fahrpersonals zugerechneten Fahr- und Uebernachtungsgelder um 26 290 *M*, im Ganzen also um 63 618 *M* vermehrt. In dem Berichtsjahre kamen hinzu 34 Beamte mit zusammen 29 525 *M* Jahreseinkommen und es schieden aus; durch Pensionirung 14, durch Tod mit Wittwenpension 8, durch Tod ohne Wittwenpension 1 und durch Dienstaustritt bzw. Dienstentlassung ohne Pension 11, zusammen 34 Beamte mit einem Dienst Einkommen von 28 360 *M*, sodaß am Schlusse des Rechnungsjahres 1892/93 ein Bestand verblieb von 1183 Beamten mit einem Jahreseinkommen von 1 100 997 *M*.

An Beamten, welche, wie oben erwähnt, bereits vormals im Großherzoglichen Dienste standen und nunmehr eintretenden Falles ihr Ruhegehalt gleichfalls aus dem Pensionsfonds zu beziehen haben, waren Ende März 1893 vorhanden 195.

Die Anzahl der Pensionäre betrug Ende März 1892: 144 Personen mit einer Gesamt-Jahrespension von 26 513,92 *M*. Im Laufe des Berichtsjahres wurden 14 Invaliden- und 10 Wittwen- bzw. Waisen-



pensionen mit zusammen 7 351,<sup>88</sup> M. gewährt. Außerdem sind die bisher aus den Betriebs-Einnahmen bestrittenen Pensionen von 61 pensionirten Eisenbahn-Beamten (sog. frühere Großh. Diener) mit 57 755,<sup>40</sup> M. aus dem Pensionsfonds gezahlt. Dagegen sind erloschen 6 Invalidenpensionen mit 1679,<sup>04</sup> M., 1 Wittwenpension mit 106,<sup>44</sup> M. und 4 Pensionen früherer Großherzoglicher Diener mit 3703,<sup>20</sup> M.

Der Pensionsfonds war demnach zu Ende des Rechnungsjahres 1892/93 mit einer Gesamt-Jahrespension von 86 132,<sup>52</sup> M. belastet, woran 218 Personen participiren.

An laufenden Unterstützungen, welche f. Z. auf Grund der Bestimmungen im § 16 des Reglements der vormaligen Pensions- und Unterstützungskasse bewilligt sind, wurden an 5 Beamten-Wittwen zusammen 552 M. gewährt.

IV. Für die Arbeiter der Großherzoglichen Friedrich Franz-Eisenbahn, einschließlich derjenigen der Wismar-Rarower Eisenbahn, bestehen auf Grund des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1883 zwei besondere Krankenkassen, die eine für die Arbeiter in den Werkstätten zu Schwerin und Malchin (Werkstätten-Krankenkasse) und die andere für die beim Eisenbahnbetriebe beschäftigten Lohnarbeiter (Betriebs-Krankenkasse). Die Verwaltung beider Krankenkassen findet in Maßgabe der gesetzlichen Bestimmung durch besondere Vorstände statt; die jedesmalige Rechnungslegung über dieselben umfaßt das Kalenderjahr vom 1. Januar bis 31. December. Den Krankenkassen gehörten am Ende des Rechnungsjahres 1892 1486 beitragspflichtige Mitglieder an; im Laufe des Jahres wurden 377 Personen durch Verabreichung von Krankengeld unterstützt, von denen 350 Personen genesen bezw. gestorben waren und 27 Kranke in der Unterstützung verblieben.

Der Vermögensbestand der beiden Krankenkassen betrug am Ende des Rechnungsjahres 1891 30 283,<sup>68</sup> M. Die Einnahmen an Beiträgen der Mitglieder, Zuschüssen der Eisenbahn-Verwaltung, Zinsen u. s. w. im Jahre 1892 beliefen sich auf 32 130,<sup>66</sup> M., zusammen 62 414,<sup>34</sup> M. und die Ausgaben an Kranken- und Sterbegeld, Arznei und Verwaltungskosten auf 20 588,<sup>37</sup> M., so daß den beiden Krankenkassen am Ende des Rechnungsjahres 1892 ein Vermögensbestand verblieb von 41 825,<sup>97</sup> M., wovon 15 659,<sup>26</sup> M. in der Werkstätten-Krankenkasse und 26 166,<sup>71</sup> M. in der Betriebs-Krankenkasse vorhanden waren. Die Beiträge der Mitglieder betragen 2 % und dementsprechend der Beitrag der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung zu den Krankenkassen 1 % der anrechnungspflichtigen Lohnbeträge der Mitglieder.

V. Für die Beamten der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung besteht ein „Spar- und Vorschuß-Verein“, welcher auf Grund eines von der früheren Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft erlassenen Statutes am 1. October 1875 errichtet worden ist. Der Verein hat den Zweck:

Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, zu verzinsen und durch Antheil am Gewinn 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 Großherzoglichen General-Direction und 6 Vereinsmitgliedern gebildeten Vorstände verwaltet, welcher alljährlich über die Geschäftsergebnisse des Vereins an die Mitglieder Bericht zu erstatten hat. Nach dem von demselben über das Geschäftsjahr 1892 erstatteten (17.) Bericht betrug die Anzahl der Mitglieder am 31. December 1892: 1373. Dem Vereine sind zur Dotirung seines Reservefonds aus Mitteln der früheren Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft 3000 M. überwiesen worden, und belief dieser Fonds am Schlusse des letzten Rechnungsjahres sich auf 4598,02 M. Die in der Vereinskasse auf gekommenen, zu Vorschüssen an die Mitglieder nicht verwendeten Gelder, sowie die Hälfte des Reservefonds, sind in zinstragenden Werthpapieren angelegt, welche am 31. December 1892 einen Nennwerth von 281 450 M. bei einem Ankaufswerth von 278 938,<sup>05</sup> M. hatten, welcher letztere durch Hinzurechnung des Coursgewinnes von 5809,<sup>70</sup> M. sich auf einen Buchwerth von 284 747,<sup>75</sup> M. berechnete. Die darüber lautenden Werthpapiere werden im Depositum der Großherzoglichen Eisenbahn-Haupt-Kasse aufbewahrt. Verluste sind der Vereinskasse in dem letzten Geschäftsjahre nicht erwachsen.

Das Guthaben der Vereinsmitglieder betrug am Schlusse des Rechnungsjahres 1892 301 292,<sup>13</sup> M., worauf außer den statutenmäßigen Zinsen von 3 % noch weitere 1,2 % als Antheil an dem im Jahre 1892



erzielten Reingewinn, also zusammen 4,2 %o gewährt worden sind. Durch Zuschreibung der Zinsen und der Gewinnantheile von zusammen 12 190,22 *M* hat das Gesamtguthaben der Mitglieder am Ende des Rechnungsjahres 1892 sich auf 313 482,35 *M* erhöht; dasselbe hat sich somit gegen das Mitglieder Guthaben am Ende des vorausgehenden Rechnungsjahres von 288 676,26 *M* in dem Jahre 1892 vermehrt um 24 806,09 *M* oder 7,91 %o.

An Vorschüssen gewährte der Verein seinen Mitgliedern im Rechnungsjahre 1892, einschließlich der aus dem Vorjahre übernommenen, 1139 Stück mit zusammen 89 248 *M*, von denen im Laufe des Jahres 1892 ganz resp. theilweise 572 Stück mit 52 917 *M* zurückgezahlt und auf das Rechnungsjahr 1893 567 Stück mit 36 331 *M* übernommen worden sind. Ebenso ist der nicht vertheilbare Gewinn-Ueberschuß des Jahres 1892 mit 458,51 *M* auf die nächstjährige Rechnung übertragen worden.

### 3. Betriebsdienst.

#### A. Allgemeines.

1. Mit dem 1. Januar 1893 sind in Kraft getreten

die Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands,  
die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Hauptbahnen Deutschlands,  
die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands,  
die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands,  
die Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten,

welche auf Grund des Bundesrathsbeschlusses vom 30. Juni 1892 vom Reichskanzler unterm 5. Juli 1892 publicirt worden sind.

Durch die Ausführung dieser neuen Bestimmungen, welche vielfach Aenderung der baulichen Anlagen, sowie Neuaußgabe von Reglements und Dienstsanweisungen erfordern, erwachsen der Verwaltung nicht unerhebliche Kosten.

Außer Kraft getreten sind

das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885,  
die Normen für die Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885,  
die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885,  
die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878,  
die Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Locomotivführern vom 12. Juni 1878.

2. Der Betriebsdienst ist im Ganzen regelmäßig verlaufen, nur ist derselbe vom Ende August 1892 an durch die in Hamburg ausgebrochene Cholera in einzelnen Beziehungen erschwert worden.

Seitens der Verwaltung sind rechtzeitig alle diejenigen Maßnahmen getroffen worden, welche die Einschleppung der Cholera durch den Eisenbahnverkehr thunlichst verhüten sollten. Die Anordnung dieser Maßregeln wurde der Verwaltung im Gegensatz zu den benachbarten Eisenbahnverwaltungen wesentlich dadurch erleichtert, daß durch die Landesverordnung vom 21. Juli 1886 ausreichende Directiven gegeben waren. Es sind unverzüglich die Stationen und Züge mit den erforderlichen Utensilien ausgerüstet worden. Auch wurden bezüglich der Desinfection, insbesondere der Aborte auf den Stationen, zweckdienliche Maßnahmen getroffen. Das Zugpersonal wurde sowohl hinsichtlich der Beobachtung der Reisenden und deren Behandlung in Verdachtsfällen als auch bezüglich seines eigenen Verhaltens, um sich vor Ansteckung zu bewahren, eingehend instruiert. An vielen Stationen trat eine Sperre des Bahnsteigs ein, um den Ortsobrigkeiten die Ueberwachung der ankommenden Reisenden zu ermöglichen. Ärztliche, von Landespolizei wegen eingerichtete Beobachtungsstationen befanden sich in Dömitz, Ludwigslust, Hagenow, Kleinen, Zandorf und Neubrandenburg.



Hinsichtlich des Güterverkehrs wurde, von untergeordneten Maßnahmen abgesehen, nach und nach die Ein- und Durchfuhr von gebrauchter Leib- und Bettwäsche, gebrauchten Kleidern, Hädern und Lumpen aller Art, Obst, frischem Gemüse, Butter und sogenanntem Weichkäse aus den von der Cholera inficirten Orten, insbesondere aus dem Hamburgischen Staatsgebiet, verboten.

Eine Beschränkung oder theilweise Einstellung der fahrplanmäßigen Personenzüge, wie solche auf benachbarten Bahnen geschehen ist, ist im Interesse des inneren Verkehrs unterblieben, wenngleich vor Allem auf der Strecke von Lübeck bis Kleinen manche Züge fast leer gefahren sind.

Während unter den bei den sogenannten Verbandszügen Stettin—Hamburg beschäftigten, in Hamburg wohnhaften diesseitigen Beamten weder Erkrankungen noch Todesfälle an der Cholera vorgekommen sind, hat die Verwaltung im Lande 2 Beamte, einen Bahnwärter in Bismar und einen Weichenwärter in Malchin, an dieser Krankheit verloren. Beide Fälle sind auf Ansteckung von in Hamburg erkrankten Personen zurückzuführen.

3. Im Laufe des Berichtsjahres ist der von der Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft zu Brüssel seit dem Jahre 1890 auf der Strecke Hamburg—Rostock in die Schnellzüge eingestellte Speisewagen zurückgezogen worden, weil eine den Wünschen der Verwaltung Rechnung tragende neue Vereinbarung nicht zu Stande gekommen war. Der Speisewagen ist übrigens verhältnißmäßig wenig benutzt worden, erforderte für die Verwaltung einen nicht unerheblichen Kostenaufwand und erschwerte in technischer Beziehung den Betrieb ganz außerordentlich.

4. Wenngleich die Verwaltung mit einem größeren Wagenpark im Berichtsjahre ausgerüstet war, so hat sie doch einen zeitweiligen Wagenmangel nicht ganz verhüten können. In den verkehrsreichen Monaten October und November hat sich bei dem sehr lebhaften Versand, insbesondere von Getreide, Kartoffeln und Zucker, vorübergehend ein Mangel an bedeckten Güterwagen gezeigt. Auch offene Güterwagen haben an einzelnen Tagen, insbesondere dann gefehlt, wenn gleichzeitig mehrere Dampfer in den Seehäfen Kohlen zum Versand löschten und auch in Dänitz die Elbkähne zum Löschen von Braunkohlen bereit lagen. Die Verwaltung hat sich deshalb, abgesehen von der Anmuthung fremder Wagen, um den Umlauf der Wagen im Interesse der Verfrachter thunlichst zu beschleunigen, genöthigt gesehen, die Ent- und Beladefrist in den verkehrsreichen Monaten für die am Orte der Station, sowie in einer Entfernung bis zu 5 km von derselben wohnenden Empfänger und Versender einzuschränken, auch hat sie aus gleicher Erwägung, um den Ansprüchen ihrer eigenen Versender thunlichst zu entsprechen, die Benutzung ihrer eigenen Wagen seitens benachbarter Verwaltungen einschränken müssen.

## B. Fahrpläne.

Das Berichtsjahr erstreckte sich auf drei verschiedene Fahrplanperioden:

- 1) vom 1. April 1892 bis 30. April 1892 auf die Winterfahrplanperiode 1891/92;
- 2) vom 1. Mai 1892 bis 30. September 1892 auf die Sommerfahrplanperiode 1892;
- 3) vom 1. October 1892 bis 31. März 1893 auf die Winterfahrplanperiode 1892/93.

In diesen drei Zeitabschnitten fanden bei einer mittleren Betriebslänge von 697,07 km (694,56 km für die vollspurigen Bahnen und 2,51 km für die schmalspurige Bahn) nachstehende tägliche Leistungen für den regelmäßigen Personenverkehr statt:

|   | Tägliche<br>Personenzug-<br>kilometer. | Tägliche Achskilometer<br>(Personen-, Gepäck-<br>und Postwagen). |
|---|--|--|
| 1) In der Zeit vom 1. April 1892 bis 30. April 1892 . . . . | 5 951                                  | 77 671   |
| 2) " " " " 1. Mai 1892 bis 30. September 1892 . . . .       | 6 291                                  | 93 536   |
| 3) " " " " 1. October 1892 bis 31. März 1893 . . . .        | 5 868                                  | 83 149   |

## C. Betriebsstörungen.

Die regelmäßige Ausführung des Betriebes nach den jeweiligen Fahrplänen wurde im Betriebsjahr 1892/93 durch Schneeverwehungen im Januar 1893 beeinträchtigt.

Diese Schneeverwehungen veranlaßten das Ausfallen ganzer Züge auf folgenden Strecken:



| Laufende<br>Nr. | Datum           | auf der Strecke                                      | durch Schnee-<br>verwehungen<br>Tage | Anzahl der<br>ausgefallenen<br>Züge. |
|-----------------|-----------------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1               | 22. Januar 1893 | I. Auf der Strecke Gnoien—Teterow.<br>Gnoien—Teterow | 1                                    | 2                                    |
| 2               | 22. Januar 1893 | II. Auf der Strecke Malchin—Waren.<br>Malchin—Waren  | 1                                    | 4                                    |
|                 |                 | Auf den übrigen Strecken.<br>Keine.                  |                                      |                                      |

### D. Unfälle.

Die in dem Betriebsjahre 1892/93 stattgefundenen Unfälle und die dabei vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen ergeben sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung:

| Efde.<br>Nr. |   | auf freier<br>Strecke.                                      | in Sta-<br>tionen. | zu-<br>sammen. |
|--------------|---|---|--------------------|----------------|
|              | I. Unfälle.   |   |                    |                |
| 1            | Entgleisungen . . . . .   | —   | —                  | —              |
| 2            | Zusammenstöße . . . . .   | —   | 2                  | 2              |
| 3            | Sonstige Unfälle . . . . .  | 2   | 9                  | 11             |
| 4            | Unfälle im Ganzen . . . . .   | 2   | 11                 | 13             |
|              | II. Tödtungen und Verletzungen.   | getödtet<br>oder inner-<br>halb 24<br>Stunden<br>gestorben. | verlezt.           | zusammen.      |
|              | a. Reisende.  |   |                    |                |
| 5            | Unverschuldet, durch Unfälle der Züge während der Fahrt . . . . .   | —   | —                  | —              |
| 6            | Infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen<br>der Züge . . . . .   | —   | —                  | —              |
|              | b. Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste (beim eigent-<br>lichen Betriebe).  |   |                    |                |
| 7            | Durch Unfälle der Züge während der Fahrt . . . . .  | —   | —                  | —              |
| 8            | Auf sonstige Weise . . . . .  | —   | 9                  | 9              |
|              | c. Andere Personen.   |   |                    |                |
| 9            | Unverschuldet, durch Unfälle der Züge während der Fahrt . . . . .   | —   | —                  | —              |
| 10           | Infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Besteigen und Verlassen der Züge<br>oder beim Betreten der Bahn . . . . .   | —   | 1                  | 1              |
| 11           | Durch Selbstmord und Selbstmordversuche . . . . .   | —   | —                  | —              |
| 12           | Zusammen Tödtungen und Verletzungen beim Eisenbahnbetriebe . . . . .  | —   | 10                 | 10             |
| 13           | Summe der Verunglückungen ausschließlich der Selbstmorde . . . . .  | —   | 10                 | 10             |
| 14           | Außerdem Personen bei Nebenbeschäftigungen (Bahnunterhaltungs- und<br>Bauarbeiten, Auf- und Abladen von Gütern und bei anderen mit<br>dem Betriebe nicht direct zusammenhängenden Geschäften) . . . . . | —   | 2                  | 2              |



## 4. Verkehrsverhältnisse.

### A. Allgemeines.

1. Der Verkehr der Personen sowohl als auch der Güterverkehr hat sich im Berichtsjahr weiter günstig entwickelt. Verglichen mit dem Jahre 18<sup>91/92</sup> ist die Einnahme aus dem Güterverkehr (Titel II) auf den Großherzoglichen Bahnen um 229 085 *M*, auf der Wismar—Karower Bahn um 17 475 *M*, die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr (Titel I) auf den Großherzoglichen Bahnen um 3 547 *M*, auf der Wismar—Karower Bahn um 1 415 *M* gestiegen. Während auf den Personenverkehr die im Sommer 1892 stattgehabte Landes-Gewerbe- und Industrie-Ausstellung zu Rostock günstig eingewirkt hat (die bezüglichen Einnahme dürfen auf 40 000—50 000 *M* geschätzt werden), ist andererseits der Personenverkehr durch die Cholera-Epidemie in Hamburg ganz außerordentlich beeinträchtigt worden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr im September und October, verglichen mit den Einnahmen der entsprechenden Monate des Jahres 1891, ergeben allein eine Mindereinnahme von rund 131 000 *M*, sodaß der durch die Cholera verursachte Verlust mit rund 150 000 *M* nicht zu hoch gegriffen ist. Auf den Güterverkehr hat günstig eingewirkt die gute Ernte des Jahres 1892, welche einen besonders lebhaften Verkehr in Getreide und Kartoffeln herbeigeführt hat. Auch hat die Versendung von Grubenhölzern nach den westlichen Kohlendistricten im Vergleich zu den Vorjahren eine Steigerung erfahren, und der Versand von Braunkohlen vom Dömitzer Hafen ist weiter gewachsen. Der Anbau von Zuckerrüben gewinnt mehr und mehr an Umfang, sodaß der Transport derselben auf der Bahn eine wesentliche Abminderung nicht erfahren hat, wenngleich die Zuckerrübenenernte im Jahre 1892 nur als „mittel“ zu bezeichnen sein dürfte. Das Nähere über den Verkehrs-Umfang ist im Einzelnen unter D. aufgeführt; einen allgemeinen Ueberblick über denselben gewähren die Anlagen VII—XVIII, von denen in graphischer Darstellung zur Anschauung bringen:

|      |        |  |   |   |   |   |
|------|--------|--|---|---|---|---|
| Anl. | XIV.   | die monatlichen Betriebseinnahmen der Jahre (18 <sup>88/89</sup> ), 18 <sup>89/90</sup> —18 <sup>92/93</sup> , |   |   |   |   |
| "    | XV.    | die Jahreseinnahmen  | " | " | " | " |
| "    | XVI.   | den Personenverkehr  | " | " | " | " |
| "    | XVII.  | den Güterverkehr   | " | " | " | " |
| "    | XVIII. | die geleisteten Personenkilometer  | " | " | " | " |
| "    |        | die geleisteten Tonnenkilometer  | " | " | " | " |

2. Mit dem 1. Januar 1893 ist das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 in Kraft getreten, welches für den Verkehr zwischen dem Deutschen Reich, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn, Rußland und der Schweiz Geltung hat und für diesen eine neue, Gesetzeskraft besitzende Rechtsgrundlage schafft. Das internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf sämtliche Strecken der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn mit Ausnahme der Strecke Doberan—Heiligendamm. Gütersendungen zwischen den dem Uebereinkommen beigetretenen Staaten können nunmehr auch ohne das Bestehen directer Frachtsätze mit einem einzigen durchgehenden Frachtbriefe zur Abfertigung gelangen.

Um für den Verkehr innerhalb des Deutschen Reiches die möglichste Uebereinstimmung mit dem internationalen Uebereinkommen zu wahren, ist vom Bundesrathe an Stelle des bisherigen Betriebs-Reglements eine neue Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands erlassen, welche ebenfalls mit Gültigkeit vom 1. Januar 1893 zur Einführung gelangt ist. Die Verkehrs-Ordnung bezieht sich auf die Beförderung von Personen, Thieren und Gütern und führt namentlich für den Güterverkehr einschneidende Aenderungen ein.

Die Einführung dieser neuen fundamentalen Bestimmungen für den Verkehr hat zur Folge gehabt, daß fast sämtliche bestehende Tarife für den Personen-, Thier- und Güterverkehr einer Neubearbeitung bezw. Aenderung unterzogen werden mußten.

Im Personenverkehr sind die directen Verkehrsbeziehungen mit eigenen und fremden Stationen dem hervorgetretenen Bedürfnisse entsprechend erweitert worden, und sind durch Tarifänderungen Erleichterungen und Ermäßigungen eingetreten. Neu eingeführt ist die Ausgabe allgemeiner Zeitkarten und versuchsweise während



des Sommers 1892 zwischen Schwerin und einigen Nachbarstationen ein sog. Vorortsverkehr, unter Verausgabung einfacher Fahrkarten zu wesentlich ermäßigten Preisen. Diese Einrichtung hat sich insofern gut bewährt, als durch dieselbe im Nahverkehr mit Schwerin eine bedeutende Steigerung der Zahl der Fahrgäste herbeigeführt ist, ohne daß ein nennenswerther Einnahmeausfall zu verzeichnen wäre. Außerdem sind auch im vorliegenden Betriebsjahre zu Versammlungen und aus besonderen Veranlassungen und ferner während des Sommers zu Gesellschaftsfahrten, nach Badeorten und an Sonn- und Festtagen Fahrpreisermäßigungen in weitem Umfange gewährt worden.

Im Güterverkehr ist der seither bestehende Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter, als metallurgische Erzeugnisse, Düngemittel, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Holzwaaren, mit gleicher Gültigkeit für alle deutschen Bahnen als „Spezialtarif für bestimmte Stückgüter“ in die regulären Klassen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, unter gleichzeitiger Ausdehnung auf andere Waaren, eingereiht. Weiter sind durch Versetzung einer Reihe von Gütern in niedrigere Tarifklassen Ermäßigungen herbeigeführt worden. Der seit dem 15. November 1890 im Localverkehre bestehende Ausnahmetarif für Braun- und Steinkohlen, Braunkohlen- und Steinkohlenbriketts sowie Koks von den Wasserumschlagsplätzen Dömitz, Rostock FF. und Wismar ist vom 1. Februar 1893 ab für die Artikel Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks aufgehoben worden. Am 30. Juni 1892 trat der für Mais von deutschen Seehafenstationen seit dem 1. März 1892 bestehende Ausnahmetarif außer Kraft.

Der Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr erstreckt sich über die gesamten Bahnen. Auf den Anschlußbahnen Dömitz—Grammow und Neubukow—Blengow, sowie auf den Hafengleisen in Dömitz, Rostock, Waren, Wismar und auf den Anschlußgleisen zu den Zuckerfabriken und den sonstigen industriellen Anlagen findet jedoch nur Güterbeförderung statt. Auf der Schmalspurbahn Doberan—Heiligendamme besteht nur während der Monate Mai bis September Personen-, Gepäck- und Stückgutbeförderung. An der Bahnstrecke Ludwigslust—Malliß zwischen der Station Ludwigslust und der Haltestelle Alt-Karstädt ist der Haltepunkt Tschentin, an der Bahnstrecke Hornstorf—Karrow zwischen der Station Sternberg und der Haltestelle Borkow der Haltepunkt Dabel und weiter auch noch die Güter-Haltestelle Mierendorf an der Bahnstrecke Güstrow—Plaaz für den Personenverkehr eröffnet.

Der Stadtbahnhof zu Lübeck, der Lübeck—Büchener Eisenbahn-Gesellschaft gehörend, die Bahnhöfe Dömitz, Hagenow und Ludwigslust, zum Bezirk der königlichen Eisenbahndirection Altona gehörend, der Bahnhof zu Strasburg i. N., zum Bezirk der königlichen Eisenbahndirection Berlin gehörend, sowie die Bahnhöfe zu Plaaz und Rostock Lloyd, zur Neustrelitz—Warnemünder Eisenbahn gehörend, werden von der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn gegen vereinbarte Entschädigung mitbenutzt.

Dagegen dienen die diesseitigen Bahnhöfe zu Karrow, Neubrandenburg und Rostock und der Rangirbahnhof zu Lübeck gegen entsprechende Vergütung auch dem Verkehr der Mecklenburgischen Südbahn, der unter Verwaltung der königlich preussischen Staatsbahnen stehenden Bahnstrecken Berlin—Stralsund und Stralsund—Rostock und der Lübeck—Büchener Eisenbahn.

Der Fahrbetrieb auf der zum Directionsbezirk Berlin gehörenden Bahnstrecke von der Preussisch-Mecklenburg-Strelitzschen Landesgrenze bis Strasburg i. N. und auf der zum Directionsbezirk Altona gehörenden Bahnstrecke von der Preussisch-Mecklenburg-Schwerinschen Landesgrenze bis Meyenburg ist vertragsmäßig der diesseitigen Verwaltung unterstellt.

## B. Personen- und Gütertariife.

Directer Verkehr bestand von und nach folgenden Bahnen:

### a. Für Personen und Reisegepäck.

- 1) Mit Stationen des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Parchim—Ludwigsluster, der Mecklenburgischen Süd- und der Neubrandenburg—Friedländer-Eisenbahn. } Mecklenburgischer Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. October 1890.



- |   |  |
|---|--|
| 2) Mit Stationen der Lübeck—Büchener und der Eutin—Lübecker Eisenbahn.  | Hamburg-Mecklenburgischer Eisenbahn-Verband, Tarif v. 1. Mai 1889.                             |
| 3) Mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Altona, der Brignitzer und der Wittenberge—Perleberger Eisenbahn.  | Nord-Ostsee-Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. April 1889.  |
| 4) Mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, über Preuß. Meckl. Landesgrenze beziehungsweise Neubrandenburg.  | Tarif vom 1. Juni 1889.  |
| 5) Mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, über Calendorf—Neustrelitz.  | Tarif vom 1. Mai 1889.   |
| 6) Mit Stationen der Sächsischen Staatsbahn und der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M., Hannover und Magdeburg.  | Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. August 1891.                                     |
| 7) Zwischen den Stationen Rostock und Schwerin einerseits und Station Bad Rüssingen der Bayerischen Staatsbahn andererseits.  | Tarif vom 1. Mai 1890.   |
| 8) Zwischen den Stationen Lübeck und Schwerin einerseits und Station Kopenhagen der Dänischen Staatsbahn andererseits.  | Deutsch-Österreichisch-Dänischer Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. Februar 1890.                 |
| 9) Zwischen Station Lübeck einerseits und Station Stockholm der Schwedischen Staatsbahn andererseits.   | Deutsch-Österreichisch-Schwedisch-Norwegischer Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. September 1890. |
| 10) Im Vereins-Reiseverkehr auf zusammenstellbare Fahrtscheinhefte mit Stationen in Deutschland und Luxemburg, Oesterreich-Ungarn und Rumänien, Belgien und Niederland, Schweiz, Dänemark, Schweden und Norwegen. | Fahrtschein-Verzeichniß vom 1. Mai 1892.   |

#### b. Für Güter.

- |  |   |
|--|---|
| 1) Mit Stationen des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Parchim-Ludwigsluster, der Mecklenburgischen Süd- und der Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn.   | Mecklenburgischer Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. August 1890.  |
| 2) Mit Stationen der Lübeck—Büchener und der Eutin—Lübecker Eisenbahn.   | Hamburg-Mecklenb. Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. October 1890. |
| 3) Mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Altona, der Kiel—Flensburger, der Wittenberge—Perleberger, der Brignitzer, der Paulinenaue—Neuruppiner, der Altona—Kaltenkirchener Eisenbahn und der Eckernförde—Kappeler Schmalspurbahn.   | Nord-Ostsee-Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. September 1891.     |
| 4) Mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover, Frankfurt a. M., Magdeburg und Erfurt, der Oldenburgischen Staatsbahn, der Braunschweigischen Landesbahn, der Hoyaer, der Warstein—Lippstadter, der Stendal—Tangermünder, der Osterwieck—Wasserleber, der Halberstadt—Blankenburger, der Arnstadt—Jütershäuser, der Eisenberg—Grossener, der Zschopau—Finstertal, der Hohenleuba—Ebeleber, der Ilmenau—Großbreitenbacher, der Ruhlaer, der Saal-, der Weimar—Berka—Blankenhainer, der Weimar—Geraer, der Werra und der Neuhaßleben Eisenbahn. | Niederdeutscher Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. November 1891.  |



- 5) Mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld, der Eisern—Siegener, der Dortmund—Gronau—Enschede und der Georgs—Marienhütten Eisenbahn, den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Holländischen Staatseisenbahnen, sowie mit den Stationen Birten, Goch N. B. D., Hassum, Br. Uedem und Kanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn. } Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. Mai 1891.
- 6) Mit den Berliner Bahnhöfen und den Stationen der Berliner Ringbahn. } Berlin-Hanseatischer Eisenbahn-Verband, Tarif v. 1. December 1890.
- 7) Mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg, der Stargard—Güstriner, der Ostpreussischen Süd- und der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn. } Hanseatisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. December 1890 bezw. 1. Januar 1891.
- 8) Mit Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn. } Norddeutscher-Sächsischer Eisenbahn-Verband, Tarif v. 1. August 1891.
- 9) Mit Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. } Hannover-Bayerischer Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. Juni 1889 und Ausnahmetarif für den Norddeutscher-Bayerischen Getreideverkehr vom 1. März 1892.
- 10) Mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover und Frankfurt a. M., der Hessischen Ludwigs-, der Pfälzischen und der Main-Neckar Eisenbahn, der Badischen und der Württembergischen Staatseisenbahnen, sowie der Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. } Westdeutscher Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. September 1890 bezw. 1. April 1891.
- 11) Mit Stationen der Dänischen Staatseisenbahnen über Vamdrup und Hvidding—Vedsted. } Deutsch-Dänischer Eisenbahn-Verband, Tarif v. 1. Januar 1893.
- 12) Mit Stationen der Dänischen Staatseisenbahnen und der Laaland-Falsterischen Eisenbahn über Kiel—Korsör und Gjedser—Warnemünde. } Deutsch-Scandinavischer Eisenbahn-Verband, Tarif v. 1. November 1888.
- 13) Von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Cokes. } Ausnahme-Tarif v. 15. Juli 1886.
- 14) Von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Cokes. } Ausnahme-Tarif vom 1. October 1884.
- 15) Von Stationen des Ruhr- und Wurmgebietes für die Beförderung von Steinkohlen zc. } Ausnahme-Tarif vom 1. November 1887.
- 16) Von Stationen der K. K. priv. Ausfig—Teplitzer Eisenbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, der a. priv. Buschtährader Eisenbahn und der K. K. priv. Böhmischen Westbahn. } Böhmischer-Norddeutscher Braunkohlenverkehr, Tarif vom 1. October 1892.
- 17) Für Station Lübeck mit Stationen Russischer Bahnen. } Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband, Tarif vom 1. November 1888 bezw. 1. Januar 1891.
- 18) Von Station Lübeck nach Alexandrowo und Thorn, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, sowie Mlawka, Station der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau—Wiener Eisenbahn beziehungsweise der Weichselbahn und deren Hinterbahnen. } Tarif vom 1. Januar 1893.



- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| 19) Mit Sosnowice, Station der Warschau—Wiener und Zwangorod—Dombrowaer Eisenbahn.  | } Tarif vom 10. März 1893.           |
| 20) Nach Station Lübeck von den Stationen Elbing und Königsberg i. Pr. des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg für die Beförderung von Flach, Flachsheede, Hanf, Hanfgarn, Hanfheede und Werg. |                                      |
| 21) Von Station Lübeck nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Rußland.   | } Ausnahme-Tarif vom 1. Januar 1891. |
| 22) Für Station Lübeck mit Cybikuhnen, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, Uebergang nach und von Rußland.  |                                      |

### C. Leistungen der Betriebsmittel.

Die Anzahl der im Betriebsjahre 1892/93 abgelassenen Züge beträgt:

|                                      |              |
|--------------------------------------|--------------|
| Fahrplanmäßige Schnellzüge . . . . . | 2 555 Züge   |
| „ Personenzüge . . . . .             | 11 167 „     |
| „ gemischte Züge . . . . .           | 29 172 „     |
| „ Güterzüge . . . . .                | 3 650 „      |
|                                      | <hr/>        |
|                                      | 46 544 Züge. |

|                               |          |
|-------------------------------|----------|
| Sonder-Personenzüge . . . . . | 146 Züge |
| „ Güterzüge . . . . .         | 1 649 „  |
|                               | <hr/>    |
|                               | 1 795 „  |

zusammen: 48 339 Züge.

Außerdem wurden Arbeits- und Materialzüge abgelassen 887 „

Gesamtzahl: 49 226 Züge.

Es legten im Betriebsjahre 1892/93 überhaupt zurück:

#### a. Locomotiven.

|                                       | auf eigener Bahn: | auf fremden Bahnen: | zusammen: |
|---------------------------------------|-------------------|---------------------|-----------|
|                                       | Kilometer         | Kilometer           | Kilometer |
| In Schnellzügen . . . . .             | 243 740           | 3 650               | 247 390   |
| „ Personenzügen . . . . .             | 721 589           | 5 505               | 727 094   |
| „ gemischten Zügen . . . . .          | 1 224 960         | 11 315              | 1 236 275 |
| „ Güterzügen . . . . .                | 422 717           | 5 115               | 427 832   |
| „ Sonderzügen . . . . .               | 45 218            | 12                  | 45 230    |
| „ Arbeitszügen . . . . .              | 30 170            | —                   | 30 170    |
| „ Vorspann und Nachschieben . . . . . | 83 471            | 1 609               | 85 080    |
| „ Leerfahrten . . . . .               | 97 853            | 2 854               | 100 707   |
|                                       | <hr/>             |                     |           |
| Zusammen: . . . . .                   | 2 869 718         | 30 060              | 2 899 778 |
| Davon Nutzkilometer . . . . .         | 2 771 865         | 27 206              | 2 799 071 |

Außerdem haben die Locomotiven im Rangirdienste geleistet:

| auf eigener Bahn:                              | auf fremden Bahnen: | zusammen: |
|--|---------------------|-----------|
| Stunden  | Stunden             | Stunden   |
| 102 623  | 1 253               | 103 876   |
| 103 876 Stunden à Stunde 10 km = 1 038 760 km. |                     |           |



### b. Wagen.

|                         | auf eigener Bahn: | auf fremden Bahnen: | zusammen:     |
|-------------------------|-------------------|---------------------|---------------|
|                         | Achskilometer     | Achskilometer       | Achskilometer |
| Personenwagen . . . . . | 16 104 370        | 2 773 142           | 18 877 512    |
| Gepäckwagen . . . . .   | 5 552 775         | 592 780             | 6 145 555     |
| Güterwagen . . . . .    | 19 693 938        | 15 681 475          | 35 375 413    |
| Arbeitswagen . . . . .  | 692 881           | —                   | 692 881       |
| zusammen:               | 42 043 964        | 19 047 397          | 61 091 361    |

### c. Wagen fremder Bahnverwaltungen.

|                         |            |                |                          |
|-------------------------|------------|----------------|--------------------------|
| Personenwagen . . . . . | 3 112 988  | Achskilometer, | } auf diesseitiger Bahn. |
| Gepäckwagen . . . . .   | 657 820    | =              |                          |
| Güterwagen . . . . .    | 12 424 423 | =              |                          |
| zusammen:               | 16 195 231 | Achskilometer, |                          |

### d. Postwagen.

|   |           |                |
|---|-----------|----------------|
| a. eigene . . . . .                               | 1 049 808 | Achskilometer, |
| b. fremde, einschl. derjenigen der Postverwaltung | 1 707 853 | =              |
| zusammen:   | 2 757 661 | Achskilometer. |

Auf diesseitiger Bahn sind mithin im Betriebsjahre 1892/93 überhaupt zurückgelegt worden:

|                                    |            |                |
|------------------------------------|------------|----------------|
| a. von den eigenen Wagen . . . . . | 42 043 964 | Achskilometer, |
| b. von den fremden Wagen . . . . . | 16 195 231 | =              |
| c. von den Postwagen . . . . .     | 2 757 661  | =              |
| zusammen:                          | 60 996 856 | Achskilometer. |

Und zwar:

|   |            |                |
|---|------------|----------------|
| 1) von den Personenwagen . . . . .                            | 19 217 358 | Achskilometer, |
| a. von eigenen Wagen . . . . .                                | 16 104 370 | Achskilometer, |
| b. von fremden Wagen . . . . .                                | 3 112 988  | =              |
| 2) von den Gepäckwagen . . . . .                              | 6 210 595  | =              |
| a. von eigenen Wagen . . . . .                                | 5 552 775  | Achskilometer, |
| b. von fremden Wagen . . . . .                                | 657 820    | =              |
| 3) von den Güterwagen (einschließlich Arbeitswagen) . . . . . | 32 811 242 | =              |
| a. von eigenen Wagen . . . . .                                | 20 386 819 | =              |
| b. von fremden Wagen . . . . .                                | 12 424 423 | =              |
| 4) von Postwagen . . . . .                                    | 2 757 661  | =              |

Summe 1—4 wie oben: 60 996 856 Achskilometer.

## D. Verkehrsumfang.

### a. Personenverkehr.

#### 1) Personenbeförderung.

Die ganze Beförderung betrug:

|                                 |                        |                      |      |       |   |
|---------------------------------|------------------------|----------------------|------|-------|---|
| I. Klasse                       | 6 419 Personen auf     | 393 847 Kilometer    | oder | 61,36 | } Kilometer<br>im Durchschnitt<br>pro Person. |
| II. „                           | 269 678 „ „            | 12 623 927 „ „       | „ „  | 46,81 |   |
| III. „                          | 1 070 676 „ „          | 35 056 033 „ „       | „ „  | 32,74 |   |
| IV. „                           | 812 119 „ „            | 30 378 838 „ „       | „ „  | 37,41 |   |
| Zusammen:                       | 2 158 892 Personen auf | 78 452 645 Kilometer | oder | 36,34 |   |
| Militairpersonen in III. Klasse | 89 151 „ „             | 5 865 159 „ „        | „ „  | 65,79 |   |
| Zusammen:                       | 2 248 043 Personen auf | 84 317 804 Kilometer | oder | 37,51 |   |



Die Platzkilometer beliefen sich:

|              |               |                             |
|--------------|---------------|-----------------------------|
| für die      | I. Klasse auf | 13 614 492                  |
| "            | II. " "       | 72 530 576                  |
| "            | III. " "      | 169 740 636                 |
| "            | IV. " "       | 127 686 400                 |
| Zusammen auf |               | 383 572 104 Platzkilometer. |

## 2) Gepäckbeförderung.

Befördert wurden:

|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| Reisegepäck . . . . .                                  | 7 063 Tonnen auf 349 814 Kilometer, |
| 6301 Hunde auf Fahrkarten bezw. Gepäckschein . . . . . | 63 " " 1 964 "                      |
| Zusammen: 7 126 Tonnen auf 351 778 Kilometer.          |                                     |

Auf der Schmalspurbahn Doberan—Heiligendamm wurden befördert:

|                                  |        |  |   |
|----------------------------------|--------|--|---|
| Personen in II. Klasse . . . . . | 5 053  | Personen auf 34 761 Kilometer oder 6,88  | } Kilometer<br>im Durchschnitt<br>pro Person. |
| " " III. " " . . . . .           | 61 117 | " " 423 869 " " 6,94                     |   |
| Zusammen:                        | 66 170 | Personen auf 458 630 Kilometer oder 6,93 |   |

Die Platzkilometer beliefen sich:

|                  |                |                           |
|------------------|----------------|---------------------------|
| für die          | II. Klasse auf | 310 416                   |
| "                | III. " "       | 1 617 520                 |
| Zusammen auf     |                | 1 927 936 Platzkilometer. |
| Gepäck . . . . . | 76 Tonnen auf  | 532 Kilometer.            |

## b. Güterverkehr.

### 1) Güterbeförderung.

Befördert wurden:

|  |                  |                              |  |
|--|------------------|------------------------------|--|
| Eil- und Expressgut . . . . .                                  | 6 975 Tonnen auf | 483 283 Kilometer oder 69,89 | } Kilometer<br>im<br>Durchschnitt<br>pro<br>Tonne. |
| Stückgut . . . . .   | 84 807 " "       | 5 475 945 " "                |  |
| Güter der allgemeinen Wagenladungs-                            |                  |                              |  |
| Klasse A <sub>1</sub> . . . . .                                | 16 331 " "       | 1 452 224 " "                |  |
| Güter der allgemeinen Wagenladungs-                            |                  |                              |  |
| Klasse B . . . . .   | 29 237 " "       | 3 000 724 " "                |  |
| Güter des Specialtarifs A <sub>2</sub> . . . . .               | 34 755 " "       | 2 103 181 " "                |  |
| " " " I . . . . .  | 161 272 " "      | 7 641 778 " "                |  |
| " " " II à 10 000 kg . . . . .                                 | 45 443 " "       | 4 216 522 " "                |  |
| " " " II à 5 000 " . . . . .                                   | 27 838 " "       | 1 829 990 " "                |  |
| " " " III . . . . .  | 285 400 " "      | 16 125 383 " "               |  |
| Ausnahme-Tarif für Eil-, Express-                              |                  |                              |  |
| und Stückgut . . . . .   | 20 078 " "       | 1 340 316 " "                |  |
| Ausnahme-Tarif für Wagenladungen                               | 471 234 " "      | 21 778 614 " "               | 46,22  |
| Zusammen: 1 183 370 Tonnen auf 65 447 960 Kilometer oder 55,31 |                  |                              |  |

### 2) Beförderung von Militairgut.

Militairgut einschl. Pferde und Fahrzeuge auf Requisitionschein 4 689 Tonnen auf 354 372 Kilometer oder 75,58 Kilometer im Durchschnitt pro Tonne.



3) Viehbeförderung.

Beförderung von Vieh 22 636 Tonnen auf 1 576 080 Kilometer oder 69,63 Kilometer im Durchschnitt pro Tonne.

4) Dienstgutbeförderung.

|                                |                  |                        |       |  |
|--------------------------------|------------------|------------------------|-------|--|
| a. frachtpflichtiges Dienstgut | 3 563 Tonnen auf | 154 217 Kilometer oder | 43,28 | } Kilometer im Durchschnitt pro Tonne. |
| b. frachtfreies Dienstgut      | 58 835           | 3 365 426              | 57,20 |  |

Zusammenstellung.

|                                  |                      |                           |       |  |
|----------------------------------|----------------------|---------------------------|-------|--|
| 1) Güterbeförderung              | 1 183 370 Tonnen auf | 65 447 960 Kilometer oder | 55,31 | } Kilometer im Durchschnitt pro Tonne. |
| 2) Militairgutbeförderung        | 4 689                | 354 372                   | 75,58 |  |
| 3) Viehbeförderung               | 22 636               | 1 576 080                 | 69,63 |  |
| 4 a) frachtpflichtiges Dienstgut | 3 563                | 154 217                   | 43,28 |  |
| zusammen:                        | 1 214 258 Tonnen auf | 67 532 629 Kilometer oder | 55,62 |  |
| 4 b) frachtfreies Dienstgut      | 58 835               | 3 365 426                 | 57,20 | }                                      |
| zusammen:                        | 1 273 093 Tonnen auf | 70 898 055 Kilometer oder | 55,69 |  |

Auf der Schmalspurbahn Doberan—Heiligenbamm wurden befördert: Stückgut 32,4 Tonnen auf 226,8 Kilometer oder 7,00 Kilometer pro Tonne.

E. Telegraphen-Verkehr.

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

Die Anzahl der im Betriebsjahre 1892/93 beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme betrug:

|   |              |
|---|--------------|
| a. gebührenfreie Staats- und Telegraphendienst-Telegramme | 102 Stück,   |
| b. gebührenpflichtige Privattelegramme                    | 7 892        |
| zusammen:   | 7 994 Stück. |

Davon sind befördert:

|  |           |
|--|-----------|
| 1) ausschließlich auf Eisenbahn-Telegraphenlinien:             |           |
| a. gebührenfreie   | 47 Stück, |
| b. gebührenpflichtige  | 4 378     |
| 2) theils auf Eisenbahn-, theils auf Reichs-Telegraphenlinien: |           |
| a. gebührenfreie   | 55        |
| b. gebührenpflichtige  | 3 514     |

wie vor: 7 994 Stück.

Die für die gebührenpflichtigen Telegramme erhobenen Gebühren, einschließlich der von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung und von fremden Bahnverwaltungen empfangenen Antheile nebst Botenlohn, Porto zc. betragen . . . . . 4 843,04 M.

Davon gehen ab die an die Reichs-Telegraphen-Verwaltung abgeführten Antheile, nebst Botenlohn zc. . . . . 1 296,31

mithin verbleiben als diesseitiger Antheil für die Telegramm-Beförderung . . . . . 3 546,73 M.

Vom 1. Januar 1893 ab erfolgt die Abrechnung zwischen den Reichs-Telegraphen-Anstalten und den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen über die Gebührenantheile an den auf Reichs- und Eisenbahn-Telegraphenlinien beförderten Telegrammen vereinbarungsgemäß in nachstehender Weise:

1) Der Ausgleich der Gebührenabrechnungen zwischen den beiderseitigen Kassen erfolgt für jedes Jahr in einer Zahlung am 1. October. Als Zahlungsstellen kommen fortan lediglich die Eisenbahn-Hauptkasse und die Kaiserliche Oberpostkasse in Schwerin in Betracht.



2) Die Jahresforderung oder Zahlung wird dadurch ermittelt, daß für die ersten 15 Tage des Februar und die ersten 15 Tage des August die Rechnungen wie bisher geführt werden und daß das Ergebnis mit zwölf vervielfältigt wird.

3) Von der Pauschalvergütung ausgeschlossen bleiben die Gebühren für die nach dem Gebiete des außereuropäischen Vorschriftenbereichs gerichteten Telegramme. Ueber derartige Telegramme stellen die Reichs-Telegraphen-Anstalten den zuführenden Eisenbahn-Telegraphen-Stationen monatliche Rechnungen zur Anerkennung zu, die sodann bei den Reichs-Telegraphen-Anstalten gesammelt und bei Gelegenheit der Zahlung der Pauschalvergütung am 1. October ausgeglichen werden.

4) Die der Reichs-Telegraphen-Verwaltung zum vollen Betrage zustehenden Gebühren für die von Eisenbahndienststellen im Interesse des Güterverkehrs aufgegebenen gebührenpflichtigen Telegramme, sowie für die bei Eisenbahn-Telegraphen-Stationen etwa aufgegebenen Stadttelegramme sind in die für die ersten 15 Tage des Februar und August behufs Ermittlung der Jahres-Pauschalvergütung zu führenden Gebührenabrechnungen aufzunehmen.

## 5. Ergebnisse des Betriebes.\*)

### A. Einnahmen und Ausgaben im Allgemeinen.

Die Nachweisung der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben der sämtlichen unter Großherzoglicher Verwaltung vereinigten normalspurigen Bahnen ist in der Anlage III enthalten, in der Anlage IV die Nachweisung der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben sämtlicher im Besitze des Landes befindlicher Bahnen (einschließlich Doberan-Heiligendamm), in der Anlage V die Nachweisung über die Betriebs-Einnahmen und Ausgaben der Bismar-Varower Bahn und endlich in Anlage VI die Nachweisung über die Betriebs-Ergebnisse der Schmal-spurbahn Doberan-Heiligendamm. Der nachfolgenden Darstellung der Betriebs-Ergebnisse im Jahre 1892/93 sind die Angaben der Anlage III grundlegend gemacht.

Von den Zahlen der Tabelle 26 der Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes pro 1892/93 weichen die hier zu Grunde gelegten Zahlen in einigen Punkten ab, weil bei jener manche Positionen z. B. Einnahmen Titel IV nur mit den Netto-Summen eingestellt werden, während in der Betriebs-Rechnung die Brutto-Summen zu erscheinen haben.

|   |                                 |
|---|---------------------------------|
| Die Gesamteinnahme hat betragen . . . . .   | 7 232 071,87 M (7 014 969,88 M) |
| wovon entfielen auf den Personenverkehr (Titel I) . . . . .   | 3 022 900,29 M                  |
| auf den Güterverkehr (Titel II) . . . . .   | 3 725 658,29 M                  |
| Gesamtbetrag der Verkehrseinnahmen . . . . .  | 6 748 558,58 M                  |
| auf Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und<br>für Leistungen zu Gunsten Dritter (Titel III) . . . . . | 113 556,75 M                    |
| auf Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln<br>(Titel IV) . . . . .                                    | 173 523,86 M                    |
| auf Erträge aus Veräußerungen (Titel V) . . . . .   | 90 922,77 M                     |
| auf verschiedene Einnahmen (Titel VI) . . . . .   | 105 510,41 M                    |
| Gesamtbetrag der sonstigen Einnahmen . . . . .  | 483 513,29 M                    |
| im Ganzen (wie oben) . . . . .  | 7 232 071,87 M                  |

Auf ein Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, haben die Einnahmen im Berichtsjahre 10 412,45 M (10 098,71 M) betragen, wovon aufkamen

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| aus dem Personenverkehr . . . . . | 4 352,25 M (4 342,64 M) oder 41,80 % (43,— %) |
| = „ Güterverkehr . . . . .        | 5 364,06 M (5 008,43 M) = 51,52 % (49,60 %)   |
| = sonstigen Quellen . . . . .     | 696,14 M (747,64 M) = 6,68 % (7,40 %)         |

\*) Anmerkung: Die eingeklammerten Zahlen stellen die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1891/92 dar.



|   |  |
|---|--|
| Die Gesamtausgaben haben betragen . . . . .   | 4 618 551,15 <i>M</i> (4 562 845,31 <i>M</i> ) |
| davon entfallen auf Besoldungen (Titel I) . . . . .   | 1 234 719,78 <i>M</i>                          |
| auf andere persönliche Ausgaben (Titel II) . . . . .  | 677 024,18 <i>M</i>                            |
| Gesamtbetrag der persönlichen Ausgaben . . . . .  | 1 911 743,96 <i>M</i>                          |
| auf allgemeine Kosten (Titel III) . . . . .   | 273 698,61 <i>M</i>                            |
| = Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-<br>anlagen (Titel IV) . . . . .          | 490 689,14 <i>M</i>                            |
| = Kosten des Bahntransports (Titel V) . . . . .   | 988 102,08 <i>M</i>                            |
| = Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände<br>(Titel VI) . . . . .                      | 363 761,31 <i>M</i>                            |
| = Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und<br>Verbesserungen (Titel VII) . . . . . | 134 784,53 <i>M</i>                            |
| = Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen<br>(Titel VIII) . . . . .                        | 295 733,33 <i>M</i>                            |
| = Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel (Tit. IX) . . . . .                           | 160 038,19 <i>M</i>                            |
| Gesamtbetrag der sachlichen Ausgaben . . . . .  | 2 706 807,19 <i>M</i>                          |
| hierzu Gesamtbetrag der persönlichen Ausgaben . . . . .                                     | 1 911 743,96 <i>M</i>                          |
| im Ganzen (wie oben) . . . . .  | 4 618 551,15 <i>M</i>                          |

Auf ein Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, haben im Berichtsjahre die Ausgaben 6 649,60 *M* (6 568,65 *M*) betragen, wovon entfallen

|   |   |
|---|---|
| auf die persönlichen Ausgaben . . . . . | 2 752,45 <i>M</i> (2 785,89 <i>M</i> ) oder 41,40 % (42,41 %) |
| = = sachlichen Ausgaben . . . . .       | 3 897,15 <i>M</i> (3 782,76 <i>M</i> ) = 58,60 % (57,59 %)    |

Bei Verteilung der Ausgaben auf die drei Verwaltungszweige entfallen

|   |  |
|---|--|
| auf die allgemeine Verwaltung . . . . . | 434 399,63 <i>M</i> (437 545,25 <i>M</i> ) oder 9,40 % (9,59 %)    |
| = = Bahnverwaltung . . . . .            | 1 397 453,64 <i>M</i> (1 407 096,63 <i>M</i> ) = 30,26 % (30,84 %) |
| = = Transportverwaltung . . . . .       | 2 786 697,88 <i>M</i> (2 718 203,43 <i>M</i> ) = 60,34 % (59,57 %) |

und von den oben berechneten Ausgaben für 1 Kilometer mittlerer Betriebslänge in Höhe von 6 649,60 *M* (6 568,65 *M*)

|   |  |
|---|--|
| auf die allgemeine Verwaltung . . . . . | 625,06 <i>M</i> ( 629,89 <i>M</i> )    |
| = = Bahnverwaltung . . . . .            | 2 012,17 <i>M</i> (2 025,65 <i>M</i> ) |
| = = Transportverwaltung . . . . .       | 4 012,37 <i>M</i> (3 913,11 <i>M</i> ) |

Die Gesamtausgaben betragen 63,86 % (65,04 %) der Gesamteinnahmen.

Der Ueberschuß der Betriebs-Einnahmen über die Betriebs-Ausgaben betrug . . . . . 2 613 520,72 *M* (2 452 124,57 *M*)

Auf 1 Kilometer Betriebslänge berechnet, stellt sich der Betriebs-  
überschuß auf . . . . . 3 762,84 *M* (3 530,00 *M*)

## B. Einnahmen im Besonderen.

### a. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.

Die aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr erzielte Einnahme beträgt 3 022 900 *M* (3 016 570 *M*) d. i. 41,80 % (43 %) der Gesamteinnahme. Auf ein Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge berechnet, beträgt die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr 4 352,25 *M* (4 343 *M*) und, auf 1 000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen zurückgeführt, 119 *M* (120 *M*).



Von den Gesamt-Einnahmen aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr entfallen:

|   |  |
|---|--|
| auf die Personenbeförderung . . . . .             | 2 967 911 <i>M</i> (2 947 441 <i>M</i> ) |
| = die Beförderung von Gepäck und Hunden . . . . . | 54 858 „ ( 55 455 „ )                    |
| = sonstige Einnahmen . . . . .                    | 131 „ ( 13 674 „ )                       |
| Summe:  | 3 022 900 <i>M</i> (3 016 570 <i>M</i> ) |

Die durchschnittliche Einnahme aus der Personen-Beförderung betrug:

|  |  |
|--|--|
| auf 1 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge . . . . . | 4 273,03 <i>M</i> (4 243,00 <i>M</i> ) |
| für jede beförderte Person . . . . .                       | 1,32 „ ( 1,33 „ )                      |
| = 1 Personenkilometer . . . . .                            | 0,0352 „ ( 0,0345 „ )                  |
| = 1 Platzkilometer . . . . .                               | 0,0077 „ ( 0,0076 „ )                  |
| = 1 Achskilometer der Personenwagen . . . . .              | 0,154 „ ( 0,154 „ )                    |

Von der Einnahme für die Beförderung von Gepäck und Hunden entfielen:

|  |                       |
|--|-----------------------|
| auf 1 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge . . . . . | 78,98 „ ( 79,83 „ )   |
| = 1 Achskilometer der Gepäckwagen . . . . .                | 0,0088 „ ( 0,0091 „ ) |

Die Einnahmen aus den sonstigen Erträgen des Personen- und Gepäck-Verkehrs, wie Lagergelber, Strafgeleider zc. haben insgesamt betragen 131 *M* = 0,19 *M* für das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge.

#### b. Aus dem Güter-Verkehr.

Die Einnahmen aus dem gesamten Güterverkehr haben 3 725.658 *M* (3 479 052 *M*) betragen d. i. 51,52 % (49,60 %) der Gesamt-Einnahme. Auf 1 Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge zurückgeführt, beträgt die Einnahme 5 364,06 *M* (5 008 *M*) und auf 1000 Achskilometer der Güterwagen berechnet 113,55 *M* (111,56 *M*).

Von den Einnahmen aus dem gesamten Güterverkehr entfallen auf die Beförderung:

|   |  |
|---|--|
| von Eil- und Expressgut . . . . .       | 125 891 <i>M</i> ( 120 556 <i>M</i> )    |
| = Frachtgut . . . . .                   | 3 291 796 „ (3 040 500 „ )               |
| = Postgut . . . . .                     | 9 861 „ ( 12 054 „ )                     |
| = Militairgut . . . . .                 | 28 142 „ ( 40 895 „ )                    |
| = Vieh . . . . .                        | 162 949 „ ( 168 980 „ )                  |
| = Leichen . . . . .                     | 3 893 „ ( 3 656 „ )                      |
| = frachtpflichtigem Dienstgut . . . . . | 14 392 „ ( 3 244 „ )                     |
| und auf Nebenerträge . . . . .          | 88 734 „ ( 89 167 „ )                    |
| Summe:                                  | 3 725 658 <i>M</i> (3 479 052 <i>M</i> ) |

Die auf eine beförderte Tonne durchschnittlich entfallene Einnahme für Eilgut, Expressgut, Stückgut und gewöhnliches Frachtgut einschließlich Leichen, Militairgut, Vieh und frachtpflichtiges Dienstgut berechnet sich auf 2,99 *M* (2,97 *M*), die Einnahme auf ein zurückgelegtes Tonnenkilometer durchschnittlich auf 5,37 *M* (5,36 *M*), einschließlich des frachtfreien Dienstgutes auf 5,11 *M* (5,14 *M*).

Die Einnahme aus dem Güterverkehr ist durch verschiedene Ausnahme-Tarife für minderwerthige Massengüter (Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitz), für Kohlen in Massensendungen, für Mais zc. beeinflusst gewesen; bei Zugrundelegung der normalen Tarife würden, vorausgesetzt daß die beförderten Mengen die gleichen gewesen wären, mehr aufgekomen sein 146 364 *M* (130 338 *M*), wie sich aus der Zusammenstellung in Anlage XIX ergibt.

Die Nebenerträge im Güterverkehr haben insgesamt betragen 88 734 *M* (89 167 *M*), was eine Einnahme von 127,75 *M* (128 *M*) für das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge ergibt.



### c. Sonstige Einnahmen.

Die sonstigen Einnahmen (Titel III bis VI des Etats) haben 483 513 *M* (519 347 *M*) d. i. 6,68 % (7,40 %) der Gesamteinnahmen betragen. Auf 1 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, ergibt sich ein Betrag von 696,14 *M* (748 *M*).

Von den Einnahmen entfallen auf:

|  |                  |                     |
|--|------------------|---------------------|
| Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter | 113 557 <i>M</i> | (114 999 <i>M</i> ) |
| Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln                                   | 173 523          | = (146 287 =)       |
| Erträge aus Veräußerungen  | 90 923           | = ( 98 598 =)       |
| Verschiedene sonstige Einnahmen  | 105 510          | = (159 463 =)       |
| Summa:   | 483 513 <i>M</i> | (519 347 <i>M</i> ) |

## C. Ausgaben im Besonderen.

### 1. Persönliche Ausgaben.

Die Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben betrug 1 911 743 *M* (1 935 187 *M*) gleich 41,40 % (42,41 %) der Gesamtausgaben. Auf 1 Kilometer mittlerer Betriebslänge berechnet, ergibt sich ein Betrag von 2 752,45 *M* (2 786 *M*). Von der Gesamteinnahme wurden 26,43 % (27,59 %) zur Deckung der persönlichen Ausgaben erforderlich.

Von der Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben entfielen

auf die Gehälter der etatsmäßigen Beamten . . . 1 234 720 *M* (1 218 155 *M*) oder 64,59 % (62,95 %) auf andere persönliche Ausgaben . . . 677 024 = ( 717 032 = ) = 35,41 % (37,05 %) und zwar betragen die Ausgaben für

|  |                                       |                   |  |
|--|---------------------------------------|-------------------|--|
| 1) Diätarische Befolgungen, Functionsgehalte und zeitweise Arbeitshilfe .  | 22 744 <i>M</i> ( 14 660 <i>M</i> ) = | 1,19 % ( 0,76 %)  | } der<br>gesamten<br>persönlichen<br>Ausgaben. |
| 2) Stellvertretungskosten, Commandogelder zc. . . . .  | 45 569 = ( 14 160 = ) =               | 2,38 % ( 0,73 %)  |  |
| 3) Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theuerungszulagen, Miethschädigungen . . . . .   | 34 087 = ( 26 652 = ) =               | 1,78 % ( 1,38 %)  |  |
| 4) Reise- und Umzugskosten, Fahr- und Nachtgelder u. s. w., Prämien für Material-Ersparnisse zc., Dienstkleidung und Mancogelder (pos. 4, 5, 6, 8 und 9) . . . . . | 305 312 = (296 381 = ) =              | 15,97 % (15,31 %) |  |
| 5) Löhne der Betriebsarbeiter zc. . . . .  | 231 148 = (264 228 = ) =              | 12,09 % (13,66 %) |  |
| 6) Remunerationen und Unterstüzungen an Beamte und Arbeiter bezw. deren Hinterbliebene . . . . .   | 14 268 = ( 15 855 = ) =               | 0,75 % ( 0,82 %)  |  |
| 7) Ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern bezw. Zuschüsse zu den Krankenkassen . . . . .  | 9 955 = ( 10 510 = ) =                | 0,52 % ( 0,54 %)  |  |
| 8) Pensionen und Zuschüsse zu Pensionskassen . . . . .   | 8 904 = ( 60 772 = ) =                | 0,47 % ( 3,14 %)  |  |
| 9) Insgemein . . . . .   | 5 038 = ( 13 813 = ) =                | 0,26 % ( 0,71 %)  |  |



Die Gesamtzahl der bei der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung beschäftigten Beamten, also einschließlich der Beamten der Werkstätten und Gasanstalt, betrug am Ende des Berichtsjahres 1 525 (1 566), also 2,20 (2,25) Beamte auf 1 Kilometer mittlerer Betriebslänge,  
 3,97 (4,13) „ „ 10 000 Lokomotivkilometer  
 und 2,59 (2,64) „ „ 100 000 Wagenachskilometer aller Art.

Von der Gesamtzahl der Beamten waren angestellt:

etatsmäßig . . . . . 1 498 (1 548)  
 außeretatsmäßig . . . . . 27 ( 18)

und zwar:

|  | etatsmäßig.   | außeretatsmäßig. |
|--|---------------|------------------|
| bei der Betriebs-Verwaltung . . . . .  | 1 491 (1 542) | 27 (17)          |
| „ „ Werkstätten-Verwaltung einschließlich der<br>Gas-Anstalts-Verwaltung . . . . . | 7 ( 6)        | 0 ( 1)           |

Die Gesamtzahl der bei der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung beschäftigten Arbeiter belief sich auf 1 360 (1 374), also auf 1,96 (1,98) für 1 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge; es waren beschäftigt in der  
 Allgemeinen Verwaltung . . . . . 3 ( 3) Arbeiter,  
 Bahn-Verwaltung . . . . . 623 (614) „  
 Transport-Verwaltung . . . . . 372 (371) „  
 Werkstätten-Verwaltung . . . . . 362 (386) „

Anmerkung: Mit den Angaben in der Tabelle 29 der „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Betriebsjahr 1892/93“ stimmen die oben aufgeführten Zahlen um deswillen nicht überein, weil für die Statistik diejenigen Beamten, deren Bezüge nicht auf Titel I verbucht sind (z. B. Hülfswärter), den Beamten nicht zugezählt sind.

## 2. Sachliche Ausgaben.

Die sachlichen Ausgaben — Tit. III—IX — haben im Ganzen 2 706 807 *M* (2 627 658 *M*) gleich 58,60 % (57,59 %) der Gesamtausgaben betragen. Auf 1 Kilometer mittlerer Betriebslänge zurückgeführt, ergibt sich ein Betrag von 3 897,15 *M* (3 783 *M*). Zur Deckung der sachlichen Ausgaben waren 37,43 % (37,45 %) der Gesamteinnahmen erforderlich.

Von den sachlichen Ausgaben entfallen auf

|  |                                       |                        |
|--|---------------------------------------|------------------------|
| Allgemeine Kosten . . . . .  | 273 699 <i>M</i> ( 229 765 <i>M</i> ) | oder 10,11 % ( 8,74 %) |
| Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen . . . . .                      | 490 689 „ ( 513 735 „)                | = 18,13 % (19,55 %)    |
| Kosten des Bahn-Transportes . . . . .                                  | 988 102 „ (1 071 861 „)               | = 36,50 % (40,79 %)    |
| Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände 363 761 „ ( 292 611 „)    |                                       | = 13,44 % (11,14 %)    |
| Kosten erheblicher Ergänzungen und Erweiterungen 134 785 „ ( 67 473 „) |                                       | = 4,98 % ( 2,57 %)     |
| Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen . . . . .                     | 295 733 „ ( 307 732 „)                | = 10,92 % (11,72 %)    |
| Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel . . . . .                  | 160 038 „ ( 144 481 „)                | = 5,92 % ( 5,49 %)     |

### a. Allgemeine Kosten.

Die allgemeinen Kosten beliefen sich auf 394,05 *M* (331 *M*) für 1 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge und machten 5,93 % (5,04 %) der Gesamtausgaben — Tit. I—IX — aus.

Im Einzelnen zerfallen die allgemeinen Kosten

a. in die Kosten für Büreaubedürfnisse, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Diensträume, Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien u. s. w., Porto- und Gerichtskosten, Feuer- und andere Versicherungsbeiträge, Kosten des Geldverkehrs mit Banken (Tit. III, 1—4 und 6—9). Dieselben haben betragen 216 403 *M* (196 467 *M*) gleich 79,07 % (85,51 %) der allgemeinen Kosten und 311,56 *M* (283 *M*) auf 1 Kilometer mittlerer Betriebslänge.



b. in die Kosten für Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten (Tit. III, 5).

Diese Kosten beliefen sich auf 4 510 *M* (3 615 *M*) gleich 1,65 % (1,57 %) der allgemeinen Kosten; auf 1 Kilometer mittlerer Betriebslänge entfiel ein Betrag von 6,49 *M* (5,20 *M*).

c. in die Kosten für Ersatzleistungen und Entschädigungen, erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen, Bauwerken und Betriebsmitteln in Folge von außergewöhnlichen Naturereignissen, Insgemein (Tit. III, 10—12).

Diese Ausgaben betrugen 52 785 *M* (29 683 *M*), d. i. 19,28 % (12,92 %) der allgemeinen Kosten und 76 *M* (43 *M*) für 1 Kilometer mittlerer Betriebslänge.

#### b. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.

Die Gesamtkosten der Unterhaltung der Bahnanlagen — Titel IV — haben 490 689 *M* (513 735 *M*) gleich 10,62 % (11,26 %) der Gesamtausgabe betragen.

Die Kosten der Bahnunterhaltung betrugen bei Zurückführung:

|  |                                    |
|--|------------------------------------|
| auf 1 Kilometer der unterhaltenen Gleise . . . . . | 559,72 <i>M</i> (631,00 <i>M</i> ) |
| = je 1 000 Locomotivkilometer . . . . .            | 125,71 = (133,00 =)                |
| = = 1 000 Wagenachskilometer aller Art . . . . .   | 8,05 = ( 8,68 =)                   |

Im Einzelnen zerfallen die Kosten für Unterhaltung der Bahnanlagen in:

|   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen auf freier Strecke (einschl. der durchgehenden Gleise in den Bahnhöfen), welche sich beliefen auf | 324 129 <i>M</i> (370 583 <i>M</i> ) |
| Kosten der Unterhaltung der Bahnhofsanlagen (ausschließlich der durchgehenden Gleise in den Bahnhöfen), welche betrugen . . . .           | 142 448 = (118 636 =)                |
| Kosten der Unterhaltung der Telegraphen- und Signalvorrichtungen nebst Zubehör, welche erreichten die Summe von . . . . .                 | 24 112 = ( 24 516 =)                 |

In den zu den Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen gehörigen Ausgaben für das Gleis sind die Ausgaben für Schienen und Kleineisenzeug, sowie für Weichen und Schwellen nicht mitenthalten; die Wegräumung des Schnees auf freier Strecke und Bahnhöfen erforderte Kosten in der Höhe von 28 654 *M* (32 292 *M*).

#### c. Kosten des Bahntransportes.

Die Kosten des Bahntransportes und zwar die Kosten der Züge (Tit. V a), sowie die Kosten für die Unterhaltung der Betriebsmittel einschließlich der fremden, soweit sie der Verwaltung zur Last fällt (Tit. V b) haben betragen . . . . . 988 102 (1 071 861 *M*).

Hiervon entfallen auf

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| Kosten der Züge . . . . .                          | 534 222 <i>M</i> (552 189 <i>M</i> ) |
| und auf Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel | 453 880 = (519 672 =)                |

Auf 1 Kilometer mittlerer Betriebslänge zurückgeführt, beliefen sich die Gesamtkosten des Bahntransportes auf 1 422,63 *M* (1 543 *M*). Im Verhältniß zu den Gesamtausgaben haben die Kosten des Bahntransportes im Betriebsjahre 21,39 % (23,49 %) betragen.

Von den Kosten der Züge machen die Kosten der Locomotivfeuerung, welche 460 778 *M* (473 838 *M*) betragen haben, den Hauptbestandtheil aus und stellen 86,25 % (85,81 %) der gesamten Zugkosten dar. Bei Zurückführung auf die Leistungen der Betriebsmittel entfielen von diesen Kosten

|  |                                    |
|--|------------------------------------|
| auf je 1 000 Locomotivkilometer . . . . .        | 118,05 <i>M</i> (122,00 <i>M</i> ) |
| = = 1 000 Wagenachskilometer aller Art . . . . . | 7,55 = ( 8,— =)                    |

Als Brennmaterial für die Locomotivfeuerung sind im Betriebsjahre ausschließlich Steinkohlen zur Verwendung gelangt.

Unter den übrigen Kosten der Züge sind von besonderer Erheblichkeit gewesen die Kosten der Erwärmung der Züge, welche sich auf 22 641 *M* (22 564 *M*) belaufen haben; die Höhe dieser Kosten ist veranlaßt durch die lang anhaltende strenge Kälte des Winters 1892/93.



Von den Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel entfallen auf die Unterhaltung  
 der Locomotiven . . . . 228 334 *M* (277 501 *M*) = 57,97 *M* (71,46 *M*) auf 1000 Locomotivkilometer,  
 der Personenwagen . . . . 77 401 = (85 702 =) = 4,10 = (4,57 =) = 1000 Achskilometer dieser Wagen,  
 der Gepäck- und Güterwagen 144 476 = (155 723 =) = 3,42 = (3,98 =) = 1000 = = =  
 Auf der Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm wurde wiederum ausschließlich mit Kofes geheizt.

#### d. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.

Die Gesamtkosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände, welche die Kosten für Erneuerung des Oberbaues (Titel VI, 1) und für Erneuerung der Betriebsmittel (Titel VI, 2) umfassen, betrugen 363 761 *M* (292 611 *M*) und nahmen 7,88 % (6,42 %) der Gesamtbetriebsausgaben in Anspruch. Von denselben wurden erforderlich

für Erneuerung des Oberbaues . . . . . 247 275 *M* (222 484 *M*)  
 „ „ der Betriebsmittel . . . . . 116 486 = (70 127 =)

Unter den Kosten der Erneuerung des Oberbaues haben diejenigen für Schienen und Kleineisenzeug die Höhe von 128 629 *M* (122 174 *M*) erreicht, und stellten sich die Kosten für Schwellen auf 100 105 *M* (97 864 *M*).

Von den Kosten für Erneuerung der Betriebsmittel wurden in Anspruch genommen  
 durch Locomotiven . . . . . 51 090 *M* (33 404 *M*)  
 „ Personenwagen . . . . . 34 857 = (9 188 =)  
 „ Gepäck- und Güterwagen . . 30 539 = (27 535 =)

Es wurden im Betriebsjahre umgebaut die Locomotiven Tollense und Stettin in Braesig und Havermann ferner wurden erneuert 3 Personenwagen Nr. 101, 290 und 549, sämtlich mit Bremse, sowie 1 offener Güterwagen Nr. 5622 ohne Bremse und 6 bedeckte Güterwagen Nr. 1579/81 und 1526/28, letztere 3 mit Bremse.

#### e. Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen.

Es sind verausgabt 134 785 *M* (67 473 *M*) und zwar für:

|   |                 |
|---|-----------------|
| Auswechselung älterer Lachsenconstructions gegen neue Normallachsen auf der Strecke Bülow—Lalsendorf und Güstrow—Blau. Einziehen von Unterlagsplatten in den Curven von weniger als 1000 m Radius auf der Strecke Güstrow—Blau und Primerburg—Blau, sowie Verstärkung des Oberbaues auf der Strecke Krakow—Blau durch eine Schwelle pro Schienenlänge . . . . .   | 20 924 <i>M</i> |
| Vollständige Erneuerung von 4 Wärterbuden bzw. Weichenstellerbuden, welche durch gewöhnliche Unterhaltungsarbeiten nicht mehr zu erhalten waren . . . . .   | 2 881 =         |
| Ausbau einer Waschküche in Parkentin, Bobitz und Lüthten; Erweiterung der Diensträume in Blankenberg; Durchbau (Erneuerung und Vergrößerung der Warteräume) des Empfangsgebäudes zu Rostock; Herstellung einer Wartehalle in Primerburg und eines Abortgebäudes in Karow . . . . .  | 21 251 =        |
| Herstellung neuer Schneezaunanlagen (2269,4 lfd. Meter); Drainirung des Planums an besonders feuchten Stellen auf der Strecke Grieben—Blankenberg; Aufhöhung des Dammes an der Haltestelle Kl.-Grabow . . . . .   | 8 196 =         |
| Änderung der Gleisanlagen auf Bahnhof Ganzlin . . . . .   | 1 249 =         |
| Herrichten von Viehbuchten in Gr. Wüstenfelde, eines Brunnens und einer Hofeinfriedigung in Teterow-See; Ergänzung der Kohlenbanke in Güstrow; Verlängerung des Perrons in Mistorf; Pflasterung des Bahnsteigs in Grevesmühlen; Pflasterung der Laderampe in Lüthten; Pflasterung der Ladestraße in Eldena; Errichtung eines Pissoirs in Warnow; Erweiterung der Dienstwohnung in Kröpelin; Herstellen einer Rampe in Kleeth; Neustationirung der Strecke Schwerin—Wismar . . . . . | 8 316 =         |



|   |                |
|---|----------------|
| Beseitigung von Beschränkungen des Normalprofils; Neuherstellung eines Theils der Leitungscanäle des Weichen- und Signalstellwerkes zu Neubrandenburg in Eisenconstruction; Ueberdeckung offener Drahtleitungen zur Sicherung gegen Schneedruck . . . . . | 2 149 <i>M</i> |
| Vollständige Erneuerung der Abschlußtelegraphen auf einzelnen Stationen und Beschaffung portativer Streckenapparate für die Strecke Güstrow—Kraſow . . . . .  | 1 974 "        |
| Herstellung einer zweiten Telegraphenleitung der Strecke Rostock—Doberan . . . . .  | 975 "          |
| Ausrüstung von 6 Gepäckwagen mit je einer Winde und Beschaffung von 4 Reserveleitungen für mit Luftdruckleitung versehene Güterwagen . . . . .  | 927 "          |
| Eine neue Personenzug-Locomotive mit Schlepptender (Preuß. Norm) einschließlich der Reservestücke   | 46 791 "       |
| Beschaffung einer Schranke und Wärterbude bei Kröpelin . . . . .  | 1 630 "        |
| Einrichtung von Bahnmeisterzimmern . . . . .  | 1 500 "        |
| Beschaffung von 5 Stück offenen Güterwagen mit Bremse Nr. 5790—5794 . . . . .   | 16 022 "       |

Uebrigens sind, abgesehen von den vorausgeführten Kosten, noch mehrfach Ausgaben für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen bestritten, welche nicht als solche im Titel VII der Betriebsrechnung verbucht, sondern verschiedenen Fonds zur Last gebracht sind. (Vgl. I. 3. L. II.)

#### f. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten.

Unter den Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen zc., welche sich im Ganzen auf 295 733 *M* (307 702 *M*) beliefen, nehmen die bei Weitem hervorragenden Stellen ein:

- 1) die Vergütung für gepachtete Bahnstrecken Titel VIII 1 mit . . . . . 136 000 *M* (142 250 *M*)
- 2) die Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken zc. Titel VIII 2 mit 148 878 " (149 838 ")

Die Vergütung für gepachtete Bahnstrecken mit 136 000 *M* (142 250 *M*) zerfällt in:

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| Pacht für die Wismar—Karower Eisenbahn . . . . .                             | 104 000 <i>M</i> (104 000 <i>M</i> ) |
| und Zuschuß zu den Fonds der Wismar—Karower Eisenbahn-Gesellschaft . . . . . | 32 000 " (38 250 ")                  |

(Der Zuschuß ist im Rechnungsjahr 1891/92 rückwirkend vom 1. Januar 1890 ab von 27 000 *M* auf 32 000 *M* p. a. erhöht worden. Pro 1891/92 waren daher 32 000 *M* + 6 250 *M* = 38 250 *M* zu zahlen.)

Von der Summe für Mitbenutzung von Bahnhöfen zc. entfielen auf Bahnhof:

|   |  |                                  |
|---|--|----------------------------------|
| durch die<br>Großh. Fr.<br>Franz-Eisen-<br>bahn | Strasburg . . . . .  | 6 782 <i>M</i> (6 782 <i>M</i> ) |
|   | Lübeck . . . . .   | 57 000 " (50 000 ")              |
|   | Blaaz . . . . .  | 2 198 " (1 847 ")                |
|   | Hagenow . . . . .  | 19 079 " (16 790 ")              |
|   | Ludwigslust . . . . .  | 37 124 " (43 091 ")              |
|   | Dömitz . . . . .   | 15 545 " (18 933 ")              |
|   | Rostock, Lloyd . . . . .   | 3 000 " (3 000 ")                |
|   | Rückzahlung aus den Bahnhofsabrechnungen<br>über Rostock FF. und Neubrandenburg<br>aus 1891/92 . . . . . | 1 802 " ( — )                    |
|   | Karow . . . . .  | 5 043 <i>M</i> (5 181 <i>M</i> ) |
|   | Blankenberg . . . . .  | 500 " (500 ")                    |
| durch die<br>Wismar-<br>Karower<br>Bahn.        | Wismar sowie für Strecke Wismar—Horn-<br>storf . . . . .   | 805 " (3 712 ")                  |

Von der Vergütung für Wahrnehmung des Betriebes auf der eigenen Strecke in Höhe von 7 950 *M* (11 719 *M*) waren zu zahlen

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
| an Verbandszugkosten für die Strecke Hamburg—Stettin . . . . . | 7 615 <i>M</i> (8 414 <i>M</i> ) |
| = Zugförderungskosten auf Strecke Hornstorf—Wismar . . . . .   | 335 " (3 305 ")                  |



g. Kosten für Benutzung fremder Betriebsmittel.

Die Kosten für die Benutzung fremder Betriebsmittel beliefen sich im Jahre 1892/93 auf 160 038 M (144 481 M). Von dieser Summe sind gezahlt:

- 1) a. Leihgeld für auf bestimmte Zeit auf Grund besonderer Verträge von der Waggon-Leihanstalt von Ludwig & Lange-Berlin, vom Bau-Inspector Müller-Deterow und von der Compagnie auxiliaire in Brüssel angeliehene Betriebsmittel . . . . . 20 386 M ( 9 212,24 M)
- b. Entschädigung an die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft in Brüssel für Gestellung des Speisewagens . . . . . 1 667 = ( 2 017,46 = )
- 2) Wagenmiethe, d. h. Entschädigung für die Benutzung der Betriebsmittel, welche aus dem Uebergange des Materials im gewöhnlichen gegenseitigen Verkehre herrühren . . . . . 137 985 = (132 251,26 = )



### Anlage I.

## Nachweis

Dei

Anlage-Kapitals und der Aufwendungen für Erweiterungen bis Schluß des Etatsjahres 1892/93.

|   |                                 | M            |
|---|---------------------------------|--------------|
| Laut Nachweis pro 1891/92 — Anlage I zum Verwaltungsberichte pro 1891/92 — betrug die Summe des Anlage-Kapitals und der Erweiterungen, einschließlich Doberan—Heiligendamm              |                                 | 66 340 711   |
| Im Etatsjahre 1. April 1892/93 sind folgende Aufwendungen für Erweiterungen gemacht worden:   |                                 |              |
| 1) Baukosten der Strecke Schwerin—Dömitz (Rest)   |                                 | 8 101        |
| 2) Aus Anleihe:   |                                 |              |
| für 4 Personenzugs-Locomotiven  |                                 | 187 163      |
| „ 2 Güterzugs-Locomotiven   |                                 | 88 592       |
| „ 1 Tender-Locomotive   |                                 | 28 023       |
| „ 3 Personenwagen III. Klasse   |                                 | 27 057       |
| „ 5 „ IV. „   |                                 | 32 166       |
| „ 5 Plattformwagen  |                                 | 13 575       |
| „ Herstellung von Locomotivschuppen-Räumen (Theil)  |                                 | 31 502       |
| „ Um- und Erweiterungsbauten auf Stationen an den Vollbahnstrecken (Theil)  |                                 | 147 705      |
|   | an den Nebenbahnstrecken ( „ )  | 26 794       |
| „ Vervollständigung der Signal-Einrichtungen auf den Vollbahnstrecken (Theil)   |                                 | 5 703        |
|   | auf den Nebenbahnstrecken ( „ ) | 8 043        |
| „ Durchbau der Schmalspurbahn Neubukow—Blengow (Vervollständigung der Einrichtungen für das Ueberladen von Schmalspur- auf Normalspurwagen, für Verstärkung des Oberbaues etc.) (Theil) |                                 | 6 057        |
| „ Herstellung von Dienstwohngebäuden  |                                 | 61 528       |
| 3) Erhebliche Ergänzungen laut Titel VII der Betriebs-Rechnung*)  |                                 | 134 785      |
| 4) Aus Betriebs- etc. Fonds:  |                                 |              |
| für Ankauf eines Riesberges bei Sternberg   |                                 | 4 000        |
| „ Herstellung einer Verladeweiche Stat. 29,2 bei Krakow   |                                 | 1 103        |
| „ Erweiterung der Gleis-Anlagen auf Station Schwaan   |                                 | 3 612        |
| „ Herstellung von Materialien-Lagerplätzen in Schwerin und von Materialien-Räumen in Schwerin und Malchin   |                                 | 4 772        |
| Summe der Aufwendungen für Erweiterungen in 1892/93   |                                 | 820 281      |
| Dazu Anlage-Kapital und Erweiterungen bis ultimo 1891/92  |                                 | 66 340 711   |
| Summe des Anlage-Kapitals und der Erweiterungen bis ultimo 1892/93  |                                 | 67 160 992   |
| Hiervon entfallen:  |                                 |              |
| auf die normalspurigen Bahnen   |                                 | 66 904 809 M |
| „ „ schmalspurige Bahn Doberan—Heiligendamm   |                                 | 256 183 M    |

<sup>\*)</sup> Die auf Hauptrechnung verbuchten Kosten der Beschaffung von 4 Kippwagen für die Schmalspurstrecke Neubukow—Wienrow kommen im nächsten Jahre zur Berücksichtigung.



Table 1

| Description of the sample  |  |
|--|--|
| 1. Sample 1: 1000 subjects, 500 males and 500 females, aged 18-25, from the University of California, Los Angeles.     |  |
| 2. Sample 2: 1000 subjects, 500 males and 500 females, aged 26-35, from the University of California, Los Angeles.     |  |
| 3. Sample 3: 1000 subjects, 500 males and 500 females, aged 36-45, from the University of California, Los Angeles.     |  |
| 4. Sample 4: 1000 subjects, 500 males and 500 females, aged 46-55, from the University of California, Los Angeles.     |  |
| 5. Sample 5: 1000 subjects, 500 males and 500 females, aged 56-65, from the University of California, Los Angeles.     |  |
| 6. Sample 6: 1000 subjects, 500 males and 500 females, aged 66-75, from the University of California, Los Angeles.     |  |
| 7. Sample 7: 1000 subjects, 500 males and 500 females, aged 76-85, from the University of California, Los Angeles.     |  |
| 8. Sample 8: 1000 subjects, 500 males and 500 females, aged 86-95, from the University of California, Los Angeles.     |  |
| 9. Sample 9: 1000 subjects, 500 males and 500 females, aged 96-105, from the University of California, Los Angeles.    |  |
| 10. Sample 10: 1000 subjects, 500 males and 500 females, aged 106-115, from the University of California, Los Angeles. |  |



## Anlage II.

### Nachweis

der für

Erwerbung bezw. Erweiterung der Bahnen landesseitig übernommenen Verpflichtungen, soweit dieselben beim Schlusse des Etatsjahres 1892/93 noch von Bestand waren.

|  | M               | M             |
|--|-----------------|---------------|
| I. Zum Zwecke der Erwerbung der Bahnen sind angefertigt: Mecklenburg. 3 1/2 % Landes-Consols von 1890 . . . . .  | 38 500 000      |               |
| Von denselben sind bis zum Schlusse des Etatsjahres 1891/92 verwendet worden laut Anlage II zum Verwaltungsberichte von 1891/92 . . . . .  | 34 409 200 M    |               |
| Im Etatsjahre 1892/93 sind verwendet . . . . .   | —               |               |
| Summe  | 34 409 200      | 34 409 200    |
| Es sind somit noch im Besitze des Landes . . . . .   | 4 090 800       |               |
| Von den noch vorhandenen . . . . .   | 4 090 800 M     |               |
| befinden sich in Händen:   |                 |               |
| a. der Großherzoglichen Renterei:  |                 |               |
| 1) als Gegenwerth für noch im Um-  |                 |               |
| lauf befindliche 3 1/2 % Prioritäten   |                 |               |
| der früheren Mecklenburg. Friedrich  |                 |               |
| Franz-Eisenbahn . . . . .  | 2 500 000 M     |               |
| 2) zum Ankauf von Wismar—Ra-   |                 |               |
| rower Prioritäten . . . . .  | 790 800 =       |               |
| b. bei der Großherzogl. General-Eisen-   |                 |               |
| bahn-Direction als erste Dotirung des  |                 |               |
| Sicherheitsfonds . . . . .   | 800 000 =       |               |
|  | 4 090 800 M     |               |
| II. Landesseitig ist die von der früheren Mecklenburg. Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft emittirte 3 1/2 % Prioritätsschuld übernommen mit ursprünglich . . . . .   | 2 500 000 M     |               |
| Davon sind ausgelooft bis 1. Januar 1893 . . . . .   | 19 000 =        |               |
|  | Rest:           | 2 481 000     |
| III. Es ist ferner landesseitig eingetreten in die Verpflichtung der Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft zur Zahlung einer bis zum Jahre 1936 zu leistenden Annuität von 960 000 M. Dem am 31. März 1893 — der letzte Abtrag war am 15. December 1892 bewirkt — noch nicht getilgten Reste jener Verpflichtung entspricht ein Kapital von . . . . . |                 | 17 626 419    |
| IV. Zur Erweiterung der Bahn-Anlagen, Vermehrung der Betriebsmittel und Dotirung des Betriebsfonds sind beim Landkasten schwebende Anleihen gemacht, und zwar:   |                 |               |
| a. im ursprünglichen Betrage von . . . . .   | 900 000 M       |               |
| Davon sind bis ult. 1892/93 zurückgezahlt . . . . .  | 17 130,94 =     |               |
|  | Rest:           | 882 869,06    |
| b. im ursprünglichen Betrage von 400 000 + 200 000 M = . . . . .   | 600 000 M       |               |
| Davon sind in 1892/93 zurückgezahlt . . . . .  | 1 000 =         |               |
|  | Rest:           | 599 000       |
| Summe der Verpflichtungen ult. 1892/93   |                 | 55 998 488,06 |
| Hiervon entfallen:   |                 |               |
| auf die normalspurigen Bahnen . . . . .  | 55 753 488,06 M |               |
| = = schmalspurige Bahn Doberan—Heiligenhamm . . . . .  | 245 000,00 =    |               |



### Bemerkung:

- 1) Gegenüber der Summe der Verpflichtungen wie umseitig . . . . . 55 998 488,06 *M*  
sind in dem Nachweis des Schuldenstandes, Abschnitt XI der Jahres-Rechnung  
1892/93, nur aufgeführt . . . . . 39 172 069,06 *M*  
also weniger . . . . . 16 826 419,00 *M*  
Diese Abweichung erklärt sich dadurch, daß der umstehend unter III aufgeführte  
Annuitäten-Rest von . . . . . 17 626 419,00 *M*  
in dem Nachweis des Schuldenstandes zur Betriebs-Rechnung nicht enthalten, dagegen die erste Dotirung  
des Sicherheitsfonds mit Landes-Consols von 1890 im Betrage von . . . . . 800 000 *M*  
in dem qu. Nachweis als verwendet, in der vorliegenden Aufstellung (cfr. Ib) aber als Vermögen  
erscheint.
- 2) Der Bestand an 3½ % Consols von 1890 erscheint umseitig unter I a. b. mit . . . 4 090 800 *M*  
in dem Nachweis über die Verwendung der Landes-Consols (Abschnitt X der Jahres-  
Rechnung pro 1892/93) dagegen mit . . . . . 4 651 800 *M*  
in letzterem also höher mit . . . . . 561 000 *M*  
Die Abweichung ist darin begründet, daß
  - a. die als Hinterlage für Anleihen dienenden 3½ % Consols, ult. 1892/93  
in Höhe von . . . . . 1 361 000 *M*  
in dem Nachweis über die Verwendung der Consols als Bestand, in der  
umstehenden Nachweisung (cfr. auch Anl. II zum Geschäftsbericht pro 1890/91)  
aber als verwendet und dagegen
  - b. die erste Dotirung des Sicherheitsfonds mit 3½ % Consols von 1890 . . . 800 000 *M*  
in dem erstbezeichneten Nachweis als verwendet in der umstehenden Nach-  
weisung jedoch als Bestand aufgeführt sind.

Die oben genannte Jahresrechnung ist die dem vorgelegten Ministerium gegenüber abgelegte  
Hauptrechnung pro 1. April 1892/93, welche hier nicht angefügt ist.



# Betriebs-Einnahmen und Ausgaben

der

Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn  
nebst Wismar-Karow (auschl. Doberan-Heiligendamm).

| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.   | Betrag.          |           |
|------|------|----------------|--|------------------|-----------|
|      |      |                |  | ℳ                | ⸝         |
| I.   |      |                | <b>Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.</b>  |                  |           |
|      | 1    |                | Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementsfahrkarten, Regie-Extrazüge etc.) ausschließlich Militair auf Requisitionschein  | 2 870 817        | 86        |
|      | 2    |                | Für Beförderung von Militair auf Requisitionschein und Militairfahrkarten  | 88 766           | 58        |
|      | 3    |                | Für Beförderung von Gepäck, einschließlich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen, sowie von Traglasten   | 51 582           | 63        |
|      | 4    |                | Für Beförderung von Hunden auf Hundefahrkarten und Gepäckschein  | 3 275            | 77        |
|      | 5    |                | Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif  | 8 326            | 20        |
|      | 6    |                | Sonstige Einnahmen, als: Lagergelder, Strafgebühren etc., soweit sie aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr herrühren  | 131              | 25        |
|      |      |                | <b>Summe Titel I.</b>  | <b>3 022 900</b> | <b>29</b> |
| II.  |      |                | <b>Titel II. Aus dem Güter-Verkehr.</b>  |                  |           |
|      | 1    |                | Für Beförderung von Eil- und Expressgut   einschließlich Equipagen und   | 125 890          | 99        |
|      | 2    |                | Für Beförderung von Frachtgut   anderer Fahrzeuge aller Art  | 3 291 795        | 96        |
|      | 3    |                | Für Beförderung von Postgut  | 9 861            | 35        |
|      | 4    |                | Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionschein, einschließlich Pferde und Fahrzeuge   | 28 142           | 06        |
|      | 5    |                | Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde, auch Luxusperde, ausgenommen Hunde auf Hundefahrkarten und Gepäckschein (I. 4)  | 162 948          | 88        |
|      | 6    |                | Für Beförderung von Leichen  | 3 893            | 44        |
|      | 7    |                | Für Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut, einschließlich Bau-Materialien  | 14 392           | 05        |
|      | 8    |                | Nebenerträge als:  |                  |           |
|      |      | 1              | Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung  | 5 578            | 91        |
|      |      | 2              | Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegebühren, Conventionalstrafen, Erstattung von An- und Abfuhrkosten, Zechenfrachten, Ueberschiebe- und Rangirgebühren, Zolldeklarationsgebühren, Krahnmiethen, Desinfectionsgebühren, etwaige von Arbeitern abzuliefernde Gebühren etc. | 83 154           | 65        |
|      |      |                | <b>Summe Titel II.</b>   | <b>3 725 658</b> | <b>29</b> |



| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.   | Betrag. |    |
|------|------|----------------|--|---------|----|
|      |      |                |  | M       | ℔  |
| III. |      |                | <b>Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.</b>  |         |    |
|      | 1    |                | Vergütung für verpachtete Bahnstrecken . . . . .   | —       | —  |
|      | 2    |                | Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten durch andere Bahnverwaltungen, oder Besitzer von Anschlußgeleisen . . . . . | 92 978  | 56 |
|      | 3    |                | Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen bezw. in gemeinsamen Verkehren . . . . .  | 19 348  | 11 |
|      | 4    |                | Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungsbüreaus . . . . .   | 1 230   | 08 |
|      |      |                | Summe Titel III.   | 113 556 | 75 |
| IV.  |      |                | <b>Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.</b>   |         |    |
|      | 1    |                | Miethe (einschließlich Conventionalstrafen) für:   |         |    |
|      |      | 1              | Locomotiven . . . . .  | —       | —  |
|      |      | 2              | Wagen . . . . .  | 171 523 | 36 |
|      | 2    |                | Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel . . . . .   | 2 000   | —  |
|      |      |                | Summe Titel IV.  | 173 523 | 36 |
| V.   |      |                | <b>Titel V. Erträge und Veräußerungen.</b>   |         |    |
|      | 1    |                | Aus dem Verfaufe der Materialien, welche bei der Erneuerung gewonnen werden, als:  |         |    |
|      |      | 1              | Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug . . . . .  | 63 532  | 18 |
|      |      | 2              | Oberbaumaterialien der Brücken . . . . .   | 8       | 17 |
|      |      | 3              | Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben . . . . .  | 152     | 55 |
|      |      | 4              | Locomotiven und Tender oder deren Haupttheile . . . . .  | 6 479   | 07 |
|      |      | 5              | Personenwagen und deren Haupttheile . . . . .  | 799     | 25 |
|      |      | 6              | Gepäck-, Güter- und sonstige Transportwagen oder deren Haupttheile . . . . .   | 1 804   | 37 |
|      | 2    |                | Aus dem Verfaufe anderweiter Betriebsmaterialien . . . . .   | 15 478  | 20 |
|      | 3    |                | Aus dem Verfaufe sonstiger Gegenstände, soweit der Erlös der Betriebs-Rechnung zufließt . . . . .  | 2 668   | 98 |
|      |      |                | Summe Titel V.   | 90 922  | 77 |
| VI.  |      |                | <b>Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen.</b>  |         |    |
|      | 1    |                | Telegraphen-Gebühren . . . . .   | 3 546   | 73 |
|      | 2    |                | Pächte und Miethen, sowie ökonomische Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:  |         |    |
|      |      | 1              | Restaurationen . . . . .   | 33 282  | 09 |
|      |      | 2              | Dienst- und Miethwohnungen . . . . .   | 17 803  | 67 |
|      |      | 3              | Gräbereien, Pflanzungen, Ackerland . . . . .   | 8 123   | 93 |
|      |      | 4              | Lagerplätze etc. . . . .   | 3 823   | 03 |
|      |      |                | Uebersrag  | 66 579  | 45 |



| Tit.   | Pos. | Unter-<br>Pos.                     | Betriebs-Einnahme.   | Betrag.   |    |
|--|------|------------------------------------|--|-----------|----|
|  |      |                                    |  | M         | 8  |
| VI.  | 3    |                                    | Uebertrag  | 66 579    | 45 |
|  |      | 1                                  | Vergütung der Post:<br>für Benutzung der Coupees zum Postdienst, Beförderung von Postwagen und<br>Gestellung von Reitwagen . . . . .               | 8 430     | 81 |
|  |      | 2                                  | für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren zc. der Eisen-<br>bahn-Postwagen . . . . .   | 11 293    | 91 |
|  |      | 4                                  | Entschädigung von der Reichs- oder Staats-Telegraphen-Verwaltung für Benutzung<br>und Begleitung von Bahnmeisterwagen zc. . . . .                  | 46        | 25 |
|  |      | 5                                  | Einnahme an Brücken- und Fährgeld, sowie Werft- und Hafengebühren . . . . .  | —         | —  |
|  |      | 6                                  | Pensionsbeiträge . . . . .   | —         | —  |
|  |      | 7                                  | Zinsen und Coursegewinn aus Geldbeständen des Betriebes . . . . .  | 12 831    | 65 |
|  |      | 8                                  | Insgemein, wie Ersatz für beschädigte und zertrümmerte Gegenstände, Gebühren für<br>Aushang von Annoncen, nicht abgehobene Lohnbeträge zc. . . . . | 6 328     | 34 |
|  |      |                                    | Summe Titel VI.  | 105 510   | 41 |
|  |      | Uebersicht der Betriebs-Einnahmen. |  |           |    |
| Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr . . . . .            |      |                                    |  | 3 022 900 | 29 |
| Titel II. Aus dem Güter-Verkehr . . . . .                          |      |                                    |  | 3 725 658 | 29 |
| Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen zc. . . . .  |      |                                    |  | 113 556   | 75 |
| Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln . . . . . |      |                                    |  | 173 523   | 36 |
| Titel V. Erträge aus Veräußerungen . . . . .                       |      |                                    |  | 90 922    | 77 |
| Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen . . . . .                |      |                                    |  | 105 510   | 41 |
| Summe der Betriebs-Einnahmen                                       |      |                                    |  | 7 232 071 | 87 |



| Tit.   | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |
|--|------|----------------|--|
| I.   |      |                | <b>Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.</b>   |
| Titel I. Besoldung und Gehalte der etatzmäßigen Beamten. |      |                |  |
|  | 1    |                | General-Direction  |
|  | 2    |                | Büreaus der General-Direction (Haupt-Büreau, bahntechnisches Büreau, Verkehrs-Büreau, Hauptkassen-Verwaltung, Büreau für die Rechnungsrevision, statistisches Büreau, Materialien-Verwaltung)  |
|  | 3    |                | Betriebstechnisches Büreau, Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection   |
|  | 4    |                | Maschinen- und Werkstätten-Inspection  |
|  | 5    |                | Strecken-, Stations-, Expeditions-, Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal  |
|  |      |                | Summe Titel I.   |
| II.  |      |                | <b>Titel II. Andere persönliche Ausgaben.</b>  |
|  | 1    |                | Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter und zeitweise Arbeitshilfe  |
|  | 2    |                | Stellvertretungskosten, Commandogelder etc.  |
|  | 3    |                | Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theurungszulagen, Miethsentfädigungen   |
|  | 4    |                | Reise- und Umzugskosten:   |
|  |      | 2a             | Reisekosten  |
|  |      | 2b             | Umzugskosten } der Direction und Beamte }  |
|  | 5    |                | Fahr- und Nachtgelder, Kilometergelder, Stundengelder, Regelmäßigkeits-Prämien   |
|  | 6    |                | Prämien für Material-Ersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen   |
|  | 7    |                | Tag- und Accordlöhne, einschließlich der Löhne für die Arbeiter der Betriebs-Materialienverwaltung und ausschließlich derjenigen der Bahnunterhaltungs- und der Werkstätten-Arbeiter (für Güterboden-Arbeiter, Maschinenpuger, Gepäckträger, Wagenschieber, Wasserpumper, Bahnhof-Arbeiter etc.) |
|  | 8    |                | Für Dienstbekleidung u. Dienstkleider-Entschädigung (einschließlich Pelz- u. Filzstiefel, sowie Reparaturgelder)   |
|  | 9    |                | Mancogelder für Kassenführer   |
|  | 10   | 1              | Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:   |
|  |      |                | a. an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene   |
|  |      |                | b. an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene   |
|  |      | 2              | Laufende Unterstützungen:  |
|  |      |                | a. an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene   |
|  |      |                | b. an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene   |
|  |      | 3              | Gnadengehälte an Hinterbliebene verstorbener Beamte  |
|  | 11   | 1              | Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung:  |
|  |      |                | a. von Beamten   |
|  |      |                | b. von Arbeitern   |
|  |      | 2              | Zuschüsse zu Krankenkassen   |
|  | 12   | 1              | Pensionen  |
|  |      | 2              | Zuschüsse zu Pensions- und Unterstützungs-Kassen   |
|  |      | 3              | Beiträge zur Invaliditäts- und Altersversicherung  |
|  | 13   |                | Insgemein  |
|  |      |                | Summe Titel II.  |
| III.   |      |                | <b>Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.</b>  |
| Titel III. Allgemeine Kosten.                            |      |                |  |
|  | 1    |                | Büreaubedürfnisse (als Schreib-, Zeichen- und Packmaterialien, Bücher und andere Druckfachen, Karten, Pläne, Herstellungskosten für Fahrkarten, Fahrpläne etc.)  |
|  | 2    | 1              | Heizung der Dienstlocale, der Wartezimmer, Wärterwohnungen und Buden etc.  |
|  |      |                | Uebertrag  |



| A.              |    | B.          |    | C.                    |    |              |    |                 |    |                |    | Gesamt:   |    |
|-----------------|----|-------------|----|-----------------------|----|--------------|----|-----------------|----|----------------|----|-----------|----|
| Allgemeine Ver- |    | Bahn-       |    | Transport-Verwaltung. |    |              |    |                 |    |                |    | Betrag.   |    |
| waltung.        |    | Verwaltung. |    | a.                    |    | b.           |    | c.              |    | d.             |    |           |    |
|                 |    |             |    | Äußerer Bahnhof-      |    | Expeditions- |    | Zugbegleitungs- |    | Zugförderungs- |    |           |    |
|                 |    |             |    | Dienst.               |    | Dienst.      |    | Dienst.         |    | Dienst.        |    |           |    |
| M               | ℳ  | M           | ℳ  | M                     | ℳ  | M            | ℳ  | M               | ℳ  | M              | ℳ  | M         | ℳ  |
| 35 400          | —  | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | —              | —  | 35 400    | —  |
| 176 879         | 78 | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | —              | —  | 176 879   | 78 |
| 31 961          | 50 | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | —              | —  | 31 961    | 50 |
| 21 570          | —  | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | —              | —  | 21 570    | —  |
| —               | —  | 283 720     | 60 | 320 721               | 33 | 80 064       | 60 | 140 264         | 42 | 144 137        | 55 | 968 908   | 50 |
| 265 811         | 28 | 283 720     | 60 | 320 721               | 33 | 80 064       | 60 | 140 264         | 42 | 144 137        | 55 | 1 234 719 | 78 |
| 14 414          | 90 | 1 131       | 90 | 1 058                 | 83 | 1 703        | 47 | 1 815           | 37 | 2 619          | 12 | 22 743    | 59 |
| —               | —  | 36 924      | 98 | 4 263                 | 15 | 306          | 80 | 678             | 16 | 3 395          | 71 | 45 568    | 80 |
| 2 437           | 78 | 24 917      | 96 | 3 082                 | 17 | 1 440        | —  | 2 209           | 09 | —              | —  | 34 087    | —  |
| 13 741          | 71 | 6 557       | 30 | 129                   | —  | 15           | 50 | 20              | —  | 787            | —  | 21 250    | 51 |
| 373             | 05 | 3 685       | 30 | 2 581                 | 33 | 929          | —  | 1 304           | 53 | 1 693          | 70 | 10 566    | 91 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | 88 496          | 20 | 50 365         | 82 | 138 862   | 02 |
| —               | —  | 45          | 50 | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | 60 588         | 81 | 60 634    | 31 |
| 2 128           | 60 | 5 667       | 17 | 101 287               | 58 | 48 681       | 43 | 2 538           | 91 | 70 844         | 62 | 231 148   | 31 |
| 1 333           | 38 | 19 997      | 93 | 19 321                | 95 | 5 100        | 17 | 18 539          | 27 | 9 677          | 61 | 73 970    | 31 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | 27           | 45 | —               | —  | —              | —  | 27        | 45 |
| 1 715           | —  | 3 143       | 50 | 1 565                 | —  | 115          | —  | 700             | —  | 240            | —  | 7 478     | 50 |
| 265             | —  | 245         | —  | 235                   | —  | 90           | —  | —               | —  | 150            | —  | 985       | —  |
| 172             | 50 | 310         | —  | 1 098                 | 50 | 77           | 50 | 516             | —  | 60             | —  | 2 234     | 50 |
| 75              | —  | —           | —  | 528                   | —  | 9            | —  | —               | —  | 120            | —  | 732       | —  |
| 236             | 67 | 921         | 75 | 849                   | 75 | 300          | —  | 530             | —  | —              | —  | 2 833     | 17 |
| 95              | —  | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | —              | —  | 95        | —  |
| 50              | —  | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | —              | —  | 50        | —  |
| 9 810           | 07 | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | —              | —  | 9 810     | 07 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | —              | —  | —         | —  |
| 711             | 48 | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | —              | —  | 711       | 48 |
| 8 192           | 69 | —           | —  | —                     | —  | —            | —  | —               | —  | —              | —  | 8 192     | 69 |
| 3 475           | 40 | 512         | 16 | 520                   | —  | 170          | —  | 300             | —  | 60             | —  | 5 037     | 56 |
| 59 228          | 23 | 104 060     | 45 | 136 520               | 26 | 58 965       | 32 | 117 647         | 53 | 200 602        | 39 | 677 024   | 18 |
| 26 337          | 78 | 3 984       | 55 | 7 530                 | 90 | 17 254       | 27 | 2 567           | 32 | 838            | 94 | 58 513    | 76 |
| 3 721           | 17 | 6 898       | 08 | 16 381                | 33 | 3 633        | 78 | 509             | 63 | 4 682          | 82 | 35 826    | 81 |
| 30 058          | 95 | 10 882      | 63 | 23 912                | 23 | 20 888       | 05 | 3 076           | 93 | 5 521          | 76 | 94 340    | 57 |



| Tit.   | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |  |  |                  |
|--|------|----------------|--|--|--|------------------|
|  |      |                |  |  |  |                  |
|  |      |                |  |  |  | Uebertrag        |
| III.   | 2    | 2              | Erleuchtung derselben, einschließlich der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen 2c.  |  |  |                  |
|  |      | 3              | Reinigung derselben, einschließlich der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Locomotivschuppen 2c.  |  |  |                  |
|  |      | 4              | Vorhalten von Wächterhunden und Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden 2c.   |  |  |                  |
|  | 3    |                | Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien (mit Ausschluß der unter Titel IVa Pos. 7 und 8 und Titel Vb aufgeführten)  |  |  |                  |
|  | 4    |                | Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke  |  |  |                  |
|  | 5    |                | Steuern (mit Ausnahme der Eisenbahnsteuer), Communalabgaben und öffentliche Lasten   |  |  |                  |
|  | 6    |                | Feuer- und andere Versicherungsbeiträge  |  |  |                  |
|  | 7    |                | Gerichts-, Veridigungs-, Notariats- und Prozeß-Kosten, Stempel- 2c.  |  |  |                  |
|  | 8    |                | Kosten des Geldverkehrs mit Banken   |  |  |                  |
|  | 9    |                | Porto und Insertionskosten   |  |  |                  |
|  | 10   | 1              | Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Ergänzung beschädigter Emballagen, sowie für Lieferfristüberschreitungen  |  |  |                  |
|  |      | 2              | Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze:  |  |  |                  |
|  |      |                | a. in Folge directer Verpflichtung der eigenen Bahn:   |  |  |                  |
|  |      |                | a. einmalige Abfindungen, einschließlich der Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung  |  |  |                  |
|  |      |                | ß. fortlaufende Zahlungen  |  |  |                  |
|  |      |                | b. in Folge der vertragsmäßigen Uebernahme fremder Verpflichtungen   |  |  |                  |
|  |      | 3              | Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze   |  |  |                  |
|  |      | 4              | Sonstige Entschädigungen   |  |  |                  |
|  | 11   |                | Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Pahnanlagen und Bauwerken in Folge von außer-<br>gewöhnlichen Naturereignissen   |  |  |                  |
|  | 12   |                | Insgemein:   |  |  |                  |
|  |      | 1              | Kosten der Staatsaufsicht  |  |  |                  |
|  |      | 2              | Kosten von Conferenzen, General-Versammlungen  |  |  |                  |
|  |      | 3              | Ausschmückung der Bahnhöfe bei festlichen Gelegenheiten  |  |  |                  |
|  |      | 4              | Etwas nicht ersetzte Kosten der zollamtlichen Abfertigung  |  |  |                  |
|  |      | 5              | Kollgelber, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen  |  |  |                  |
|  |      | 6              | Fracht-Incasso   |  |  |                  |
|  |      | 7              | Anderweitige allgemeine sachliche Kosten, wie Beiträge zu den Vereinskosten, Repräsentationskosten 2c.   |  |  |                  |
|  |      |                |  |  |  | Summe Titel III. |
|  |      |                |  |  |  |                  |
| Titel IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen. |      |                |  |  |  |                  |
| IV.<br>IVa.  |      |                | a. Anlagen auf freier Strecke, einschließlich der durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen.  |  |  |                  |
|  | 1    |                | Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen, als: Parallelwege, Rampen, Gräben, Abpflasterungen, Futtermauern, Uferdeckungen, sowie der Wegeübergänge im Bahnniveau nebst Zubehör, Wärteraufgangstreppen, Seitendurchlässe, Entwässerungen, Rieskoffer |  |  |                  |
|  | 2    |                | Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug)  |  |  |                  |
|  |      | 1              | Unterhaltung des Gleises   |  |  |                  |
|  |      | 2              | Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials loco Verwendungsstelle  |  |  |                  |
|  | 3    |                | Unterhaltung der Unter- und Ueberführungen von Wegen und Eisenbahnen, Durchlässen, Brücken, Tunnels:   |  |  |                  |
|  |      | 1              | Unterhaltung der Wegeunterführungen  |  |  |                  |
|  |      | 2              | Unterhaltung der Bahn-Ueberbrückungen  |  |  |                  |
|  |      | 3              | Unterhaltung der Brücken und Durchlässe  |  |  |                  |
|  |      |                |  |  |  | Uebertrag        |







| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |
|------|------|----------------|--|
|      |      |                | Uebertrag  |
| IVa. | 3    | 4              | Unterhaltung der Tunnels   |
|      | 4    |                | Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) auf freier Strecke, Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungstafeln, Neigungs- und Krümmungszeiger, Bahn-Revisionskreuze, Nummer- und Grenzsteine 2c.   |
|      | 5    |                | Kosten für Begräumen des Schnees, sowie Instandhaltung und Ergänzung der Schneeschanzenanlagen, für das Bestreuen der Schienen bei Glätteis  |
|      | 6    |                | Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten und für Feuerwache behufs Verhütung von Waldbränden   |
|      | 7    |                | Zur Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, desgl. der Bahnmeisterwagen und Draisinen  |
|      | 8    |                | Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser, der Blockstationen und Wärterbuden, nebst deren Utensilien und Mobilien, der Brunnen, Privets 2c.   |
|      | 9    |                | Unterhaltung außergewöhnlicher Anlagen (geneigte Ebenen, Trajecte, Militäranlagen 2c.)   |
|      | 10   |                | Insgemein  |
|      |      |                | Summe Titel IVa.   |
| IVb. |      |                | b. Bahnhofsanlagen.  |
|      | 1    |                | Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen 2c.   |
|      | 2    |                | Unterhaltung der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Beamtenwohnhäuser, Verwaltungsgebäude 2c.   |
|      | 3    |                | Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen, wie Weichensteller- und Portierbuden, Materialien-Depots, Aborte nebst Gruben, Arbeiterlocale, Imprägnir-Anstalten, Waagehäuschen, Eiskeller, Vieh- und Equipagerampen, Viehhöfe, Ladeprofile, Kohlenbänke, Kohlenlagerplätze, Distancepfähle, Entwässerungs-Anlagen, Gasleitungen, Ladekräne, Brückenwaagen, Stationsbrunnen, Perrons, Laternen, Randelaber, Stations- und Perronuhren, Glocken 2c. |
|      | 4    |                | Unterhaltung des Oberbaues, (mit Ausschluss der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug)  |
|      |      | 1              | Unterhaltung der Nebengleise   |
|      |      | 2              | Beschaffung des Kiefes und sonstigen Bettungsmaterials, auch für die Weichen   |
|      |      | 3              | Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen (incl. Laternen) und sonstigen mechanischen Vorrichtungen  |
|      | 5    |                | Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Wagenschuppen, Feuergruben, Wasserstationen, Wasserkräne, Pumpen, Brunnen (excl. Wirtschaftsbrunnen), Röhrenleitungen, Wasserhebungs-Maschinen sowie Unterhaltung der Hebekräne 2c.  |
|      | 6    |                | Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofs-Anlagen (Hebeanstalten, Gasanstalten, Hafenbohrwerke 2c.)  |
|      | 7    |                | Insgemein  |
|      |      |                | Summe Titel IVb.   |
| IVc. |      |                | c. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.   |
|      | 1    |                | Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweglichen und Reservetheile, sowie der Bahnhofs-signale (Haltesignale, Korkscheiben, Laternen 2c.)  |
|      | 2    |                | Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutewerke, Batterien und tragbaren Apparate 2c., sowie für Unterhaltung der zur Reparatur der Apparate und Leitungen erforderlichen Utensilien und Werkzeuge  |
|      | 3    |                | Insgemein  |
|      |      |                | Summe Titel IVc.   |
|      |      |                | Sierzu   |
|      |      |                | IVb.   |
|      |      |                | IVa.   |
|      |      |                | Summe Titel IV.  |



| A.              |   | B.      |    | C.                    |   |                     |   |                 |   |                |   | Gesamt- |    |
|-----------------|---|---------|----|-----------------------|---|---------------------|---|-----------------|---|----------------|---|---------|----|
| Allgemeine Ver- |   | Bahn-   |    | Transport-Verwaltung. |   |                     |   |                 |   |                |   | Betrag. |    |
|                 |   |         |    | a.                    |   | b.                  |   | c.              |   | d.             |   |         |    |
|                 |   |         |    | Äußerer Bahnhof-      |   | Expeditions-Dienst. |   | Zugbegleitungs- |   | Zugförderungs- |   |         |    |
|                 |   |         |    | Dienst.               |   |                     |   | Dienst.         |   | Dienst.        |   |         |    |
| M               | ℔ | M       | ℔  | M                     | ℔ | M                   | ℔ | M               | ℔ | M              | ℔ | M       | ℔  |
| —               | — | 266 478 | 01 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 266 478 | 01 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | —       | —  |
| —               | — | 8 723   | 22 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 8 723   | 22 |
| —               | — | 15 659  | 12 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 15 659  | 12 |
| —               | — | 11 575  | 31 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 11 575  | 31 |
| —               | — | 9 252   | 68 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 9 252   | 68 |
| —               | — | 11 741  | 72 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 11 741  | 72 |
| —               | — | 699     | 29 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 699     | 29 |
| —               | — | 324 129 | 35 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 324 129 | 35 |
| —               | — | 7 943   | 88 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 7 943   | 88 |
| —               | — | 46 883  | 45 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 46 883  | 45 |
| —               | — | 20 538  | 37 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 20 538  | 37 |
| —               | — | 22 083  | 62 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 22 083  | 62 |
| —               | — | 3 309   | 86 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 3 309   | 86 |
| —               | — | 18 164  | 99 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 18 164  | 99 |
| —               | — | 10 070  | 04 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 10 070  | 04 |
| —               | — | 459     | 22 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 459     | 22 |
| —               | — | 12 994  | 94 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 12 994  | 94 |
| —               | — | 142 448 | 37 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 142 448 | 37 |
| —               | — | 9 012   | 85 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 9 012   | 85 |
| —               | — | 15 098  | 57 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 15 098  | 57 |
| —               | — | 24 111  | 42 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 24 111  | 42 |
| —               | — | 142 448 | 37 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 142 448 | 37 |
| —               | — | 324 129 | 35 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 324 129 | 35 |
| —               | — | 490 689 | 14 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 490 689 | 14 |



| Tit. | Pos. | Unter-Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |  |  |  |
|------|------|------------|--|--|--|--|
| V.   |      |            | Titel V. Kosten des Bahntransportes.   |  |  |  |
| V a. |      |            | a. Kosten der Züge (ausschließlich der in Titel VI. verwiesenen Erneuerungen).   |  |  |  |
|      | 1    |            | Brennmaterial zur Locomotivfeuerung, einschließlich der Transport- und Ladefkosten   |  |  |  |
|      | 2    |            | Heizung der Wasserstationen und Feuerung der stehenden Dampfmaschinen zum Wasserpumpen, sowie sonstige Kosten der Beschaffung des Wassers der Locomotiven            |  |  |  |
|      | 3    |            | Schmiermaterial für Locomotiven und Tender   |  |  |  |
|      | 4    |            | Puß- und Verpackungsmaterial für dieselben   |  |  |  |
|      | 5    | 1          | Schmiermaterial für die Wagen  |  |  |  |
|      |      | 2          | Pußmaterial für die Wagen  |  |  |  |
|      |      | 3          | Desinfectionsmaterial für die Wagen  |  |  |  |
|      | 6    |            | Material zur Beleuchtung der Züge  |  |  |  |
|      | 7    |            | Material zur Erwärmung der Züge  |  |  |  |
|      | 8    |            | Heizungs-, Beleuchtungs-, Schmier- und Pußmaterial für Hebehürme, Trajecte, Dampfboote, Fahren etc.  |  |  |  |
|      | 9    |            | Insgemein, wie Kosten des Rangirens mit Pferden etc.   |  |  |  |
|      |      |            | Summe Titel V a.   |  |  |  |
| V b. |      |            | b. Unterhaltung der Betriebsmittel, einschließlich der fremden, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen.   |  |  |  |
|      | 1    |            | Unterhaltung der Locomotiven und Tender nebst Zubehör  |  |  |  |
|      | 2    |            | Unterhaltung der Personenwagen nebst Zubehör   |  |  |  |
|      | 3    |            | Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör  |  |  |  |
|      | 4    |            | Unterhaltung der Wagendecken nebst Zubehör   |  |  |  |
|      | 5    |            | Unterhaltung von Hilfsanstalten (wie Dampfboote, Schalben, Ponten, Hebemaschinen), Drahtseilen, Rollen, Blockwagen und sonstigen Geräthen der Trajecte nebst Zubehör |  |  |  |
|      | 6    |            | Insgemein, wie Handlaternen, Coursuhren, Coupirzangen, Zugführertaschen, Signalpfeifen, Plombenzangen, Wagenschlüssel etc.   |  |  |  |
|      |      |            | Summe Titel V b.   |  |  |  |
|      |      |            | Hierzu = V a.  |  |  |  |
|      |      |            | Summe Titel V.   |  |  |  |
| VI.  |      |            | Titel VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.  |  |  |  |
|      | 1    |            | Für Erneuerung des Oberbaues:  |  |  |  |
|      |      | 1          | Schienen und Kleineisenzeug  |  |  |  |
|      |      | 2          | Weichen, incl. Herz- und Kreuzungsstücke   |  |  |  |
|      |      | 3          | Schwellen  |  |  |  |
|      | 2    |            | Für Erneuerung der Betriebsmittel und der namentlich aufzuführenden Theile derselben:  |  |  |  |
|      |      | 1          | Locomotiven und Tender:  |  |  |  |
|      |      |            | a. ganze   |  |  |  |
|      |      |            | b. von Theilen derselben:  |  |  |  |
|      |      |            | Feuerbüchsen   |  |  |  |
|      |      |            | Siederohre   |  |  |  |
|      |      |            | Radbandagen  |  |  |  |
|      |      | 2          | Personenwagen:   |  |  |  |
|      |      |            | a. ganze   |  |  |  |
|      |      |            | b. Radbandagen   |  |  |  |
|      |      | 3          | Gepäck- und Güterwagen:  |  |  |  |
|      |      |            | a. ganze   |  |  |  |
|      |      |            | b. Radbandagen   |  |  |  |
|      |      |            | Summe Titel VI.  |  |  |  |



| A.              |   | B.      |    | C.                    |   |              |   |                 |   |                |    | Gesamt- |    |
|-----------------|---|---------|----|-----------------------|---|--------------|---|-----------------|---|----------------|----|---------|----|
| Allgemeine Ver- |   | Bahn-   |    | Transport-Verwaltung. |   |              |   |                 |   |                |    | Betrag. |    |
|                 |   |         |    | a.                    |   | b.           |   | c.              |   | d.             |    |         |    |
|                 |   |         |    | Äußerer Bahnhof-      |   | Expeditions- |   | Zugbegleitungs- |   | Zugförderungs- |    |         |    |
|                 |   |         |    | Dienst.               |   | Dienst.      |   | Dienst.         |   | Dienst.        |    |         |    |
| M               | N | M       | N  | M                     | N | M            | N | M               | N | M              | N  | M       | N  |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 460 778        | 18 | 460 778 | 18 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 15 375         | 81 | 15 375  | 81 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 6 441          | 69 | 6 441   | 69 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 5 508          | 12 | 5 508   | 12 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 3 605          | 06 | 3 605   | 06 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 589          | 68 | 1 589   | 68 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 237          | 76 | 1 237   | 76 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 16 410         | 71 | 16 410  | 71 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 22 640         | 57 | 22 640  | 57 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 634            | 21 | 634     | 21 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 534 221        | 79 | 534 221 | 79 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 228 334        | 02 | 228 334 | 02 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 77 400         | 58 | 77 400  | 58 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 144 475        | 88 | 144 475 | 88 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 989          | 58 | 1 989   | 58 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 323            | 23 | 323     | 23 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 357          | —  | 1 357   | —  |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 453 880        | 29 | 453 880 | 29 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 534 221        | 79 | 534 221 | 79 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 988 102        | 08 | 988 102 | 08 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | 128 628 | 51 | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | 128 628 | 51 |
| —               | — | 18 541  | 61 | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | 18 541  | 61 |
| —               | — | 100 105 | 31 | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | 100 105 | 31 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 33 501         | 83 | 33 501  | 83 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 2 405          | 20 | 2 405   | 20 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 15 182         | 59 | 15 182  | 59 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 27 679         | 77 | 27 679  | 77 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 7 177          | 53 | 7 177   | 53 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 26 476         | 78 | 26 476  | 78 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 4 062          | 18 | 4 062   | 18 |
| —               | — | 247 275 | 43 | —                     | — | —            | — | —               | — | 116 485        | 88 | 363 761 | 31 |



| Tit.  | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |
|-------|------|----------------|--|
| VII.  |      |                | <b>Titel VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen.</b>                |
|       | 1    |                | Verstärkung des Oberbaues zc.  |
|       | 2    |                | Erneuerung von Wärter- bzw. Weichenstellerbuden  |
|       | 3    |                | Erweiterung von Dienstwohnungen zc.  |
|       | 4    |                | Herstellung neuer Schneezaunanlagen zc.  |
|       | 5    |                | Änderung von Gleisanlagen auf Stationen  |
|       | 6    |                | Neupflasterungen auf den Bahnhöfen zc.   |
|       | 7    |                | Beseitigung von Beschränkungen des Normalprofils zc.   |
|       | 8    |                | Erneuerung von Abschlußtelegraphen   |
|       | 9    |                | Herstellung einer zweiten Telegraphenleitung auf Strecke Rostock—Doberan                           |
|       | 10   |                | Ausrüstung eines Gepäckwagens mit Heberleinbremse zc.  |
|       | 11   |                | Beschaffung einer Personenzug-Locomotive mit Schlepp-Tender  |
|       | 12   |                | Herstellung einer Schranke zc. bei Kröpelin  |
|       | 13   |                | Einrichtung von Bahnmeister-Dienstzimmern  |
|       | 14   |                | Beschaffung von 5 Stück offenen Güterwagen mit Bremse  |
|       |      |                | <u>Summe Titel VII.</u>  |
| VIII. |      |                | <b>Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen, bzw. Beamten.</b>                         |
|       | 1    |                | Vergütung für gepachtete Strecken*)  |
|       | 2    |                | Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Be-        |
|       | 3    |                | diensstellen anderer Verwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgleisen                            |
|       | 4    |                | Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke, oder in gemeinsamen Ver-   |
|       |      |                | fahren durch andere Verwaltungen   |
|       |      |                | Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungs-Büreaus                    |
|       |      |                | <u>Summe Titel VIII.</u>   |
| IX.   |      |                | <b>Titel IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.</b>                                      |
|       | 1    |                | Miethe, einschließlich Konventionalstrafen:  |
|       |      | 1              | für Locomotiven  |
|       |      | 2              | für Wagen  |
|       | 2    |                | Leihgeld für auf Zeit angeliehene Betriebsmittel   |
|       |      |                | <u>Summe Titel IX.</u>   |
|       |      |                | *) Die hier in Uebereinstimmung mit der Spalte 145 a. der Tabelle 26 der Statistik der im Betriebe |
|       |      |                | befindlichen Eisenbahnen Deutschlands eingestellten Aufwendungen für Bismar-Karow                  |
|       |      |                | an Pacht . . . . . 104 000 M.  |
|       |      |                | und an Rücklagen . . . . . 32 000 "  |
|       |      |                | <u>136 000 M.</u>  |
|       |      |                | finden sich in der Anlage IV. nicht aufgeführt.  |



| A.              |    | B.          |    | C.                    |    |                     |    |                 |   |                |    | Gesamt- |    |
|-----------------|----|-------------|----|-----------------------|----|---------------------|----|-----------------|---|----------------|----|---------|----|
| Allgemeine Ver- |    | Bahn-       |    | Transport-Verwaltung. |    |                     |    |                 |   |                |    | Betrag. |    |
| waltung.        |    | Verwaltung. |    | a.                    |    | b.                  |    | c.              |   | d.             |    |         |    |
|                 |    |             |    | Äußerer Bahnhof-      |    | Expeditions-Dienst. |    | Zugbegleitungs- |   | Zugförderungs- |    |         |    |
| M S             |    | M S         |    | Dienst.               |    | M S                 |    | Dienst.         |   | Dienst.        |    | M S     |    |
| —               | —  | 20 924      | 18 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 20 924  | 18 |
| —               | —  | 2 881       | 46 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 2 881   | 46 |
| —               | —  | 21 250      | 53 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 21 250  | 53 |
| —               | —  | 8 195       | 78 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 8 195   | 78 |
| —               | —  | 1 248       | 76 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 1 248   | 76 |
| —               | —  | 8 315       | 47 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 8 315   | 47 |
| —               | —  | 2 148       | 48 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 2 148   | 48 |
| —               | —  | 1 974       | 42 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 1 974   | 42 |
| —               | —  | 975         | 44 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 975     | 44 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 926            | 95 | 926     | 95 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 46 790         | 75 | 46 790  | 75 |
| —               | —  | 1 630       | 01 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 1 630   | 01 |
| —               | —  | 1 500       | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 1 500   | —  |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 16 022         | 30 | 16 022  | 30 |
| —               | —  | 71 044      | 53 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 63 740         | —  | 134 784 | 53 |
| —               | —  | 136 000     | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 136 000 | —  |
| —               | —  | 47 195      | 61 | 42 267                | 41 | 27 773              | 87 | —               | — | 31 641         | 03 | 148 877 | 92 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 7 950          | 36 | 7 950   | 36 |
| 2 905           | 05 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 2 905   | 05 |
| 2 905           | 05 | 183 195     | 61 | 42 267                | 41 | 27 773              | 87 | —               | — | 39 591         | 39 | 295 733 | 33 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 137 651        | 84 | 137 651 | 84 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 22 386         | 35 | 22 386  | 35 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 160 038        | 19 | 160 038 | 19 |



| Tit.                                | Pos.  | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |                |
|-------------------------------------|-------|----------------|--|----------------|
| Uebersicht der Betriebs-Ausgaben.   |       |                |  |                |
| Abtheilung I. Persönliche Ausgaben. |       |                |  |                |
|                                     | I.    |                | Besoldungen . . . . .  |                |
|                                     | II.   |                | Andere persönliche Ausgaben . . . . .                                      |                |
| Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.  |       |                |  |                |
|                                     | III.  |                | Allgemeine Kosten . . . . .  |                |
|                                     | IV.   |                | Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen zc. . . . .         |                |
|                                     | V.    |                | Kosten des Bahntransports zc. . . . .                                      |                |
|                                     | VI.   |                | Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände . . . . .                     |                |
|                                     | VII.  |                | Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen . . . . . |                |
|                                     | VIII. |                | Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen zc. . . . .                       |                |
|                                     | IX.   |                | Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel . . . . .                      |                |
| Summe der Betriebs-Ausgaben         |       |                |  |                |
| Abschluß.                           |       |                |  |                |
| 1                                   |       |                | Summe der Betriebs-Einnahmen . . . . .                                     | 7 232 071,87 M |
| 2                                   |       |                | Summe der Betriebs-Ausgaben . . . . .                                      | 4 618 551,15 " |
| Ueberschuß                          |       |                |  | 2 613 520,72 M |



| A.                          |    | B.                   |    | C.                          |    |                     |    |                            |    |                           |    | Gesamt-<br>Betrag. |    |
|-----------------------------|----|----------------------|----|-----------------------------|----|---------------------|----|----------------------------|----|---------------------------|----|--------------------|----|
| Allgemeine Ver-<br>waltung. |    | Bahn-<br>Verwaltung. |    | Transport-Verwaltung.       |    |                     |    |                            |    |                           |    |                    |    |
|                             |    |                      |    | a.                          |    | b.                  |    | c.                         |    | d.                        |    |                    |    |
|                             |    |                      |    | Äußerer Bahnhof-<br>Dienst. |    | Expeditions-Dienst. |    | Zugbegleitungs-<br>Dienst. |    | Zugförderungs-<br>Dienst. |    |                    |    |
| M                           | N  | M                    | N  | M                           | N  | M                   | N  | M                          | N  | M                         | N  | M                  | N  |
|                             |    |                      |    |                             |    |                     |    |                            |    |                           |    |                    |    |
| 265 811                     | 28 | 283 720              | 60 | 320 721                     | 33 | 80 064              | 60 | 140 264                    | 42 | 144 137                   | 55 | 1 234 719          | 78 |
| 59 228                      | 23 | 104 060              | 45 | 136 520                     | 26 | 58 965              | 32 | 117 647                    | 53 | 200 602                   | 39 | 677 024            | 18 |
|                             |    |                      |    |                             |    |                     |    |                            |    |                           |    |                    |    |
| 106 455                     | 07 | 17 467               | 88 | 88 196                      | 04 | 40 499              | 99 | 4 834                      | 01 | 16 245                    | 62 | 273 698            | 61 |
| —                           | —  | 490 689              | 14 | —                           | —  | —                   | —  | —                          | —  | —                         | —  | 490 689            | 14 |
| —                           | —  | —                    | —  | —                           | —  | —                   | —  | —                          | —  | 988 102                   | 08 | 988 102            | 08 |
| —                           | —  | 247 275              | 43 | —                           | —  | —                   | —  | —                          | —  | 116 485                   | 88 | 363 761            | 31 |
| —                           | —  | 71 044               | 53 | —                           | —  | —                   | —  | —                          | —  | 63 740                    | —  | 134 784            | 53 |
| 2 905                       | 05 | 183 195              | 61 | 42 267                      | 41 | 27 773              | 87 | —                          | —  | 39 591                    | 39 | 295 733            | 33 |
| —                           | —  | —                    | —  | —                           | —  | —                   | —  | —                          | —  | 160 038                   | 19 | 160 038            | 19 |
| 434 399                     | 63 | 1 397 453            | 64 | 587 705                     | 04 | 207 303             | 78 | 262 745                    | 96 | 1 728 943                 | 10 | 4 618 551          | 15 |
|                             |    |                      |    |                             |    |                     |    |                            |    |                           |    |                    |    |







## Betriebs-Einnahmen und Ausgaben

der

Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn  
einschl. Doberan-Heiligendamm.

| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.  | Betrag.   |    |
|------|------|----------------|---|-----------|----|
|      |      |                |   | M         | ℳ  |
| I.   |      |                | <b>Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.</b>   |           |    |
|      | 1    |                | Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementsfahrkarten, Regie-Extrazüge zc.) ausschließlich Militair auf Requisitionschein . . . . .  | 2 801 116 | 48 |
|      | 2    |                | Für Beförderung von Militair auf Requisitionschein und Militairfahrkarten . . . . .   | 87 021    | 25 |
|      | 3    |                | Für Beförderung von Gepäck, einschließlich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen, sowie von Traglasten . . . . .  | 51 179    | 39 |
|      | 4    |                | Für Beförderung von Hunden auf Hundefahrkarten und Gepäckschein . . . . .   | 3 141     | 27 |
|      | 5    |                | Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif . . . . .   | 8 326     | 20 |
|      | 6    |                | Sonstige Einnahmen, als: Lagergelder, Strafgehalte zc., soweit sie aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr herrühren . . . . .   | 131       | 25 |
|      |      |                | Summe Titel I.  | 2 950 915 | 84 |
| II.  |      |                | <b>Titel II. Aus dem Güter-Verkehr.</b>   |           |    |
|      | 1    |                | Für Beförderung von Gil- und Expresgut { einschließlich Equipagen und } . . . .   | 122 581   | 28 |
|      | 2    |                | Für Beförderung von Frachtgut { anderer Fahrzeuge aller Art } . . . .   | 3 194 545 | 08 |
|      | 3    |                | Für Beförderung von Postgut . . . . .   | 8 623     | 63 |
|      | 4    |                | Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionschein, einschließlich Pferde und Fahrzeuge . . . . .  | 27 814    | 46 |
|      | 5    |                | Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde, auch Luxusperde, ausgenommen Hunde auf Hundefahrkarten und Gepäckschein (L. 4) . . . . .   | 157 867   | 38 |
|      | 6    |                | Für Beförderung von Leichen . . . . .   | 3 866     | 04 |
|      | 7    |                | Für Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut, einschließlich Bau-Materialien . . . . .   | 14 392    | 05 |
|      | 8    |                | Nebenerträge als:   |           |    |
|      |      | 1              | Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung . . . . .   | 5 412     | 75 |
|      |      | 2              | Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen, Erstattung von An- und Abfuhrkosten, Zechenfrachten, Ueberschiebe- und Rangirgebühren, Zolldeklarationsgebühren, Krahnmiethen, Desinfectionsgebühren, etwaige von Arbeitern abzuliefernde Gebühren zc. . . . . | 81 688    | 96 |
|      |      |                | Summe Titel II.   | 3 616 791 | 63 |



| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.  | Betrag. |    |
|------|------|----------------|---|---------|----|
|      |      |                |   | M       | ℳ  |
| III. |      |                | <b>Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.</b>   |         |    |
|      | 1    |                | Vergütung für verpachtete Bahnstrecken  | —       | —  |
|      | 2    |                | Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten durch andere Bahnverwaltungen, oder Besitzer von Anschlußgleisen | 92 978  | 56 |
|      | 3    |                | Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen bezw. in gemeinsamen Verkehren   | 19 012  | 86 |
|      | 4    |                | Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungsbüreaus  | 1 230   | 08 |
|      |      |                | Summe Titel III.  | 113 221 | 50 |
| IV.  |      |                | <b>Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.</b>  |         |    |
|      | 1    |                | Miethe (einschließlich Conventionalstrafen) für:  |         |    |
|      |      | 1              | Locomotiven   | —       | —  |
|      |      | 2              | Wagen   | 162 523 | 36 |
|      | 2    |                | Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel  | —       | —  |
|      |      |                | Summe Titel IV.   | 162 523 | 36 |
| V.   |      |                | <b>Titel V. Erträge aus Veräußerungen.</b>  |         |    |
|      | 1    |                | Aus dem Verkaufe der Materialien, welche bei der Erneuerung gewonnen werden, als:   |         |    |
|      |      | 1              | Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug   | 63 532  | 18 |
|      |      | 2              | Oberbaumaterialien der Brücken  | 8       | 17 |
|      |      | 3              | Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben   | 152     | 55 |
|      |      | 4              | Locomotiven und Tender oder deren Haupttheile   | 6 479   | 07 |
|      |      | 5              | Personenwagen und deren Haupttheile   | 799     | 25 |
|      |      | 6              | Gepäck-, Güter- und sonstige Transportwagen oder deren Haupttheile  | 1 804   | 37 |
|      | 2    |                | Aus dem Verkaufe anderweiter Betriebsmaterialien  | 15 398  | 79 |
|      | 3    |                | Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände, soweit der Erlös der Betriebs-Rechnung zufließt   | 2 668   | 98 |
|      |      |                | Summe Titel V.  | 90 843  | 36 |
| VI.  |      |                | <b>Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen.</b>   |         |    |
|      | 1    |                | Telegraphen-Gebühren  |         |    |
|      | 2    |                | Pächte und Miethen, sowie ökonomische Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:   | 3 528   | 23 |
|      |      | 1              | Restaurationen  |         |    |
|      |      | 2              | Dienst- und Miethwohnungen  | 31 832  | 07 |
|      |      | 3              | Gräbereien, Pflanzungen, Ackerland  | 17 689  | 87 |
|      |      | 4              | Lagerplätze etc.  | 7 964   | 56 |
|      |      |                |   | 3 793   | 43 |
|      |      |                | Uebertrag   | 64 808  | 16 |



| Tit.                               | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.   | Betrag.   |    |
|------------------------------------|------|----------------|--|-----------|----|
|                                    |      |                |  | M         | S  |
|                                    |      |                | Uebertrag  | 64 808    | 16 |
| VI.                                | 3    |                | Vergütung der Post:  |           |    |
|                                    |      | 1              | für Benutzung der Coupees zum Postdienst, Beförderung von Postwagen und<br>Gestellung von Beiwagen . . . . .                                       | 7 616     | 80 |
|                                    |      | 2              | für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren zc. der Eisen-<br>bahn-Postwagen . . . . .   | 11 293    | 91 |
|                                    | 4    |                | Entschädigung von der Reichs- oder Staats-Telegraphen-Verwaltung für Benutzung<br>und Begleitung von Bahnmeisterwagen zc. . . . .                  | 46        | 25 |
|                                    | 5    |                | Einnahme an Brücken- und Fährgeld, sowie Werft- und Hafengebühren . . . . .  | —         | —  |
|                                    | 6    |                | Pensionsbeiträge . . . . .   | —         | —  |
|                                    | 7    |                | Zinsen und Coursgeinn aus Geldbeständen des Betriebes . . . . .  | 12 831    | 65 |
|                                    | 8    |                | Insgemein, wie Ersatz für beschädigte und zertrümmerte Gegenstände, Gebühren für<br>Aushang von Annoncen, nicht abgehobene Lohnbeträge zc. . . . . | 6 250     | 44 |
|                                    |      |                | Summe Titel VI.  | 102 847   | 21 |
| Uebersicht der Betriebs-Einnahmen. |      |                |  |           |    |
|                                    |      |                | Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr . . . . .  | 2 950 915 | 84 |
|                                    |      |                | Titel II. Aus dem Güter-Verkehr . . . . .  | 3 616 791 | 63 |
|                                    |      |                | Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen zc. . . . .  | 113 221   | 50 |
|                                    |      |                | Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln . . . . .   | 162 523   | 36 |
|                                    |      |                | Titel V. Erträge aus Veräußerungen . . . . .   | 90 843    | 36 |
|                                    |      |                | Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen . . . . .  | 102 847   | 21 |
|                                    |      |                | Summe der Betriebs-Einnahmen   | 7 037 142 | 90 |



|  |      |            | Betriebs-Ausgabe.   |
|--|------|------------|---|
| Tit.                                       | Pos. | Unter-Pos. |   |
| <b>Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.</b> |      |            |   |
| I.   |      |            | <b>Titel I. Besoldung und Gehalte der etatsmäßigen Beamten.</b>   |
|  | 1    |            | General-Direction   |
|  | 2    |            | Büreaus der General-Direction (Haupt-Büreau, bahnbautechnisches Büreau, Verkehrs-Büreau, Hauptkassen-Verwaltung, Büreau für die Rechnungsrevision, statistisches Büreau, Materialien-Verwaltung)  |
|  | 3    |            | Betriebstechnisches Büreau, Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection  |
|  | 4    |            | Maschinen- und Werkstätten-Inspection   |
|  | 5    |            | Strecken-, Stations-, Expeditions-, Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal   |
|  |      |            | Summe Titel I.  |
| II.  |      |            | <b>Titel II. Andere persönliche Ausgaben.</b>   |
|  | 1    |            | Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter und zeitweise Arbeitshilfe   |
|  | 2    |            | Stellvertretungskosten, Commandogelder etc.   |
|  | 3    |            | Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theurungszulagen, Miethsentschädigungen  |
|  | 4    |            | Reise- und Umzugskosten:  |
|  |      | 2a         | Reisekosten   |
|  |      | 2b         | Umzugskosten  |
|  | 5    |            | Jahr- und Nachtgelder, Kilometergelder, Stundengelder, Regelmäßigkeits-Prämien  |
|  | 6    |            | Prämien für Material-Ersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen  |
|  | 7    |            | Tag- und Accordlöhne, einschließlich der Löhne für die Arbeiter der Betriebs-Materialienverwaltung und ausschließlich derjenigen der Bahnunterhaltungs- und der Werkstätten-Arbeiter (für Güterboden-Arbeiter, Maschinenputzer, Gepäckträger, Wagenschieber, Wasserpumper, Bahnhof-Arbeiter etc.) |
|  | 8    |            | Für Dienstbekleidung u. Dienstkleider-Entschädigung (einschließlich Pelz- u. Filzstiefel, sowie Reparaturgelder)  |
|  | 9    |            | Mancogelder für Kassenführer  |
|  | 10   | 1          | Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:  |
|  |      | a.         | an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene   |
|  |      | b.         | an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene   |
|  |      | 2          | Laufende Unterstützungen:   |
|  |      | a.         | an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene   |
|  |      | b.         | an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene   |
|  |      | 3          | Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Beamte   |
|  | 11   | 1          | Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung:   |
|  |      | a.         | von Beamten   |
|  |      | b.         | von Arbeitern   |
|  |      | 2          | Zuschüsse zu Krankenkassen  |
|  | 12   | 1          | Pensionen   |
|  |      | 2          | Zuschüsse zu Pensions- und Unterstützungs-Kassen  |
|  |      | 3          | Beiträge zur Invaliditäts- und Altersversicherung   |
|  | 13   |            | Insgemein   |
|  |      |            | Summe Titel II.   |
| <b>Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.</b>  |      |            |   |
| III.                                       |      |            | <b>Titel III. Allgemeine Kosten.</b>  |
|  | 1    |            | Büreaubedürfnisse (als Schreib-, Zeichen- und Packmaterialien, Bücher und andere Druckfachen, Karten, Pläne, Herstellungskosten für Fahrkarten, Fahrpläne etc.)   |
|  | 2    | 1          | Heizung der Dienstlocale, der Wartezimmer, Wärterwohnungen und -Buden etc.  |
|  |      |            | Uebertrag   |



| A.              |    | B.          |    | C.                    |    |                     |    |                 |    |                |    | Gesamt-   |    |
|-----------------|----|-------------|----|-----------------------|----|---------------------|----|-----------------|----|----------------|----|-----------|----|
| Allgemeine Ver- |    | Bahn-       |    | Transport-Verwaltung. |    |                     |    |                 |    |                |    | Betrag.   |    |
| waltung.        |    | Verwaltung. |    | a.                    |    | b.                  |    | c.              |    | d.             |    |           |    |
|                 |    |             |    | Äußerer Bahnhof-      |    | Expeditions-Dienst. |    | Zugbegleitungs- |    | Zugförderungs- |    |           |    |
|                 |    |             |    | Dienst.               |    |                     |    | Dienst.         |    | Dienst.        |    |           |    |
| M               | N  | M           | N  | M                     | N  | M                   | N  | M               | N  | M              | N  | M         | N  |
| 33 045          | 90 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 33 045    | 90 |
| 165 117         | 27 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 165 117   | 27 |
| 29 836          | 06 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 29 836    | 06 |
| 20 135          | 59 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 20 135    | 59 |
| —               | —  | 273 649     | 98 | 303 428               | 33 | 80 064              | 60 | 135 629         | 83 | 138 599        | 45 | 931 372   | 19 |
| 248 134         | 82 | 273 649     | 98 | 303 428               | 33 | 80 064              | 60 | 135 629         | 83 | 138 599        | 45 | 1 179 507 | 01 |
| 13 456          | 31 | 1 231       | 90 | 1 023                 | 99 | 1 887               | 10 | 1 815           | 37 | 2 619          | 12 | 22 033    | 79 |
| —               | —  | 35 753      | 98 | 3 395                 | 65 | 306                 | 80 | 684             | 77 | 3 269          | 30 | 43 410    | 50 |
| 2 275           | 67 | 23 305      | 70 | 3 026                 | —  | 1 440               | —  | 2 209           | 09 | —              | —  | 32 256    | 46 |
| 12 827          | 89 | 6 133       | 04 | 103                   | —  | 15                  | 50 | 20              | —  | 737            | 12 | 19 836    | 55 |
| 348             | 24 | 3 608       | 48 | 2 246                 | 33 | 942                 | 50 | 1 379           | 53 | 1 731          | 20 | 10 256    | 28 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | 85 019          | 35 | 47 526         | 99 | 132 546   | 34 |
| —               | —  | 43          | 50 | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | 58 242         | 34 | 58 285    | 84 |
| 1 987           | 05 | 5 922       | 65 | 94 975                | 16 | 48 680              | 43 | 2 500           | 23 | 68 508         | 64 | 222 574   | 16 |
| 1 244           | 71 | 18 993      | 38 | 17 785                | 99 | 5 100               | 17 | 17 677          | 16 | 9 161          | 04 | 69 962    | 45 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | 27                  | 45 | —               | —  | —              | —  | 27        | 45 |
| 1 600           | 95 | 2 963       | 02 | 1 490                 | —  | 115                 | —  | 660             | —  | 240            | —  | 7 068     | 97 |
| 260             | 01 | 245         | —  | 235                   | —  | 90                  | —  | —               | —  | 150            | —  | 980       | 01 |
| 161             | 03 | 310         | —  | 1 098                 | 50 | 77                  | 50 | 516             | —  | 60             | —  | 2 223     | 03 |
| 70              | 01 | —           | —  | 528                   | —  | 9                   | —  | —               | —  | 120            | —  | 727       | 01 |
| 220             | 93 | 921         | 75 | 849                   | 75 | 300                 | —  | 530             | —  | —              | —  | 2 822     | 43 |
| 76              | 05 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 76        | 05 |
| 38              | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 38        | —  |
| 9 305           | 08 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 9 305     | 08 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | —         | —  |
| 7 766           | 98 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 7 766     | 98 |
| 2 809           | 88 | 466         | 07 | 520                   | —  | 170                 | —  | 300             | —  | 60             | —  | 4 325     | 95 |
| 54 448          | 79 | 99 898      | 47 | 127 277               | 37 | 59 161              | 45 | 113 311         | 50 | 192 425        | 75 | 646 523   | 33 |
| 24 604          | 27 | 3 766       | 31 | 6 919                 | 58 | 16 713              | 10 | 2 423           | 94 | 812            | 92 | 55 240    | 12 |
| 3 473           | 71 | 6 855       | 11 | 15 125                | 33 | 3 369               | 31 | 492             | 23 | 4 462          | 49 | 33 778    | 18 |
| 28 077          | 98 | 10 621      | 42 | 22 044                | 91 | 20 082              | 41 | 2 916           | 17 | 5 275          | 41 | 89 018    | 30 |



| Tit. | Pos. | Unter-Pos. | Betriebs-Ausgabe.   |           |
|------|------|------------|---|-----------|
|      |      |            |   | Uebertrag |
| III. | 2    | 2          | Erleuchtung derselben, einschließlich der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen zc.   |           |
|      |      | 3          | Reinigung derselben, einschließlich der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Locomotivschuppen zc.   |           |
|      |      | 4          | Vorhalten von Wächterhunden und Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden zc.  |           |
|      | 3    |            | Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien (mit Ausschluß der unter Titel IVa Pos. 7 und 8 und Titel Vb aufgeführten)   |           |
|      | 4    |            | Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke   |           |
|      | 5    |            | Steuern (mit Ausnahme der Eisenbahnsteuer), Communalabgaben und öffentliche Lasten  |           |
|      | 6    |            | Feuer- und andere Versicherungsbeiträge   |           |
|      | 7    |            | Gerichts-, Beerdigungs-, Notariats- und Prozeß-Kosten, Stempel zc.  |           |
|      | 8    |            | Kosten des Geldverkehrs mit Banken  |           |
|      | 9    |            | Porto und Insertionskosten  |           |
|      | 10   | 1          | Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Ergänzung beschädigter<br>Emballagen, sowie für Lieferfristüberschreitungen  |           |
|      |      | 2          | Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze:<br>a. in Folge directer Verpflichtung der eigenen Bahn:<br>a. einmalige Abfindungen, einschließlich der Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung<br>ß. fortlaufende Zahlungen<br>b. in Folge der vertragsmäßigen Uebernahme fremder Verpflichtungen |           |
|      |      | 3          | Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze  |           |
|      |      | 4          | Sonstige Entschädigungen  |           |
|      | 11   |            | Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken in Folge von außer-<br>gewöhnlichen Naturereignissen  |           |
|      | 12   |            | Insgemein:  |           |
|      |      | 1          | Kosten der Staatsaufsicht   |           |
|      |      | 2          | Kosten von Conferenzen, General-Versammlungen   |           |
|      |      | 3          | Ausschmückung der Bahnhöfe bei festlichen Gelegenheiten   |           |
|      |      | 4          | Etwaige nicht ersetzte Kosten der zollamtlichen Abfertigung   |           |
|      |      | 5          | Kollgelder, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen   |           |
|      |      | 6          | Fracht-Incasso  |           |
|      |      | 7          | Anderweitige allgemeine sachliche Kosten, wie Beiträge zu den Vereinskosten, Repräsentationskosten zc.  |           |
|      |      |            | Summe Titel III.  |           |
| IV.  |      |            | Titel IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.  |           |
| IVa. |      |            | a. Anlagen auf freier Strecke, einschließlich der durchgehenden Hauptgleise in den<br>Bahnhöfen.  |           |
|      | 1    |            | Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen, als: Parallelwege,<br>Rampen, Gräben, Abpflasterungen, Futtermauern, Uferdeckungen, sowie der Wegeübergänge im<br>Bahniveau nebst Zubehör, Wärteraufgangstreppe, Seitendurchlässe, Entwässerungen, Kiestoffer            |           |
|      | 2    |            | Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug)   |           |
|      |      | 1          | Unterhaltung des Gleises  |           |
|      |      | 2          | Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials loco Verwendungsstelle   |           |
|      | 3    |            | Unterhaltung der Unter- und Ueberführungen von Wegen und Eisenbahnen, Durchlässen, Brücken,<br>Tunnels:   |           |
|      |      | 1          | Unterhaltung der Wegeunterführungen   |           |
|      |      | 2          | Unterhaltung der Bahn-Ueberbrückungen   |           |
|      |      | 3          | Unterhaltung der Brücken und Durchlässe   |           |
|      |      |            | Uebertrag   |           |



[illegible]



|      |      |            | Betriebs-Ausgabe.  |  |  |  |           |
|------|------|------------|--|--|--|--|-----------|
| Tit. | Pos. | Unter-Pos. |  |  |  |  |           |
|      |      |            |  |  |  |  | Uebertrag |
| IVa. | 3    | 4          | Unterhaltung der Tunnels . . . . .   |  |  |  |           |
|      | 4    |            | Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) auf freier Strecke, Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungstafeln, Neigungs- und Krümmungszeiger, Bahn-Revisionskreuze, Nummer- und Grenzsteine 2c. . . . .   |  |  |  |           |
|      | 5    |            | Kosten für Begräumen des Schnees, sowie Instandhaltung und Ergänzung der Schneeschutzanlagen, für das Bestreuen der Schienen bei Glätteis . . . . .  |  |  |  |           |
|      | 6    |            | Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten und für Feuerwache behufs Verhütung von Waldbränden . . . . .   |  |  |  |           |
|      | 7    |            | Zur Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, desgl. der Bahnmeisterwagen und Draisinen . . . . .  |  |  |  |           |
|      | 8    |            | Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser, der Blockstationen und Wärterbuden, nebst deren Utensilien und Mobilien, der Brunnen, Privets 2c. . . . .   |  |  |  |           |
|      | 9    |            | Unterhaltung außergewöhnlicher Anlagen (geneigte Ebenen, Trajecte, Militäranlagen 2c.) . . . . .   |  |  |  |           |
|      | 10   |            | Insgemein . . . . .  |  |  |  |           |
|      |      |            | Summe Titel IVa.   |  |  |  |           |
| IVb. |      |            | b. Bahnhofsanlagen.  |  |  |  |           |
|      | 1    |            | Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen 2c. . . . .   |  |  |  |           |
|      | 2    |            | Unterhaltung der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Beamtenwohnhäuser, Verwaltungsgebäude 2c. . . . .   |  |  |  |           |
|      | 3    |            | Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen, wie Weichensteller- und Portierbuden, Materialien-Depots, Aborte nebst Gruben, Arbeiterlocale, Imprägnir-Anstalten, Waagehäuschen, Eiskeller, Vieh- und Equipagerampen, Viehhöfe, Ladeprofile, Kohlenbänke, Kohlenlagerplätze, Distanzpfähle, Entwässerungs-Anlagen, Gasleitungen, Ladekrähne, Brückenwaagen, Stationsbrunnen, Perrons, Laternen, Kandelaber, Stations- und Perronuhren, Glocken 2c. . . . . |  |  |  |           |
|      | 4    |            | Unterhaltung des Oberbaues, (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug)   |  |  |  |           |
|      |      | 1          | Unterhaltung der Nebengleise . . . . .   |  |  |  |           |
|      |      | 2          | Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials, auch für die Weichen . . . . .   |  |  |  |           |
|      |      | 3          | Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen (incl. Laternen) und sonstigen mechanischen Vorrichtungen . . . . .  |  |  |  |           |
|      | 5    |            | Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Wagenschuppen, Feuergruben, Wasserstationen, Wasserkrahne, Pumpen, Brunnen (excl. Wirthschaftsbrunnen), Röhrenleitungen, Wasserhebungs-Maschinen, sowie Unterhaltung der Hebekrahne 2c. . . . .  |  |  |  |           |
|      | 6    |            | Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofs-Anlagen (Hebeanstalten, Gasanstalten, Hafenbohlwerke 2c.) . . . . .  |  |  |  |           |
|      | 7    |            | Insgemein . . . . .  |  |  |  |           |
|      |      |            | Summe Titel IVb.   |  |  |  |           |
| IVc. |      |            | c. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.   |  |  |  |           |
|      | 1    |            | Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweglichen und Reservetheile, sowie der Bahnhofs-signale (Haltesignale, Rotscheiben, Laternen 2c.) . . . . .   |  |  |  |           |
|      | 2    |            | Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutewerke, Batterien und tragbaren Apparate 2c., sowie für Unterhaltung der zur Reparatur der Apparate und Leitungen erforderlichen Utensilien und Werkzeuge . . . . .  |  |  |  |           |
|      | 3    |            | Insgemein . . . . .  |  |  |  |           |
|      |      |            | Summe Titel IVc.   |  |  |  |           |
|      |      |            | Hierzu   |  |  |  |           |
|      |      |            | IVb.   |  |  |  |           |
|      |      |            | IVa.   |  |  |  |           |
|      |      |            | Summe Titel IV.  |  |  |  |           |



| A.              |   | B.          |    | C.                    |   |                     |   |                 |   |                |   | Gesamt- |    |
|-----------------|---|-------------|----|-----------------------|---|---------------------|---|-----------------|---|----------------|---|---------|----|
| Allgemeine Ver- |   | Bahn-       |    | Transport-Verwaltung. |   |                     |   |                 |   |                |   | Betrag. |    |
| waltung.        |   | Verwaltung. |    | a.                    |   | b.                  |   | c.              |   | d.             |   |         |    |
|                 |   |             |    | Äußerer Bahnhof-      |   | Expeditions-Dienst. |   | Zugbegleitungs- |   | Zugförderungs- |   |         |    |
| M               |   | M           |    | Dienst.               |   | M                   |   | M               |   | M              |   | M       |    |
|                 |   |             |    |                       |   |                     |   |                 |   |                |   |         |    |
| —               | — | 251 447     | 06 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 251 447 | 06 |
| —               | — | —           | —  | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | —       | —  |
| —               | — | 8 330       | 77 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 8 330   | 77 |
| —               | — | 14 543      | 28 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 14 543  | 28 |
| —               | — | 11 033      | 69 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 11 033  | 69 |
| —               | — | 8 859       | 60 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 8 859   | 60 |
| —               | — | 11 725      | 08 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 11 725  | 08 |
| —               | — | —           | —  | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | —       | —  |
| —               | — | 695         | 15 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 695     | 15 |
| —               | — | 306 634     | 63 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 306 634 | 63 |
| —               | — | 7 650       | 68 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 7 650   | 68 |
| —               | — | 44 077      | 73 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 44 077  | 73 |
| —               | — | 19 829      | 66 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 19 829  | 66 |
| —               | — | 21 702      | 16 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 21 702  | 16 |
| —               | — | 3 096       | 11 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 3 096   | 11 |
| —               | — | 17 872      | 09 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 17 872  | 09 |
| —               | — | 9 785       | 93 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 9 785   | 93 |
| —               | — | 427         | 91 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 427     | 91 |
| —               | — | 12 297      | 20 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 12 297  | 20 |
| —               | — | 136 739     | 47 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 136 739 | 47 |
| —               | — | 8 959       | 83 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 8 959   | 83 |
| —               | — | 14 651      | 44 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 14 651  | 44 |
| —               | — | —           | —  | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | —       | —  |
| —               | — | 23 611      | 27 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 23 611  | 27 |
| —               | — | 136 739     | 47 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 136 739 | 47 |
| —               | — | 306 634     | 63 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 306 634 | 63 |
| —               | — | 466 985     | 37 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 466 985 | 37 |



| Tit. | Pos. | Unter-Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |
|------|------|------------|--|
| V.   | V a. |            | Titel V. Kosten des Bahntransportes.   |
|      |      |            | a. Kosten der Züge (ausschließlich der in Titel VI. verwiesenen Erneuerungen).   |
|      | 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            |
|      | 3    |            | Schmiermaterial für Locomotiven und Tender   |
|      | 4    |            | Putz- und Verpackungsmaterial für dieselben  |
|      | 5    | 1          | Schmiermaterial für die Wagen  |
|      |      | 2          | Putzmaterial für die Wagen   |
|      |      | 3          | Desinfectionsmaterial für die Wagen  |
|      | 6    |            | Material zur Beleuchtung der Züge  |
|      | 7    |            | Material zur Erwärmung der Züge  |
|      | 8    |            | Heizungs-, Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterial für Hebehürme, Trajecte, Dampfboote, Fähren etc.   |
|      | 9    |            | Insgemein, wie Kosten des Rangirens mit Pferden etc.   |
|      |      |            | Summe Titel V a.   |
|      | V b. |            | b. Unterhaltung der Betriebsmittel, einschließlich der fremden, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen.   |
|      | 1    |            | Unterhaltung der Locomotiven und Tender nebst Zubehör  |
|      | 2    |            | Unterhaltung der Personenwagen nebst Zubehör   |
|      | 3    |            | Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör  |
|      | 4    |            | Unterhaltung der Wagendecken nebst Zubehör   |
|      | 5    |            | Unterhaltung von Hilfsanstalten (wie Dampfboote, Schalben, Ponten, Hebemaschinen), Drahtseilen, Rollen, Blockwagen und sonstigen Geräthen der Trajecte nebst Zubehör |
|      | 6    |            | Insgemein, wie Handlaternen, Coursuhren, Coupirzangen, Zugführertaschen, Signaleisen, Plombenzangen, Wagenschlüssel etc.   |
|      |      |            | Summe Titel V b.   |
|      |      |            | Hierzu = V a.  |
|      |      |            | Summe Titel V.   |
| VI.  |      |            | Titel VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.  |
|      | 1    |            | Für Erneuerung des Oberbaues:  |
|      |      | 1          | Schienen und Kleineisenzeug  |
|      |      | 2          | Weichen, incl. Herz- und Kreuzungsstücke   |
|      |      | 3          | Schwellen  |
|      | 2    |            | Für Erneuerung der Betriebsmittel und der namentlich aufzuführenden Theile derselben:  |
|      |      | 1          | Locomotiven und Tender:  |
|      |      |            | a. ganze   |
|      |      |            | b. von Theilen derselben:  |
|      |      |            | Feuerbüchsen   |
|      |      |            | Siederöhre   |
|      |      |            | Radbandagen  |
|      |      | 2          | Personenwagen:   |
|      |      |            | a. ganze   |
|      |      |            | b. Radbandagen   |
|      |      | 3          | Gepäck- und Güterwagen:  |
|      |      |            | a. ganze   |
|      |      |            | b. Radbandagen   |
|      |      |            | Summe Titel VI.  |



| A.              |   | B.      |    | C.                    |   |              |   |                 |   |                |    | Gesamt- |    |
|-----------------|---|---------|----|-----------------------|---|--------------|---|-----------------|---|----------------|----|---------|----|
| Allgemeine Ver- |   | Bahn-   |    | Transport-Verwaltung. |   |              |   |                 |   |                |    | Betrag. |    |
|                 |   |         |    | a.                    |   | b.           |   | c.              |   | d.             |    |         |    |
|                 |   |         |    | Äußerer Bahnhof-      |   | Expeditions- |   | Zugbegleitungs- |   | Zugförderungs- |    |         |    |
|                 |   |         |    | Dienst.               |   | Dienst.      |   | Dienst.         |   | Dienst.        |    |         |    |
| M               | N | M       | N  | M                     | N | M            | N | M               | N | M              | N  | M       | N  |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 445 178        | 02 | 445 178 | 02 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 15 165         | 49 | 15 165  | 49 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 6 341          | 24 | 6 341   | 24 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 5 327          | 73 | 5 327   | 73 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 3 340          | 18 | 3 340   | 18 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 549          | 53 | 1 549   | 53 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 237          | 76 | 1 237   | 76 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 15 577         | —  | 15 577  | —  |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 21 381         | 87 | 21 381  | 87 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 634            | 21 | 634     | 21 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 515 733        | 03 | 515 733 | 03 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 223 411        | 11 | 223 411 | 11 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 77 510         | 75 | 77 510  | 75 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 143 495        | 77 | 143 495 | 77 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 989          | 58 | 1 989   | 58 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 323            | 23 | 323     | 23 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 353          | 80 | 1 353   | 80 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 448 084        | 24 | 448 084 | 24 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 515 733        | 03 | 515 733 | 03 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 963 817        | 27 | 963 817 | 27 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | 130 668 | 77 | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | 130 668 | 77 |
| —               | — | 18 541  | 61 | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | 18 541  | 61 |
| —               | — | 103 157 | 31 | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | 103 157 | 31 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 33 501         | 83 | 33 501  | 83 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 2 405          | 20 | 2 405   | 20 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 15 350         | 34 | 15 350  | 34 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 27 679         | 77 | 27 679  | 77 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 7 177          | 53 | 7 177   | 53 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 26 476         | 78 | 26 476  | 78 |
| —               | — | —       | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 4 062          | 18 | 4 062   | 18 |
| —               | — | 252 367 | 69 | —                     | — | —            | — | —               | — | 116 653        | 63 | 369 021 | 32 |



| Tit.  | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |
|-------|------|----------------|--|
| VII.  |      |                | <b>Titel VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen.</b>              |
|       | 1    |                | Verstärkung des Oberbaues zc.  |
|       | 2    |                | Erneuerung von Wärter- bezw. Weichenstellerbuden   |
|       | 3    |                | Erweiterung von Dienstwohnungen zc.  |
|       | 4    |                | Herstellung neuer Schneezamanlagen zc.   |
|       | 5    |                | Änderung von Gleisanlagen auf Stationen  |
|       | 6    |                | Neupflasterungen auf den Bahnhöfen zc.   |
|       | 7    |                | Beseitigung von Beschränkungen des Normalprofils zc.   |
|       | 8    |                | Erneuerung von Abschlußtelegraphen zc.   |
|       | 9    |                | Herstellung einer zweiten Telegraphenleitung auf Strecke Rostock—Doberan                         |
|       | 10   |                | Ausrüstung eines Gepäckwagens mit Heberleinbremse zc.  |
|       | 11   |                | Beschaffung einer Personenzug-Locomotive mit Schlepp-Tender                                      |
|       | 12   |                | Herstellung einer Schranke zc. bei Kröpelin  |
|       | 13   |                | Einrichtung von Bahnmeister-Dienstzimmern  |
|       | 14   |                | Beschaffung von 5 Stück offenen Güterwagen mit Bremse  |
|       |      |                | <u>Summe Titel VII.</u>  |
| VIII. |      |                | <b>Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten.</b>                      |
|       | 1    |                | Vergütung für gepachtete Strecken  |
|       | 2    |                | Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Be-      |
|       | 3    |                | diensteten anderer Verwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgleisen                            |
|       | 4    |                | Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke, oder in gemeinsamen Ver- |
|       |      |                | fahren durch andere Verwaltungen   |
|       |      |                | Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungs-Büreaus                  |
|       |      |                | <u>Summe Titel VIII.</u>   |
| IX.   |      |                | <b>Titel IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.</b>                                    |
|       | 1    | 1              | Miethe, einschließlich Konventionalstrafen:  |
|       |      | 2              | für Locomotiven  |
|       |      |                | für Wagen  |
|       | 2    |                | Leihgeld für auf Zeit angeliehene Betriebsmittel   |
|       |      |                | <u>Summe Titel IX.</u>   |



| A.              |    | B.          |    | C.                    |    |                     |    |                 |   |                |    | Gesamt- |    |
|-----------------|----|-------------|----|-----------------------|----|---------------------|----|-----------------|---|----------------|----|---------|----|
| Allgemeine Ver- |    | Bahn-       |    | Transport-Verwaltung. |    |                     |    |                 |   |                |    | Betrag. |    |
| waltung.        |    | Verwaltung. |    | a.                    |    | b.                  |    | c.              |   | d.             |    |         |    |
|                 |    |             |    | Neußerer Bahnhof-     |    | Expeditions-Dienst. |    | Zugbegleitungs- |   | Zugförderungs- |    |         |    |
|                 |    |             |    | Dienst.               |    |                     |    | Dienst.         |   | Dienst.        |    |         |    |
| M               | ℔  | M           | ℔  | M                     | ℔  | M                   | ℔  | M               | ℔ | M              | ℔  | M       | ℔  |
| —               | —  | 20 924      | 18 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 20 924  | 18 |
| —               | —  | 2 881       | 46 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 2 881   | 46 |
| —               | —  | 21 250      | 53 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 21 250  | 53 |
| —               | —  | 8 195       | 78 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 8 195   | 78 |
| —               | —  | 1 248       | 76 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 1 248   | 76 |
| —               | —  | 8 315       | 47 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 8 315   | 47 |
| —               | —  | 2 148       | 48 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 2 148   | 48 |
| —               | —  | 1 974       | 42 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 1 974   | 42 |
| —               | —  | 975         | 44 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 975     | 44 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 926            | 95 | 926     | 95 |
| —               | —  | 1 630       | 01 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 46 790         | 75 | 46 790  | 75 |
| —               | —  | 1 500       | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 1 630   | 01 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 1 500   | —  |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 16 022         | 30 | 16 022  | 30 |
| —               | —  | 71 044      | 53 | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 63 740         | —  | 134 784 | 53 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | —  | 43 493      | 24 | 40 585                | 03 | 27 677              | 58 | —               | — | 30 774         | 42 | 142 530 | 27 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 7 950          | 36 | 7 950   | 36 |
| 2 711           | 89 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | 2 711   | 89 |
| 2 711           | 89 | 43 493      | 24 | 40 585                | 03 | 27 677              | 58 | —               | — | 38 724         | 78 | 153 192 | 52 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 128 651        | 84 | 128 651 | 84 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 22 386         | 35 | 22 386  | 35 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | — | 151 038        | 19 | 151 038 | 19 |



| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |
|------|------|----------------|--|
|      |      |                | <p style="text-align: center;">Uebersicht der Betriebs-Ausgaben.</p> <p style="text-align: center;">Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.</p> <p> Titel I. Besoldungen . . . . .<br/> Titel II. Andere persönliche Ausgaben . . . . . </p> <p style="text-align: center;">Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.</p> <p> Titel III. Allgemeine Kosten . . . . .<br/> Titel IV. Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen zc. . . . .<br/> Titel V. Kosten des Bahntransports zc. . . . .<br/> Titel VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände . . . . .<br/> Titel VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen . . . . .<br/> Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen zc. . . . .<br/> Titel IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel . . . . . </p> <p style="text-align: right;">Summe der Betriebs-Ausgaben</p> |
|      |      |                | <p style="text-align: center;">Abschluß.</p> <p> 1 Summe der Betriebs-Einnahmen . . . . . 7 037 142,90 M<br/> 2 Summe der Betriebs-Ausgaben . . . . . 4 324 935,14 = </p> <p style="text-align: right;">Ueberschuß 2 712 207,76 M</p>  |



| A.              |    | B.          |    | C.                    |    |                     |    |                 |    |                |    | Gesamt-   |    |
|-----------------|----|-------------|----|-----------------------|----|---------------------|----|-----------------|----|----------------|----|-----------|----|
| Allgemeine Ver- |    | Bahn-       |    | Transport-Verwaltung. |    |                     |    |                 |    |                |    | Betrag.   |    |
| waltung.        |    | Verwaltung. |    | a.                    |    | b.                  |    | c.              |    | d.             |    |           |    |
|                 |    |             |    | Äußerer Bahnhof-      |    | Expeditions-Dienst. |    | Zugbegleitungs- |    | Zugförderungs- |    |           |    |
| M               | N  | M           | N  | M                     | N  | M                   | N  | M               | N  | M              | N  | M         | N  |
| 248 134         | 82 | 273 649     | 98 | 303 428               | 33 | 80 064              | 60 | 135 629         | 83 | 138 599        | 45 | 1 179 507 | 01 |
| 54 448          | 79 | 99 898      | 47 | 127 277               | 37 | 59 161              | 45 | 113 311         | 50 | 192 425        | 75 | 646 523   | 33 |
| 100 064         | 63 | 17 295      | 50 | 84 311                | 94 | 38 451              | 90 | 4 547           | 84 | 15 393         | 79 | 260 065   | 60 |
| —               | —  | 466 985     | 37 | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 466 985   | 37 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | 963 817        | 27 | 963 817   | 27 |
| —               | —  | 252 367     | 69 | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | 116 653        | 63 | 369 021   | 32 |
| —               | —  | 71 044      | 53 | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | 63 740         | —  | 134 784   | 53 |
| 2 711           | 89 | 43 493      | 24 | 40 585                | 03 | 27 677              | 58 | —               | —  | 38 724         | 78 | 153 192   | 52 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | 151 038        | 19 | 151 038   | 19 |
| 405 360         | 13 | 1 224 734   | 78 | 555 602               | 67 | 205 355             | 53 | 253 489         | 17 | 1 680 392      | 86 | 4 324 935 | 14 |



| A. |  | B. |  | C. |  | D. |  | E. |  | F. |  | G. |  | H. |  | I. |  | J. |  | K. |  | L. |  | M. |  | N. |  | O. |  | P. |  | Q. |  | R. |  | S. |  | T. |  | U. |  | V. |  | W. |  | X. |  | Y. |  | Z. |  | aa. |  | ab. |  | ac. |  | ad. |  | ae. |  | af. |  | ag. |  | ah. |  | ai. |  | aj. |  | ak. |  | al. |  | am. |  | an. |  | ao. |  | ap. |  | aq. |  | ar. |  | as. |  | at. |  | au. |  | av. |  | aw. |  | ax. |  | ay. |  | az. |  | ba. |  | bb. |  | bc. |  | bd. |  | be. |  | bf. |  | bg. |  | bh. |  | bi. |  | bj. |  | bk. |  | bl. |  | bm. |  | bn. |  | bo. |  | bp. |  | bq. |  | br. |  | bs. |  | bt. |  | bu. |  | bv. |  | bw. |  | bx. |  | by. |  | bz. |  | ca. |  | cb. |  | cc. |  | cd. |  | ce. |  | cf. |  | cg. |  | ch. |  | ci. |  | cj. |  | ck. |  | cl. |  | cm. |  | cn. |  | co. |  | cp. |  | cq. |  | cr. |  | cs. |  | ct. |  | cu. |  | cv. |  | cw. |  | cx. |  | cy. |  | cz. |  | da. |  | db. |  | dc. |  | dd. |  | de. |  | df. |  | dg. |  | dh. |  | di. |  | dj. |  | dk. |  | dl. |  | dm. |  | dn. |  | do. |  | dp. |  | dq. |  | dr. |  | ds. |  | dt. |  | du. |  | dv. |  | dw. |  | dx. |  | dy. |  | dz. |  | ea. |  | eb. |  | ec. |  | ed. |  | ee. |  | ef. |  | eg. |  | eh. |  | ei. |  | ej. |  | ek. |  | el. |  | em. |  | en. |  | eo. |  | ep. |  | eq. |  | er. |  | es. |  | et. |  | eu. |  | ev. |  | ew. |  | ex. |  | ey. |  | ez. |  | fa. |  | fb. |  | fc. |  | fd. |  | fe. |  | ff. |  | fg. |  | fh. |  | fi. |  | fj. |  | fk. |  | fl. |  | fm. |  | fn. |  | fo. |  | fp. |  | fq. |  | fr. |  | fs. |  | ft. |  | fu. |  | fv. |  | fw. |  | fx. |  | fy. |  | fz. |  | ga. |  | gb. |  | gc. |  | gd. |  | ge. |  | gf. |  | gg. |  | gh. |  | gi. |  | gj. |  | gk. |  | gl. |  | gm. |  | gn. |  | go. |  | gp. |  | gq. |  | gr. |  | gs. |  | gt. |  | gu. |  | gv. |  | gw. |  | gx. |  | gy. |  | gz. |  | ha. |  | hb. |  | hc. |  | hd. |  | he. |  | hf. |  | hg. |  | hh. |  | hi. |  | hj. |  | hk. |  | hl. |  | hm. |  | hn. |  | ho. |  | hp. |  | hq. |  | hr. |  | hs. |  | ht. |  | hu. |  | hv. |  | hw. |  | hx. |  | hy. |  | hz. |  | ia. |  | ib. |  | ic. |  | id. |  | ie. |  | if. |  | ig. |  | ih. |  | ii. |  | ij. |  | ik. |  | il. |  | im. |  | in. |  | io. |  | ip. |  | iq. |  | ir. |  | is. |  | it. |  | iu. |  | iv. |  | iw. |  | ix. |  | iy. |  | iz. |  | ja. |  | jb. |  | jc. |  | jd. |  | je. |  | jf. |  | jg. |  | jh. |  | ji. |  | jj. |  | jk. |  | jl. |  | jm. |  | jn. |  | jo. |  | jp. |  | jq. |  | jr. |  | js. |  | jt. |  | ju. |  | jv. |  | jw. |  | jx. |  | jy. |  | jz. |  | ka. |  | kb. |  | kc. |  | kd. |  | ke. |  | kf. |  | kg. |  | kh. |  | ki. |  | kj. |  | kk. |  | kl. |  | km. |  | kn. |  | ko. |  | kp. |  | kq. |  | kr. |  | ks. |  | kt. |  | ku. |  | kv. |  | kw. |  | kx. |  | ky. |  | kz. |  | la. |  | lb. |  | lc. |  | ld. |  | le. |  | lf. |  | lg. |  | lh. |  | li. |  | lj. |  | lk. |  | ll. |  | lm. |  | ln. |  | lo. |  | lp. |  | lq. |  | lr. |  | ls. |  | lt. |  | lu. |  | lv. |  | lw. |  | lx. |  | ly. |  | lz. |  | ma. |  | mb. |  | mc. |  | md. |  | me. |  | mf. |  | mg. |  | mh. |  | mi. |  | mj. |  | mk. |  | ml. |  | mm. |  | mn. |  | mo. |  | mp. |  | mq. |  | mr. |  | ms. |  | mt. |  | mu. |  | mv. |  | mw. |  | mx. |  | my. |  | mz. |  | na. |  | nb. |  | nc. |  | nd. |  | ne. |  | nf. |  | ng. |  | nh. |  | ni. |  | nj. |  | nk. |  | nl. |  | nm. |  | nn. |  | no. |  | np. |  | nq. |  | nr. |  | ns. |  | nt. |  | nu. |  | nv. |  | nw. |  | nx. |  | ny. |  | nz. |  | oa. |  | ob. |  | oc. |  | od. |  | oe. |  | of. |  | og. |  | oh. |  | oi. |  | oj. |  | ok. |  | ol. |  | om. |  | on. |  | oo. |  | op. |  | oq. |  | or. |  | os. |  | ot. |  | ou. |  | ov. |  | ow. |  | ox. |  | oy. |  | oz. |  | pa. |  | pb. |  | pc. |  | pd. |  | pe. |  | pf. |  | pg. |  | ph. |  | pi. |  | pj. |  | pk. |  | pl. |  | pm. |  | pn. |  | po. |  | pp. |  | pq. |  | pr. |  | ps. |  | pt. |  | pu. |  | pv. |  | pw. |  | px. |  | py. |  | pz. |  | qa. |  | qb. |  | qc. |  | qd. |  | qe. |  | qf. |  | qg. |  | qh. |  | qi. |  | qj. |  | qk. |  | ql. |  | qm. |  | qn. |  | qo. |  | qp. |  | qq. |  | qr. |  | qs. |  | qt. |  | qu. |  | qv. |  | qw. |  | qx. |  | qy. |  | qz. |  | ra. |  | rb. |  | rc. |  | rd. |  | re. |  | rf. |  | rg. |  | rh. |  | ri. |  | rj. |  | rk. |  | rl. |  | rm. |  | rn. |  | ro. |  | rp. |  | rq. |  | rr. |  | rs. |  | rt. |  | ru. |  | rv. |  | rw. |  | rx. |  | ry. |  | rz. |  | sa. |  | sb. |  | sc. |  | sd. |  | se. |  | sf. |  | sg. |  | sh. |  | si. |  | sj. |  | sk. |  | sl. |  | sm. |  | sn. |  | so. |  | sp. |  | sq. |  | sr. |  | ss. |  | st. |  | su. |  | sv. |  | sw. |  | sx. |  | sy. |  | sz. |  | ta. |  | tb. |  | tc. |  | td. |  | te. |  | tf. |  | tg. |  | th. |  | ti. |  | tj. |  | tk. |  | tl. |  | tm. |  | tn. |  | to. |  | tp. |  | tq. |  | tr. |  | ts. |  | tt. |  | tu. |  | tv. |  | tw. |  | tx. |  | ty. |  | tz. |  | ua. |  | ub. |  | uc. |  | ud. |  | ue. |  | uf. |  | ug. |  | uh. |  | ui. |  | uj. |  | uk. |  | ul. |  | um. |  | un. |  | uo. |  | up. |  | uq. |  | ur. |  | us. |  | ut. |  | uu. |  | uv. |  | uw. |  | ux. |  | uy. |  | uz. |  | va. |  | vb. |  | vc. |  | vd. |  | ve. |  | vf. |  | vg. |  | vh. |  | vi. |  | vj. |  | vk. |  | vl. |  | vm. |  | vn. |  | vo. |  | vp. |  | vq. |  | vr. |  | vs. |  | vt. |  | vu. |  | vv. |  | vw. |  | vx. |  | vy. |  | vz. |  | wa. |  | wb. |  | wc. |  | wd. |  | we. |  | wf. |  | wg. |  | wh. |  | wi. |  | wj. |  | wk. |  | wl. |  | wm. |  | wn. |  | wo. |  | wp. |  | wq. |  | wr. |  | ws. |  | wt. |  | wu. |  | wv. |  | ww. |  | wx. |  | wy. |  | wz. |  | xa. |  | xb. |  | xc. |  | xd. |  | xe. |  | xf. |  | xg. |  | xh. |  | xi. |  | xj. |  | xk. |  | xl. |  | xm. |  | xn. |  | xo. |  | xp. |  | xq. |  | xr. |  | xs. |  | xt. |  | xu. |  | xv. |  | xw. |  | xx. |  | xy. |  | xz. |  | ya. |  | yb. |  | yc. |  | yd. |  | ye. |  | yf. |  | yg. |  | yh. |  | yi. |  | yj. |  | yk. |  | yl. |  | ym. |  | yn. |  | yo. |  | yp. |  | yq. |  | yr. |  | ys. |  | yt. |  | yu. |  | yv. |  | yw. |  | yx. |  | yy. |  | yz. |  | za. |  | zb. |  | zc. |  | zd. |  | ze. |  | zf. |  | zg. |  | zh. |  | zi. |  | zj. |  | zk. |  | zl. |  | zm. |  | zn. |  | zo. |  | zp. |  | zq. |  | zr. |  | zs. |  | zt. |  | zu. |  | zv. |  | zw. |  | zx. |  | zy. |  | zz. |  | aa. |  | ab. |  | ac. |  | ad. |  | ae. |  | af. |  | ag. |  | ah. |  | ai. |  | aj. |  | ak. |  | al. |  | am. |  | an. |  | ao. |  | ap. |  | aq. |  | ar. |  | as. |  | at. |  | au. |  | av. |  | aw. |  | ax. |  | ay. |  | az. |  | ba. |  | bb. |  | bc. |  | bd. |  | be. |  | bf. |  | bg. |  | bh. |  | bi. |  | bj. |  | bk. |  | bl. |  | bm. |  | bn. |  | bo. |  | bp. |  | bq. |  | br. |  | bs. |  | bt. |  | bu. |  | bv. |  | bw. |  | bx. |  | by. |  | bz. |  | ca. |  | cb. |  | cc. |  | cd. |  | ce. |  | cf. |  | cg. |  | ch. |  | ci. |  | cj. |  | ck. |  | cl. |  | cm. |  | cn. |  | co. |  | cp. |  | cq. |  | cr. |  | cs. |  | ct. |  | cu. |  | cv. |  | cw. |  | cx. |  | cy. |  | cz. |  | da. |  | db. |  | dc. |  | dd. |  | de. |  | df. |  | dg. |  | dh. |  | di. |  | dj. |  | dk. |  | dl. |  | dm. |  | dn. |  | do. |  | dp. |  | dq. |  | dr. |  | ds. |  | dt. |  | du. |  | dv. |  | dw. |  | dx. |  | dy. |  | dz. |  | ea. |  | eb. |  | ec. |  | ed. |  | ee. |  | ef. |  | eg. |  | eh. |  | ei. |  | ej. |  | ek. |  | el. |  | em. |  | en. |  | eo. |  | ep. |  | eq. |  | er. |  | es. |  | et. |  | eu. |  | ev. |  | ew. |  | ex. |  | ey. |  | ez. |  | fa. |  | fb. |  | fc. |  | fd. |  | fe. |  | ff. |  | fg. |  | fh. |  | fi. |  | fj. |  | fk. |  | fl. |  | fm. |  | fn. |  | fo. |  | fp. |  | fq. |  | fr. |  | fs. |  | ft. |  | fu. |  | fv. |  | fw. |  | fx. |  | fy. |  | fz. |  | ga. |  | gb. |  | gc. |  | gd. |  | ge. |  | gf. |  | gg. |  | gh. |  | gi. |  | gj. |  | gk. |  | gl. |  | gm. |  | gn. |  | go. |  | gp. |  | gq. |  | gr. |  | gs. |  | gt. |  | gu. |  | gv. |  | gw. |  | gx. |  | gy. |  | gz. |  | ha. |  | hb. |  | hc. |  | hd. |  | he. |  | hf. |  | hg. |  | hh. |  | hi. |  | hj. |  | hk. |  | hl. |  | hm. |  | hn. |  | ho. |  | hp. |  | hq. |  | hr. |  | hs. |  | ht. |  | hu. |  | hv. |  | hw. |  | hx. |  | hy. |  | hz. |  | ia. |  | ib. |  | ic. |  | id. |  | ie. |  | if. |  | ig. |  | ih. |  | ii. |  | ij. |  | ik. |  | il. |  | im. |  | in. |  | io. |  | ip. |  | iq. |  | ir. |  | is. |  | it. |  | iu. |  | iv. |  | iw. |  | ix. |  | iy. |  | iz. |  | ja. |  | jb. |  | jc. |  | jd. |  | je. |  | jf. |  | jg. |  | jh. |  | ji. |  | jj. |  | jk. |  | jl. |  | jm. |  | jn. |  | jo. |  | jp. |  | jq. |  | jr. |  | js. |  | jt. |  | ju. |  | jv. |  | jw. |  | jx. |  | jy. |  | jz. |  | ka. |  | kb. |  | kc. |  | kd. |  | ke. |  | kf. |  | kg. |  | kh. |  | ki. |  | kj. |  | kk. |  | kl. |  | km. |  | kn. |  | ko. |  | kp. |  | kq. |  | kr. |  | ks. |  | kt. |  | ku. |  | kv. |  | kw. |  | kx. |  | ky. |  | kz. |  | la. |  | lb. |  | lc. |  | ld. |  | le. |  | lf. |  | lg. |  | lh. |  | li. |  | lj. |  | lk. |  | ll. |  | lm. |  | ln. |  | lo. |  | lp. |  | lq. |  | lr. |  | ls. |  | lt. |  | lu. |  | lv. |  | lw. |  | lx. |  | ly. |  | lz. |  | ma. |  | mb. |  | mc. |  | md. |  | me. |  | mf. |  | mg. |  | mh. |  | mi. |  | mj. |  | mk. |  | ml. |  | mm. |  | mn. |  | mo. |  | mp. |  | mq. |  | mr. |  | ms. |  | mt. |  | mu. |  | mv. |  | mw. |  | mx. |  | my. |  | mz. |  | na. |  | nb. |  | nc. |  | nd. |  | ne. |  | nf. |  | ng. |  | nh. |  | ni. |  | nj. |  | nk. |  | nl. |  | nm. |  | nn. |  | no. |  | np. |  | nq. |  | nr. |  | ns. |  | nt. |  | nu. |  | nv. |  | nw. |  | nx. |  | ny. |  | nz. |  | oa. |  | ob. |  | oc. |  | od. |  | oe. |  | of. |  | og. |  | oh. |  | oi. |  | oj. |  | ok. |  | ol. |  | om. |  | on. |  | oo. |  | op. |  | oq. |  | or. |  | os. |  | ot. |  | ou. |  | ov. |  | ow. |  | ox. |  | oy. |  | oz. |  | pa. |  | pb. |  | pc. |  | pd. |  | pe. |  | pf. |  | pg. |  | ph. |  | pi. |  | pj. |  | pk. |  | pl. |  | pm. |  | pn. |  | po. |  | pp. |  | pq. |  | pr. |  | ps. |  | pt. |  | pu. |  | pv. |  | pw. |  | px. |  | py. |  | pz. |  | qa. |  | qb. |  | qc. |  | qd. |  | qe. |  | qf. |  | qg. |  | qh. |  | qi. |  | qj. |  | qk. |  | ql. |  | qm. |  | qn. |  | qo. |  | qp. |  | qq. |  | qr. |  | qs. |  | qt. |  | qu. |  | qv. |  | qw. |  | qx. |  | qy. |  | qz. |  | ra. |  | rb. |  | rc. |  | rd. |  | re. |  | rf. |  | rg. |  | rh. |  | ri. |  | rj. |  | rk. |  | rl. |  | rm. |  | rn. |  | ro. |  | rp. |  | rq. |  | rr. |  | rs. |  | rt. |  | ru. |  | rv. |  | rw. |  | rx. |  | ry. |  | rz. |  | sa. |  | sb. |  | sc. |  | sd. |  | se. |  | sf. |  | sg. |  | sh. |  | si. |  | sj. |  | sk. |  | sl. |  | sm. |  | sn. |  | so. |  | sp. |  | sq. |  | sr. |  | ss. |  | st. |  | su. |  | sv. |  | sw. |  | sx. |  | sy. |  | sz. |  | ta. |  | tb. |  | tc. |  | td. |  | te. |  | tf. |  | tg. |  | th. |  | ti. |  | tj. |  | tk. |  | tl. |  | tm. |  | tn. |  | to. |  | tp. |  | tq. |  | tr. |  | ts. |  | tt. |  | tu. |  | tv. |  | tw. |  | tx. |  | ty. |  | tz. |  | ua. |  | ub. |  | uc. |  | ud. |  | ue. |  | uf. |  | ug. |  | uh. |  | ui. |  | uj. |  | uk. |  | ul. |  | um. |  | un. |  | uo. |  | up. |  | uq. |  | ur. |  | us. |  | ut. |  | uu. |  | uv. |  | uw. |  | ux. |  | uy. |  | uz. |  | va. |  | vb. |  | vc. |  | vd. |  | ve. |  | vf. |  | vg. |  | vh. |  | vi. |  | vj. |  | vk. |  | vl. |  | vm. |  | vn. |  | vo. |  | vp. |  | vq. |  | vr. |  | vs. |  | vt. |  | vu. |  | vv. |  | vw. |  | wx. |  | wy. |  | wz. |  | xa. |  | xb. |  | xc. |  | xd. |  | xe. |  | xf. |  | xg. |  | xh. |  | xi. |  | xj. |  | xk. |  | xl. |  | xm. |  | xn. |  | xo. |  | xp. |  | xq. |  | xr. |  | xs. |  | xt. |  | xu. |  | xv. |  | xw. |  | xx. |  | xy. |  | xz. |  | ya. |  | yb. |  | yc. |  | yd. |  | ye. |  | yf. |  | yg. |  | yh. |  | yi. |  | yj. |  | yk. |  | yl. |  | ym. |  | yn. |  | yo. |  | yp. |  | yq. |  | yr. |  | ys. |  | yt. |  | yu. |  | yv. |  | yw. |  | yx. |  | yy. |  | yz. |  | za. |  | zb. |  | zc. |  | zd. |  | ze. |  | zf. |  | zg. |  | zh. |  | zi. |  | zj. |  | zk. |  | zl. |  | zm. |  | zn. |  | zo. |  | zp. |  | zq. |  | zr. |  | zs. |  | zt. |  | zu. |  | zv. |  | zw. |  | zx. |  | zy. |  | zz. |  |
|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|
|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|



## Betriebs-Einnahmen und Ausgaben

der

## Wismar-Karower Eisenbahn.

| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.  | Betrag. |    |
|------|------|----------------|---|---------|----|
|      |      |                |   | M       | ℳ  |
| I.   |      |                | <b>Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.</b>   |         |    |
|      | 1    |                | Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementsfahrkarten, Regie-Extrazüge etc.) ausschließlich Militair auf Requisitionschein . . . . .   | 85 302  | 78 |
|      | 2    |                | Für Beförderung von Militair auf Requisitionschein und Militairfahrkarten . . . . .   | 1 745   | 33 |
|      | 3    |                | Für Beförderung von Gepäck, einschließlich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen, sowie von Traglasten . . . . .  | 1 079   | 14 |
|      | 4    |                | Für Beförderung von Hunden auf Hundefahrkarten und Gepäckschein . . . . .   | 134     | 50 |
|      | 5    |                | Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif . . . . .   | —       | —  |
|      | 6    |                | Sonstige Einnahmen, als: Lagergelder, Strafgebühren etc., soweit sie aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr herrühren . . . . .   | —       | —  |
|      |      |                | Summe Titel I.  | 88 261  | 75 |
| II.  |      |                | <b>Titel II. Aus dem Güter-Verkehr.</b>   |         |    |
|      | 1    |                | Für Beförderung von Eil- und Expressgut . . . . .   | 3 309   | 71 |
|      | 2    |                | Für Beförderung von Frachtgut . . . . .   | 97 452  | 98 |
|      | 3    |                | Für Beförderung von Postgut . . . . .   | 1 278   | 54 |
|      | 4    |                | Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionschein, einschließlich Pferde und Fahrzeuge . . . . .  | 327     | 60 |
|      | 5    |                | Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde, auch Zuspferde, ausgenommen Hunde auf Hundefahrkarten und Gepäckschein (L. 4) . . . . .  | 5 081   | 50 |
|      | 6    |                | Für Beförderung von Leichen . . . . .   | 27      | 40 |
|      | 7    |                | Für Beförderung von frachtpflichtigem Diensgut, einschließlich Bau-Materialien . . . . .  | —       | —  |
|      | 8    |                | Nebenerträge als:   | 166     | 16 |
|      |      | 1              | Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung . . . . .   |         |    |
|      |      | 2              | Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen, Erstattung von An- und Abfuhrkosten, Zechenfrachten, Ueberschiebe- und Rangirgebühren, Zolldeklarationsgebühren, Krahnmiethe, Desinfectionsgebühren, etwaige von Arbeitern abzuliefernde Gebühren etc. . . . . | 1 465   | 69 |
|      |      |                | Summe Titel II.   | 109 109 | 58 |



| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.  | Betrag. |    |
|------|------|----------------|---|---------|----|
|      |      |                |   | M       | ℔  |
| III. |      |                | <b>Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.</b>   |         |    |
|      | 1    |                | Vergütung für verpachtete Bahnstrecken  | —       | —  |
|      | 2    |                | Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten durch andere Bahnverwaltungen, oder Besitzer von Anschlußgleisen | —       | —  |
|      | 3    |                | Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen bezw. in gemeinsamen Verkehren   | 335     | 25 |
|      | 4    |                | Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungsbüreaus  | —       | —  |
|      |      |                | Summe Titel III.  | 335     | 25 |
| V.   |      |                | <b>Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.</b>  |         |    |
|      | 1    |                | Miethe (einschließlich Conventionalstrafen) für:  |         |    |
|      |      | 1              | Locomotiven   | —       | —  |
|      |      | 2              | Wagen   | 9 000   | —  |
|      | 2    |                | Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel  | 2 000   | —  |
|      |      |                | Summe Titel IV.   | 11 000  | —  |
| V.   |      |                | <b>Titel V. Erträge aus Veräußerungen.</b>  |         |    |
|      | 1    |                | Aus dem Verkaufe der Materialien, welche bei der Erneuerung gewonnen werden, als:   |         |    |
|      |      | 1              | Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug   | —       | —  |
|      |      | 2              | Oberbaumaterialien der Brücken  | —       | —  |
|      |      | 3              | Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben   | —       | —  |
|      |      | 4              | Locomotiven und Tender oder deren Haupttheile   | —       | —  |
|      |      | 5              | Personenwagen und deren Haupttheile   | —       | —  |
|      |      | 6              | Gepäck-, Güter- und sonstige Transportwagen oder deren Haupttheile  | —       | —  |
|      | 2    |                | Aus dem Verkaufe anderweiter Betriebsmaterialien  | 79      | 41 |
|      | 3    |                | Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände, soweit der Erlös der Betriebs-Rechnung zufließt   | —       | —  |
|      |      |                | Summe Titel V.  | 79      | 41 |
| VI.  |      |                | <b>Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen.</b>   |         |    |
|      | 1    |                | Telegraphen-Gebühren  | 18      | 50 |
|      | 2    |                | Pächte und Miethen, sowie ökonomische Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:   |         |    |
|      |      | 1              | Restaurationen  | 1 450   | 02 |
|      |      | 2              | Dienst- und Miethwohnungen  | 113     | 80 |
|      |      | 3              | Gräbereien, Pflanzungen, Ackerland  | 175     | 37 |
|      |      | 4              | Lagerplätze zc.   | 29      | 60 |
|      |      |                | Uebertrag   | 1 787   | 29 |



| Tit.  | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.   | Betrag. |    |
|---|------|----------------|--|---------|----|
|   |      |                |  | M       | S  |
|   |      |                | Uebertrag  | 1 787   | 29 |
| VI.   | 3    |                | Vergütung der Post:  |         |    |
|   |      | 1              | für Benutzung der Coupees zum Postdienst, Beförderung von Postwagen und          |         |    |
|   |      |                | Gestellung von Beiwagen  | 942     | 54 |
|   |      | 2              | für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren zc. der Eisen-   |         |    |
|   |      |                | bahn-Postwagen   | —       | —  |
|   |      | 4              | Entschädigung von der Reichs- oder Staats-Telegraphen-Verwaltung für Benutzung   |         |    |
|   |      |                | und Begleitung von Bahnmeisterwagen zc.  | —       | —  |
|   |      | 5              | Einnahme an Brücken- und Fährgeld, sowie Werft- und Hafengebühren                | —       | —  |
|   |      | 6              | Pensionsbeiträge   | —       | —  |
|   |      | 7              | Zinsen und Coursgeinn aus Geldbeständen des Betriebes                            | —       | —  |
|   |      | 8              | Insgemein, wie Ersatz für beschädigte und zertrümmerte Gegenstände, Gebühren für |         |    |
|   |      |                | Aushang von Annoncen, nicht abgehobene Lohnbeträge zc.                           | 77      | 90 |
|   |      |                | Summe Titel VI.  | 2 807   | 73 |
| Uebersicht der Betriebs-Einnahmen.                        |      |                |  |         |    |
| Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr             |      |                |  | 88 261  | 75 |
| Titel II. Aus dem Güter-Verkehr                           |      |                |  | 109 109 | 58 |
| Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen zc. |      |                |  | 335     | 25 |
| Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln  |      |                |  | 11 000  | —  |
| Titel V. Erträge aus Veräußerungen                        |      |                |  | 79      | 41 |
| Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen                 |      |                |  | 2 807   | 73 |
| Summe der Betriebs-Einnahmen                              |      |                |  | 211 593 | 72 |



|   |      |            | Betriebs-Ausgabe.   |                 |
|---|------|------------|---|-----------------|
| Tit.  | Pos. | Unter-Pos. |   |                 |
| <b>Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.</b>                      |      |            |   |                 |
| <b>Titel I. Besoldung und Gehalte der etatsmäßigen Beamten.</b> |      |            |   |                 |
| I.  | 1    |            | General-Direction   |                 |
|   | 2    |            | Büreaus der General-Direction (Haupt-Büreau, bahntechnisches Bureau, Verkehrs-Büreau, Hauptkassen-Verwaltung, Bureau für die Rechnungsrevision, statistisches Bureau, Materialien-Verwaltung)   |                 |
|   | 3    |            | Betriebstechnisches Bureau, Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection  |                 |
|   | 4    |            | Maschinen- und Werkstätten-Inspection   |                 |
|   | 5    |            | Strecken-, Stations-, Expeditions-, Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal   |                 |
|   |      |            |   | Summe Titel I.  |
| <b>Titel II. Andere persönliche Ausgaben.</b>                   |      |            |   |                 |
| II.   | 1    |            | Diätarische Besoldungen, Functionsgehälter und zeitweise Arbeitshilfe   |                 |
|   | 2    |            | Stellvertretungskosten, Commandogelder etc.   |                 |
|   | 3    |            | Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theurungszulagen, Miethsentschädigungen  |                 |
|   | 4    |            | Reise- und Umzugskosten:  |                 |
|   |      | 2a         | Reisekosten   |                 |
|   |      | 2b         | Umzugskosten  |                 |
|   | 5    |            | Fahr- und Nachtgelder, Kilometergelder, Stundengelder, Regelmäßigkeits-Prämien  |                 |
|   | 6    |            | Prämien für Material-Ersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen  |                 |
|   | 7    |            | Tag- und Accordlöhne, einschließlich der Löhne für die Arbeiter der Betriebs-Materialienverwaltung und ausschließlich derjenigen der Bahnunterhaltungs- und der Werkstätten-Arbeiter (für Güterboden-Arbeiter, Maschinenputzer, Gepäckträger, Wagenschieber, Wasserpumper, Bahnhof-Arbeiter etc.) |                 |
|   | 8    |            | Für Dienstbekleidung u. Dienstkleider-Entschädigung (einschließlich Pelz- u. Filzstiefel, sowie Reparaturgelder)  |                 |
|   | 9    |            | Mancoogelder für Kassenführer   |                 |
|   | 10   | 1          | Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:  |                 |
|   |      |            | a. an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene  |                 |
|   |      |            | b. an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene  |                 |
|   |      | 2          | Laufende Unterstützungen:   |                 |
|   |      |            | a. an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene  |                 |
|   |      |            | b. an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene  |                 |
|   |      | 3          | Gnadengehälter an Hinterbliebene verstorbener Beamte  |                 |
|   | 11   | 1          | Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung:   |                 |
|   |      |            | a. von Beamten  |                 |
|   |      |            | b. von Arbeitern  |                 |
|   |      | 2          | Zuschüsse zu Krankenkassen  |                 |
|   | 12   | 1          | Pensionen   |                 |
|   |      | 2          | Zuschüsse zu Pensions- und Unterstützungs-Kassen  |                 |
|   |      | 3          | Beiträge zur Invaliditäts- und Altersversicherung   |                 |
|   | 13   |            | Insgemein   |                 |
|   |      |            |   | Summe Titel II. |
| <b>Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.</b>                       |      |            |   |                 |
| <b>Titel III. Allgemeine Kosten.</b>                            |      |            |   |                 |
| III.  | 1    |            | Büreaubedürfnisse (als Schreib-, Zeichen- und Packmaterialien, Bücher und andere Drucksachen, Karten, Pläne, Herstellungskosten für Fahrkarten, Fahrpläne etc.)   |                 |
|   | 2    | 1          | Heizung der Dienstlocale, der Wartezimmer, Wärterwohnungen und -Buden etc.  |                 |
|   |      |            |   | Uebertrag       |



| A.              |    | B.          |    | C.                    |    |                     |    |                 |    |                |    | Gesamt- |    |
|-----------------|----|-------------|----|-----------------------|----|---------------------|----|-----------------|----|----------------|----|---------|----|
| Allgemeine Ver- |    | Bahn-       |    | Transport-Verwaltung. |    |                     |    |                 |    |                |    | Betrag. |    |
| waltung.        |    | Verwaltung. |    | a.                    |    | b.                  |    | c.              |    | d.             |    |         |    |
|                 |    |             |    | Äußerer Bahnhof-      |    | Expeditions-Dienst. |    | Zugbegleitungs- |    | Zugförderungs- |    |         |    |
|                 |    |             |    | Dienst.               |    |                     |    | Dienst.         |    | Dienst.        |    |         |    |
| M               | N  | M           | N  | M                     | N  | M                   | N  | M               | N  | M              | N  | M       | N  |
| 2 354           | 10 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 2 354   | 10 |
| 11 762          | 51 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 11 762  | 51 |
| 2 125           | 44 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 2 125   | 44 |
| 1 434           | 41 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 1 434   | 41 |
| —               | —  | 10 070      | 62 | 17 293                | —  | —                   | —  | 5 140           | 01 | 6 159          | 60 | 38 663  | 23 |
| 17 676          | 46 | 10 070      | 62 | 17 293                | —  | —                   | —  | 5 140           | 01 | 6 159          | 60 | 56 339  | 69 |
| 958             | 59 | —           | —  | 34                    | 84 | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 993     | 43 |
| —               | —  | 1 177       | —  | 867                   | 50 | —                   | —  | —               | —  | 126            | 41 | 2 170   | 91 |
| 162             | 11 | 1 612       | 26 | 56                    | 17 | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 1 830   | 54 |
| 913             | 82 | 424         | 26 | 26                    | —  | —                   | —  | —               | —  | 49             | 88 | 1 413   | 96 |
| 24              | 81 | 76          | 82 | 335                   | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 436     | 63 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | 4 019           | 26 | 3 393          | 78 | 7 413   | 04 |
| —               | —  | 2           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | 2 700          | 87 | 2 702   | 87 |
| 141             | 55 | 41          | 08 | 6 995                 | 54 | 1                   | —  | 57              | 20 | 2 963          | 68 | 10 200  | 05 |
| 88              | 67 | 1 004       | 55 | 1 535                 | 96 | —                   | —  | 862             | 11 | 516            | 57 | 4 007   | 86 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | —       | —  |
| 114             | 05 | 180         | 48 | 75                    | —  | —                   | —  | 40              | —  | —              | —  | 409     | 53 |
| 4               | 99 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 4       | 99 |
| 11              | 47 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 11      | 47 |
| 4               | 99 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 4       | 99 |
| 15              | 74 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 15      | 74 |
| 18              | 95 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 18      | 95 |
| 12              | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 12      | —  |
| 504             | 99 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 504     | 99 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | —       | —  |
| 711             | 48 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 711     | 48 |
| 425             | 71 | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 425     | 71 |
| 665             | 52 | 46          | 09 | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 711     | 61 |
| 4 779           | 44 | 4 564       | 54 | 9 926                 | 01 | 1                   | —  | 4 978           | 57 | 9 751          | 19 | 34 000  | 75 |
| 1 753           | 01 | 218         | 24 | 612                   | 52 | 787                 | 17 | 143             | 38 | 32             | 23 | 3 546   | 55 |
| 247             | 46 | 42          | 97 | 1 256                 | —  | 264                 | 47 | 17              | 40 | 220            | 33 | 2 048   | 63 |
| 2 000           | 47 | 261         | 21 | 1 868                 | 52 | 1 051               | 64 | 160             | 78 | 252            | 56 | 5 595   | 18 |



| Tit. | Pos. | Unter-Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |           |
|------|------|------------|--|-----------|
|      |      |            |  | Uebertrag |
| III. | 2    | 2          | Erleuchtung derselben, einschließlich der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen etc. . . . .   |           |
|      |      | 3          | Reinigung derselben, einschließlich der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Locomotivschuppen etc. . . . .   |           |
|      |      | 4          | Vorhalten von Wächterhunden und Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden etc. . . . .  |           |
|      | 3    |            | Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien (mit Ausschluß der unter Titel IVa Pos. 7 und 8 und Titel Vb aufgeführten)  |           |
|      | 4    |            | Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke . . . . .  |           |
|      | 5    |            | Steuern (mit Ausnahme der Eisenbahnsteuer), Communalabgaben und öffentliche Lasten . . . . .   |           |
|      | 6    |            | Feuer- und andere Versicherungsbeiträge . . . . .  |           |
|      | 7    |            | Gerichts-, Beeidigungs-, Notariats- und Prozeß-Kosten, Stempel- etc. . . . .   |           |
|      | 8    |            | Kosten des Geldverkehrs mit Banken . . . . .   |           |
|      | 9    |            | Porto und Insertionskosten . . . . .   |           |
|      | 10   | 1          | Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Ergänzung beschädigter Emballagen, sowie für Lieferfristüberschreitungen . . . . .  |           |
|      |      | 2          | Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze:  |           |
|      |      |            | a. in Folge directer Verpflichtung der eigenen Bahn:   |           |
|      |      |            | a. einmalige Abfindungen, einschließlich der Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung  |           |
|      |      |            | β. fortlaufende Zahlungen . . . . .  |           |
|      |      |            | b. in Folge der vertragsmäßigen Uebernahme fremder Verpflichtungen . . . . .   |           |
|      |      | 3          | Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze . . . . .   |           |
|      |      | 4          | Sonstige Entschädigungen . . . . .   |           |
|      | 11   |            | Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken in Folge von außer-<br>gewöhnlichen Naturereignissen . . . . .   |           |
|      | 12   |            | Insgesamt:   |           |
|      |      | 1          | Kosten der Staatsaufsicht . . . . .  |           |
|      |      | 2          | Kosten von Conferenzen, General-Versammlungen . . . . .  |           |
|      |      | 3          | Ausschmückung der Bahnhöfe bei festlichen Gelegenheiten . . . . .  |           |
|      |      | 4          | Etwaige nicht ersetzte Kosten der zollamtlichen Abfertigung . . . . .  |           |
|      |      | 5          | Rollgelber, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen . . . . .  |           |
|      |      | 6          | Fracht-Incasso . . . . .   |           |
|      |      | 7          | Anderweitige allgemeine sachliche Kosten, wie Beiträge zu den Vereinskosten, Repräsentationskosten etc. . . . .  |           |
|      |      |            | Summe Titel III  |           |
| IV.  |      |            | Titel IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.   |           |
| IVa. |      |            | a. Anlagen auf freier Strecke, einschließlich der durchgehenden Hauptgleise in den<br>Bahnhöfen.   |           |
|      | 1    |            | Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen, als: Parallelwege,<br>Rampen, Gräben, Abpflasterungen, Futtermauern, Uferdeckungen, sowie der Wegeübergänge im<br>Bahnniveau nebst Zubehör, Wärteraufgangstreppe, Seitendurchlässe, Entwässerungen, Riestroffer . . . . . |           |
|      | 2    |            | Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug)  |           |
|      |      | 1          | Unterhaltung des Gleises . . . . .   |           |
|      |      | 2          | Beschaffung des Riefes und sonstigen Bettungsmaterials loco Verwendungsstelle . . . . .  |           |
|      | 3    |            | Unterhaltung der Unter- und Ueberführungen von Wegen und Eisenbahnen, Durchlässen, Brücken,<br>Tunnels:  |           |
|      |      | 1          | Unterhaltung der Wegeunterführungen . . . . .  |           |
|      |      | 2          | Unterhaltung der Bahn-Ueberbrückungen . . . . .  |           |
|      |      | 3          | Unterhaltung der Brücken und Durchlässe . . . . .  |           |
|      |      |            | Uebertrag  |           |



[illegible]



| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |
|------|------|----------------|--|
|      |      |                | Uebertrag  |
| IVa. | 3    | 4              | Unterhaltung der Tunneln . . . . .   |
|      | 4    |                | Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) auf freier Strecke, Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungstafeln, Neigungs- und Krümmungszeiger, Bahn-Revisionskreuze, Nummer- und Grenzsteine zc. . . . .   |
|      | 5    |                | Kosten für Wegräumen des Schnees, sowie Instandhaltung und Ergänzung der Schneeschutzanlagen, für das Bestreuen der Schienen bei Glatteis . . . . .  |
|      | 6    |                | Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten und für Feuerwache behufs Verhütung von Waldbränden . . . . .   |
|      | 7    |                | Zur Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, desgl. der Bahnmeisterwagen und Draisinen . . . . .  |
|      | 8    |                | Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser, der Blockstationen und Wärterbuden, nebst deren Utensilien und Mobilien, der Brunnen, Privets zc. . . . .   |
|      | 9    |                | Unterhaltung außergewöhnlicher Anlagen (geneigte Ebenen, Trajecte, Militäranlagen zc.) . . . . .   |
|      | 10   |                | Insgemein . . . . .  |
|      |      |                | Summe Titel IVa.   |
| IVb. |      |                | b. Bahnhofsanlagen.  |
|      | 1    |                | Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen zc. . . . .   |
|      | 2    |                | Unterhaltung der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Beamtenwohnhäuser, Verwaltungsgebäude zc. . . . .   |
|      | 3    |                | Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen, wie Weichensteller- und Portierbuden, Materialen-Depots, Aborte nebst Gruben, Arbeiterlocale, Imprägnir-Anstalten, Waagehäuschen, Eiskeller, Vieh- und Equipagerampen, Viehhöfe, Ladeprofile, Kohlenbänke, Kohlenlagerplätze, Distancepfähle, Entwässerungs-Anlagen, Gasleitungen, Ladefrähne, Brückenwaagen, Stationsbrunnen, Perrons, Laternen, Randelaber, Stations- und Perronuhren, Glocken zc. . . . . |
|      | 4    |                | Unterhaltung des Oberbaues, (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleinseisenzeug)  |
|      |      | 1              | Unterhaltung der Nebengleise . . . . .   |
|      |      | 2              | Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials, auch für die Weichen . . . . .   |
|      |      | 3              | Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen (incl. Laternen) und sonstigen mechanischen Vorrichtungen . . . . .  |
|      | 5    |                | Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Wagenschuppen, Feuergruben, Wasserstationen, Wasserfrähne, Pumpen, Brunnen (excl. Wirthschaftsbrunnen), Röhrenleitungen, Wasserhebungs-Maschinen, sowie Unterhaltung der Hebefrähne zc. . . . .  |
|      | 6    |                | Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofs-Anlagen (Hebeanstalten, Gasanstalten, Hafenbohlwerke zc.) . . . . .  |
|      | 7    |                | Insgemein . . . . .  |
|      |      |                | Summe Titel IVb.   |
| IVc. |      |                | c. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.   |
|      | 1    |                | Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweglichen und Reservetheile, sowie der Bahnhofs-signale (Haltesignale, Korkscheiben, Laternen zc.) . . . . .  |
|      | 2    |                | Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutewerke, Batterien und tragbaren Apparate zc., sowie für Unterhaltung der zur Reparatur der Apparate und Leitungen erforderlichen Utensilien und Werkzeuge . . . . .  |
|      | 3    |                | Insgemein . . . . .  |
|      |      |                | Summe Titel IVc.   |
|      |      |                | Hierzu „ „ IVb.  |
|      |      |                | „ „ IVa.   |
|      |      |                | Summe Titel IV.  |



| A.              |   | B.     |    | C.                    |   |                     |   |                 |   |                |   | Gesamt- |    |
|-----------------|---|--------|----|-----------------------|---|---------------------|---|-----------------|---|----------------|---|---------|----|
| Allgemeine Ver- |   | Bahn-  |    | Transport-Verwaltung. |   |                     |   |                 |   |                |   | Betrag. |    |
|                 |   |        |    | a.                    |   | b.                  |   | c.              |   | d.             |   |         |    |
|                 |   |        |    | Neußerer Bahnhof-     |   | Expeditions-Dienst. |   | Zugbegleitungs- |   | Zugförderungs- |   |         |    |
|                 |   |        |    | Dienst.               |   |                     |   | Dienst.         |   | Dienst.        |   |         |    |
| M               | ℳ | M      | ℳ  | M                     | ℳ | M                   | ℳ | M               | ℳ | M              | ℳ | M       | ℳ  |
| —               | — | 17 162 | 08 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 17 162  | 08 |
| —               | — | —      | —  | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | —       | —  |
| —               | — | 395    | 63 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 395     | 63 |
| —               | — | 1 155  | 26 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 1 155   | 26 |
| —               | — | 541    | 62 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 541     | 62 |
| —               | — | 395    | 58 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 395     | 58 |
| —               | — | 17     | 20 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 17      | 20 |
| —               | — | —      | —  | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | —       | —  |
| —               | — | 4      | 14 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 4       | 14 |
| —               | — | 19 671 | 51 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 19 671  | 51 |
| —               | — | 298    | 60 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 298     | 60 |
| —               | — | 2 832  | 66 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 2 832   | 66 |
| —               | — | 732    | 62 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 732     | 62 |
| —               | — | 387    | 76 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 387     | 76 |
| —               | — | 213    | 75 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 213     | 75 |
| —               | — | 303    | 20 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 303     | 20 |
| —               | — | 432    | 45 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 432     | 45 |
| —               | — | 31     | 31 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 31      | 31 |
| —               | — | 697    | 74 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 697     | 74 |
| —               | — | 5 930  | 09 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 5 930   | 09 |
| —               | — | 53     | 02 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 53      | 02 |
| —               | — | 509    | 27 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 509     | 27 |
| —               | — | 562    | 29 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 562     | 29 |
| —               | — | 5 930  | 09 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 5 930   | 09 |
| —               | — | 19 671 | 51 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 19 671  | 51 |
| —               | — | 26 163 | 89 | —                     | — | —                   | — | —               | — | —              | — | 26 163  | 89 |



| Tit. | Pos.   | Unter-Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |  |                              |  |
|------|--|------------|--|--|------------------------------|--|
|      |  |            | Titel V. Kosten des Bahntransportes.   |  |                              |  |
| V.   | a. Kosten der Züge (ausschließlich der in Titel VI. verwiesenen Erneuerungen).                             |            |  |  |                              |  |
| V a. | 1  |            | Brennmaterial zur Locomotivfeuerung, einschließlich der Transport- und Ladefkosten   |  |                              |  |
|      | 2  |            | Heizung der Wasserstationen und Feuerung der stehenden Dampfmaschinen zum Wasserpumpen, sowie sonstige Kosten der Beschaffung des Wassers der Locomotiven            |  |                              |  |
|      | 3  |            | Schmiermaterial für Locomotiven und Tender   |  |                              |  |
|      | 4  |            | Puß- und Verpackungsmaterial für dieselben   |  |                              |  |
|      | 5  | 1          | Schmiermaterial für die Wagen  |  |                              |  |
|      |  | 2          | Pußmaterial für die Wagen  |  |                              |  |
|      |  | 3          | Desinfectionsmaterial für die Wagen  |  |                              |  |
|      | 6  |            | Material zur Beleuchtung der Züge  |  |                              |  |
|      | 7  |            | Material zur Erwärmung der Züge  |  |                              |  |
|      | 8  |            | Heizungs-, Beleuchtungs-, Schmier- und Pußmaterial für Hebethürme, Trajecte, Dampfboote, Fähren zc.  |  |                              |  |
|      | 9  |            | Insgemein, wie Kosten des Rangirens mit Pferden zc.  |  |                              |  |
|      |  |            | Summe Titel V a.   |  |                              |  |
| V b. | b. Unterhaltung der Betriebsmittel, einschließlich der fremden, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen. |            |  |  |                              |  |
|      | 1  |            | Unterhaltung der Locomotiven und Tender nebst Zubehör  |  |                              |  |
|      | 2  |            | Unterhaltung der Personenwagen nebst Zubehör   |  |                              |  |
|      | 3  |            | Unterhaltung der Gepäc- und Güterwagen nebst Zubehör   |  |                              |  |
|      | 4  |            | Unterhaltung der Wagendecken nebst Zubehör   |  |                              |  |
|      | 5  |            | Unterhaltung von Hilfsanstalten (wie Dampfboote, Schalben, Ponten, Hebemaschinen), Drahtseilen, Rollen, Blockwagen und sonstigen Geräthen der Trajecte nebst Zubehör |  |                              |  |
|      | 6  |            | Insgemein, wie Handlaternen, Coursuhren, Coupirzangen, Zugführertaschen, Signalf Pfeifen, Plombenzangen, Wagenschlüssel zc.  |  |                              |  |
|      |  |            | Summe Titel V b.   |  |                              |  |
|      |  |            | Hierzu = V a.  |  |                              |  |
|      |  |            | Summe Titel V.   |  |                              |  |
| VI.  | Titel VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.  |            |  |  |                              |  |
|      | 1  |            | Für Erneuerung des Oberbaues:  |  |                              |  |
|      |  | 1          | Schienen und Kleineisenzeug  |  | } in Haupt- und Nebengleisen |  |
|      |  | 2          | Weichen, incl. Herz- und Kreuzungsstücke   |  |                              |  |
|      |  | 3          | Schwellen  |  |                              |  |
|      | 2  |            | Für Erneuerung der Betriebsmittel und der namentlich aufzuführenden Theile derselben:  |  |                              |  |
|      |  | 1          | Locomotiven und Tender:  |  |                              |  |
|      |  |            | a. ganze   |  |                              |  |
|      |  |            | b. von Theilen derselben:  |  |                              |  |
|      |  |            | Feuerbüchsen   |  |                              |  |
|      |  |            | Siederöhre   |  |                              |  |
|      |  |            | Radbundagen  |  |                              |  |
|      |  | 2          | Personenwagen:   |  |                              |  |
|      |  |            | a. ganze   |  |                              |  |
|      |  |            | b. Radbandagen   |  |                              |  |
|      |  | 3          | Gepäc- und Güterwagen:   |  |                              |  |
|      |  |            | a. ganze   |  |                              |  |
|      |  |            | b. Radbandagen   |  |                              |  |
|      |  |            | Summe Titel VI.  |  |                              |  |



[illegible]



[illegible]



[illegible]



| Tit.                                | Pos.                         | Unter-<br>Pos.   | Betriebs-Ausgabe.           |  |            |   |
|-------------------------------------|------------------------------|--|-----------------------------|--|------------|---|
| Uebersicht der Betriebs-Ausgaben.   |                              |  |                             |  |            |   |
| Abtheilung I. Persönliche Ausgaben. |                              |  |                             |  |            |   |
| Titel                               | I.                           | Besoldungen  |                             |  |            |   |
| Titel                               | II.                          | Andere persönliche Ausgaben                                      |                             |  |            |   |
| Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.  |                              |  |                             |  |            |   |
| Titel                               | III.                         | Allgemeine Kosten  |                             |  |            |   |
| Titel                               | IV.                          | Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen zc.       |                             |  |            |   |
| Titel                               | V.                           | Kosten des Bahntransports zc.                                    |                             |  |            |   |
| Titel                               | VI.                          | Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände                     |                             |  |            |   |
| Titel                               | VII.                         | Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen |                             |  |            |   |
| Titel                               | VIII.                        | Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen zc.                     |                             |  |            |   |
| Titel                               | IX.                          | Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel                      |                             |  |            |   |
|                                     |                              |  | Summe der Betriebs-Ausgaben |  |            |   |
| Abschluß.                           |                              |  |                             |  |            |   |
| 1                                   | Summe der Betriebs-Einnahmen |  |                             |  | 211 593,72 | M |
| 2                                   | Summe der Betriebs-Ausgaben  |  |                             |  | 174 992,30 | = |
|                                     |                              |  | Ueberschuß                  |  | 36 601,42  | M |



| A.                          |    | B.                   |    | C.                          |    |                     |    |                            |    |                           |    | Gesamt-<br>Betrag. |    |
|-----------------------------|----|----------------------|----|-----------------------------|----|---------------------|----|----------------------------|----|---------------------------|----|--------------------|----|
| Allgemeine Ver-<br>waltung. |    | Bahn-<br>Verwaltung. |    | Transport-Verwaltung.       |    |                     |    |                            |    |                           |    |                    |    |
|                             |    |                      |    | a.                          |    | b.                  |    | c.                         |    | d.                        |    |                    |    |
| M                           | N  | M                    | N  | Äußerer Bahnhof-<br>Dienst. |    | Expeditions-Dienst. |    | Zugbegleitungs-<br>Dienst. |    | Zugförderungs-<br>Dienst. |    | M                  | N  |
|                             |    |                      |    | M                           | N  | M                   | N  | M                          | N  | M                         | N  | M                  | N  |
| 17 676                      | 46 | 10 070               | 62 | 17 293                      | —  | —                   | —  | 5 140                      | 01 | 6 159                     | 60 | 56 339             | 69 |
| 4 779                       | 44 | 4 564                | 54 | 9 926                       | 01 | 1                   | —  | 4 978                      | 57 | 9 751                     | 19 | 34 000             | 75 |
| 6 410                       | 94 | 537                  | 76 | 3 913                       | 02 | 2 294               | 09 | 286                        | 17 | 867                       | 41 | 14 309             | 39 |
| —                           | —  | 26 163               | 89 | —                           | —  | —                   | —  | —                          | —  | —                         | —  | 26 163             | 89 |
| —                           | —  | —                    | —  | —                           | —  | —                   | —  | —                          | —  | 28 637                    | 77 | 28 637             | 77 |
| —                           | —  | —                    | —  | —                           | —  | —                   | —  | —                          | —  | —                         | —  | —                  | —  |
| —                           | —  | —                    | —  | —                           | —  | —                   | —  | —                          | —  | —                         | —  | —                  | —  |
| 193                         | 16 | 3 702                | 37 | 1 682                       | 38 | 96                  | 29 | —                          | —  | 866                       | 61 | 6 540              | 81 |
| —                           | —  | —                    | —  | —                           | —  | —                   | —  | —                          | —  | 9 000                     | —  | 9 000              | —  |
| 29 060                      | —  | 45 039               | 18 | 32 814                      | 41 | 2 391               | 38 | 10 404                     | 75 | 55 282                    | 58 | 174 992            | 30 |







## Betriebs-Einnahmen und Ausgaben

der

## Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm.

Betriebszeit: vom 15. Mai bis 30. September 1892.

| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.   | Betrag. |    |
|------|------|----------------|--|---------|----|
|      |      |                |  | M       | ℳ  |
| I.   |      |                | <b>Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.</b>  |         |    |
|      | 1    |                | Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen auf Retour- und Abonnementsfahrkarten, Regie-Extrazüge etc.) ausschließlich Militair auf Requisitionschein  | 15 601  | 40 |
|      | 2    |                | Für Beförderung von Militair auf Requisitionschein und auf Militairfahrkarten  | —       | —  |
|      | 3    |                | Für Beförderung von Gepäck, einschließlich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen, sowie von Traglasten   | 675     | 90 |
|      | 4    |                | Für Beförderung von Hunden auf Hundefahrkarten und Gepäckschein  | —       | —  |
|      | 5    |                | Für bestellte Extrazüge nach besonderem Tarif  | —       | —  |
|      | 6    |                | Sonstige Einnahmen, als: Lagergelber, Strafgeleider etc., soweit sie aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr herrühren  | —       | —  |
|      |      |                | Summe Titel I.   | 16 277  | 30 |
| II.  |      |                | <b>Titel II. Aus dem Güter-Verkehr.</b>  |         |    |
|      | 1    |                | Für Beförderung von Eil- und Expressgut  | —       | —  |
|      | 2    |                | Für Beförderung von Frachtgut  | 202     | 10 |
|      | 3    |                | Für Beförderung von Postgut  | 40      | 82 |
|      | 4    |                | Für Beförderung von Militairgut auf Requisitionschein, einschließlich Pferde und Fahrzeuge   | —       | —  |
|      | 5    |                | Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde, auch Luxusperde, ausgenommen Hunde auf Hundefahrkarten und Gepäckschein (I. 4)  | —       | —  |
|      | 6    |                | Für Beförderung von Leichen  | —       | —  |
|      | 7    |                | Für Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut, einschließlich Bau-Materialien  | —       | —  |
|      | 8    |                | Nebenerträge als:  | —       | —  |
|      |      | 1              | Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung  | —       | —  |
|      |      | 2              | Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Conventionalstrafen, Erstattung von An- und Abfuhrkosten, Bechenfrachten, Ueberschiebe- und Rangirgebühren, Zolldeklarationsgebühren, Strahnmiethe, Desinfectionsgebühren, etwaige von Arbeitern abzuliefernde Gebühren etc. | —       | —  |
|      |      |                | Summe Titel II.  | 242     | 92 |



| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.  | Betrag. |   |
|------|------|----------------|---|---------|---|
|      |      |                |   | M       | ℳ |
| III. |      |                | <b>Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.</b>   |         |   |
|      | 1    |                | Vergütung für verpachtete Bahnstrecken . . . . .  | —       | — |
|      | 2    |                | Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten durch andere Bahnverwaltungen, oder Besitzer von Anschlußgleisen . . . . . | —       | — |
|      | 3    |                | Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen bezw. in gemeinsamen Verkehren . . . . .   | —       | — |
|      | 4    |                | Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungsbüreaus . . . . .  | —       | — |
|      |      |                | Summe Titel III.  | —       | — |
| IV.  |      |                | <b>Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.</b>  |         |   |
|      | 1    |                | Miethe (einschließlich Conventionalstrafen) für:  |         |   |
|      |      | 1              | Locomotiven . . . . .   | —       | — |
|      |      | 2              | Wagen . . . . .   | —       | — |
|      | 2    |                | Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel . . . . .  | —       | — |
|      |      |                | Summe Titel IV.   | —       | — |
| V.   |      |                | <b>Titel V. Erträge aus Veräußerungen.</b>  |         |   |
|      | 1    |                | Aus dem Verkaufe der Materialien, welche bei der Erneuerung gewonnen werden, als:   |         |   |
|      |      | 1              | Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug . . . . .   | —       | — |
|      |      | 2              | Oberbaumaterialien der Brücken . . . . .  | —       | — |
|      |      | 3              | Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben . . . . .   | —       | — |
|      |      | 4              | Locomotiven und Tender oder deren Haupttheile . . . . .   | —       | — |
|      |      | 5              | Personenwagen und deren Haupttheile . . . . .   | —       | — |
|      |      | 6              | Gepäck-, Güter- und sonstige Transportwagen oder deren Haupttheile . . . . .  | —       | — |
|      | 2    |                | Aus dem Verkaufe anderweiter Betriebsmaterialien . . . . .  | —       | — |
|      | 3    |                | Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände, soweit der Erlös der Betriebs-Rechnung zufließt . . . . .   | —       | — |
|      |      |                | Summe Titel V.  | —       | — |
| VI.  |      |                | <b>Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen.</b>   |         |   |
|      | 1    |                | Telegraphen-Gebühren . . . . .  | —       | — |
|      | 2    |                | Pächte und Miethen, sowie ökonomische Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:   |         |   |
|      |      | 1              | Restaurationen . . . . .  | —       | — |
|      |      | 2              | Dienst- und Miethwohnungen . . . . .  | —       | — |
|      |      | 3              | Gräbereien, Pflanzungen, Ackerland . . . . .  | —       | — |
|      |      | 4              | Lagerplätze etc. . . . .  | 16      | — |
|      |      |                | Uebertrag   | 16      | — |



| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Einnahme.   | Betrag.       |           |
|------|------|----------------|--|---------------|-----------|
|      |      |                |  | fl.           | sch.      |
| VI.  | 3    |                | Uebertrag  | 16            | —         |
|      |      | 1              | Vergütung der Post:<br>für Benutzung der Coupees zum Postdienst, Beförderung von Postwagen und<br>Gestellung von Reitwagen . . . . .               | 128           | 53        |
|      |      | 2              | für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren zc. der Eisen-<br>bahn-Postwagen . . . . .   | —             | —         |
|      |      | 4              | Entschädigung von der Reichs- oder Staats-Telegraphen-Verwaltung für Benutzung<br>und Begleitung von Bahnmeisterwagen zc. . . . .                  | —             | —         |
|      |      | 5              | Einnahme an Brücken- und Fährgeld, sowie Werft- und Hafengebühren . . . . .  | —             | —         |
|      |      | 6              | Pensionsbeiträge . . . . .   | —             | —         |
|      |      | 7              | Zinsen und Coursgeinn aus Geldbeständen des Betriebes . . . . .  | —             | —         |
|      |      | 8              | Insgemein, wie Ersatz für beschädigte und zertrümmerte Gegenstände, Gebühren für<br>Aushang von Annoncen, nicht abgehobene Lohnbeträge zc. . . . . | —             | —         |
|      |      |                | Summe Titel VI.  | 144           | 53        |
|      |      |                | <b>Uebersicht der Betriebs-Einnahmen.</b>  |               |           |
|      |      |                | Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr . . . . .  | 16 277        | 30        |
|      |      |                | Titel II. Aus dem Güter-Verkehr . . . . .  | 242           | 92        |
|      |      |                | Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen zc. . . . .  | —             | —         |
|      |      |                | Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln . . . . .   | —             | —         |
|      |      |                | Titel V. Erträge aus Veräußerungen . . . . .   | —             | —         |
|      |      |                | Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen . . . . .  | 144           | 53        |
|      |      |                | <b>Summe der Betriebs-Einnahmen</b>  | <b>16 664</b> | <b>75</b> |



| Tit.                                       | Pos. | Unter-Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |
|--|------|------------|--|
| <b>Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.</b> |      |            |  |
| I.   |      |            | <b>Titel I. Befoldung und Gehalte der etatsmäßigen Beamten.</b>  |
|  | 1    |            | General-Direction  |
|  | 2    |            | Büreaus der General-Direction (Haupt-Büreau, bahnbautechnisches Bureau, Verkehrs-Büreau, Hauptkassen-Verwaltung, Bureau für die Rechnungsrevision, statistisches Bureau, Materialien-Verwaltung)   |
|  | 3    |            | Betriebstechnisches Bureau, Wagen-Controle, Telegraphen-Inspection   |
|  | 4    |            | Maschinen- und Werkstätten-Inspection  |
|  | 5    |            | Strecken-, Stations-, Expeditions-, Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal  |
|  |      |            | <u>Summe Titel I.</u>  |
| II.  |      |            | <b>Titel II. Andere persönliche Ausgaben.</b>  |
|  | 1    |            | Diätarische Befoldungen, Functionsgehälter und zeitweise Arbeitshülfe  |
|  | 2    |            | Stellvertretungskosten, Commandogelder etc.  |
|  | 3    |            | Wohnungsgeldzuschüsse, Orts- und Theurungszulagen, Miethsentfchädigungen   |
|  | 4    |            | Reise- und Umzugskosten:   |
|  | 2a   |            | Reisekosten  |
|  | 2b   |            | Umzugskosten   |
|  | 5    |            | Fahr- und Nachtgelber, Kilometergelber, Stundengelber, Regelmäßigkeits-Prämien   |
|  | 6    |            | Prämien für Material-Ersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen   |
|  | 7    |            | Tag- und Accordlöhne, einschließlich der Löhne für die Arbeiter der Betriebs-Materialienverwaltung und ausschließlich derjenigen der Bahnunterhaltungs- und der Werkstätten-Arbeiter (für Güterboden-Arbeiter, Maschinenpuger, Gepäckträger, Wagenschieber, Wasserpumper, Bahnhof-Arbeiter etc.) |
|  | 8    |            | Für Dienstbekleidung u. Dienstkleider-Entschädigung (einschließlich Pelz- u. Filzstiefel, sowie Reparaturgelder)   |
|  | 9    |            | Mancogelder für Kassenführer   |
|  | 10   | 1.         | Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen:   |
|  |      | a.         | an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene  |
|  |      | b.         | an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene  |
|  |      | 2.         | Laufende Unterstützungen:  |
|  |      | a.         | an Beamte, bezw. deren Hinterbliebene  |
|  |      | b.         | an Arbeiter, bezw. deren Hinterbliebene  |
|  |      | 3.         | Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbener Beamte  |
|  | 11   | 1.         | Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung:  |
|  |      | a.         | von Beamten  |
|  |      | b.         | von Arbeitern  |
|  |      | 2.         | Zuschüsse zu Krankenkassen   |
|  | 12   | 1.         | Pensionen  |
|  |      | 2.         | Zuschüsse zu Pensions- und Unterstützungs-Kassen   |
|  | 13   |            | Insgemein  |
|  |      |            | <u>Summe Titel II.</u>   |
| <b>Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.</b>  |      |            |  |
| III.                                       |      |            | <b>Titel III. Allgemeine Kosten.</b>   |
|  | 1    |            | Büreaubedürfnisse (als Schreib-, Zeichen- und Packmaterialien, Bücher und andere Druckfachen, Karten, Pläne, Herstellungskosten für Fahrkarten, Fahrpläne etc.)  |
|  | 2    | 1.         | Heizung der Dienstlocale, der Wartezimmer, Wärterwohnungen und -Buden etc.   |
|  |      |            | <u>Uebertrag</u>   |



[illegible]



| Tit. | Pos. | Unter-Pos.   | Betriebs-Ausgabe.  |   |           |
|------|------|--|--|---|-----------|
|      |      |  | Uebertrag  |   |           |
| III. | 2    | 2  | Erleuchtung derselben, einschließlich der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen etc.   |   |           |
|      |      | 3  | Reinigung derselben, einschließlich der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Locomotivschuppen etc.   |   |           |
|      |      | 4  | Vorhalten von Wächterhunden und Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden etc.  |   |           |
|      | 3    |  | Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien (mit Ausschluß der unter Titel IVa Pos. 7 und 8 und Titel Vb aufgeführten)  |   |           |
|      |      |  | Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke  |   |           |
|      | 4    |  | Steuern (mit Ausnahme der Eisenbahnsteuer), Communalabgaben und öffentliche Lasten   |   |           |
|      | 5    |  | Feuer- und andere Versicherungsbeiträge  |   |           |
|      | 6    |  | Gerichts-, Beerdigungs-, Notariats- und Prozeß-Kosten, Stempel etc.  |   |           |
|      | 7    |  | Kosten des Geldverkehrs mit Banken   |   |           |
|      | 8    |  | Porto und Insertionskosten   |   |           |
|      | 10   | 1  | Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Ergänzung beschädigter<br>Emballagen, sowie für Lieferfristüberschreitungen   |   |           |
|      |      | 2  | Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze:<br>a. in Folge directer Verpflichtung der eigenen Bahn:<br>a. einmalige Abfindungen, einschließlich der Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung<br>β. fortlaufende Zahlungen<br>b. in Folge der vertragsmäßigen Uebernahme fremder Verpflichtungen  |   |           |
|      | 11   | 3  | Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze   |   |           |
|      |      | 4  | Sonstige Entschädigungen   |   |           |
|      | 12   |  | Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken in Folge von außer-<br>gewöhnlichen Naturereignissen   |   |           |
|      |      |  | Insgemein:<br>1 Kosten der Staatsaufsicht<br>2 Kosten von Conferenzen, General-Versammlungen<br>3 Ausschmückung der Bahnhöfe bei festlichen Gelegenheiten<br>4 Etwas nicht ersetzte Kosten der zollamtlichen Abfertigung<br>5 Rollgelder, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen<br>6 Fracht-Incasso<br>7 Anderweitige allgemeine sachliche Kosten, wie Beiträge zu den Vereinskosten, Repräsentationskosten etc. |   |           |
|      |      |  |  | Summe Titel III.  |           |
|      | IV.  | Titel IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.   |  |   |           |
|      | IVa. | a. Anlagen auf freier Strecke, einschließlich der durchgehenden Hauptgleise in den<br>Bahnhöfen. |  |   |           |
|      |      | 1  |  | Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen, als: Parallelwege,<br>Rampen, Gräben, Abpflasterungen, Futtermauern, Uferdeckungen, sowie der Wegeübergänge im<br>Bahnniveau nebst Zubehör, Wärteraufgangstreppen, Seitendurchlässe, Entwässerungen, Kiestroffer |           |
|      |      |  |  | Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug)   |           |
|      |      | 2  | 1  | Unterhaltung des Gleises  |           |
|      |      |  | 2  | Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials loco Verwendungsstelle   |           |
|      |      | 3  |  | Unterhaltung der Unter- und Ueberführungen von Wegen und Eisenbahnen, Durchlässen, Brücken,<br>Tunnels:<br>1 Unterhaltung der Wegeunterführungen<br>2 Unterhaltung der Bahn-Ueberbrückungen<br>3 Unterhaltung der Brücken und Durchlässe  |           |
|      |      |  |  |   |           |
|      |      |  |  |   |           |
|      |      |  |  |   | Uebertrag |



[illegible]



| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |                  |
|------|------|----------------|--|------------------|
|      |      |                |  | Uebertrag        |
| IVa. | 3    | 4              | Unterhaltung der Tunnels   |                  |
|      | 4    |                | Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) auf freier Strecke, Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungstafeln, Neigungs- und Krümmungszeiger, Bahn-Revisionskreuze, Nummer- und Grenzsteine zc.   |                  |
|      | 5    |                | Kosten für Wegräumen des Schnees, sowie Instandhaltung und Ergänzung der Schneeschanzenanlagen, für das Bestreuen der Schienen bei Glätteis  |                  |
|      | 6    |                | Kosten für das Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten und für Feuerwache behufs Verhütung von Waldbränden   |                  |
|      | 7    |                | Zur Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, desgl. der Bahnmeisterwagen und Drahtseile   |                  |
|      | 8    |                | Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser, der Blockstationen und Wärterbuden, nebst deren Utensilien und Mobilien, der Brunnen, Privets zc.   |                  |
|      | 9    |                | Unterhaltung außergewöhnlicher Anlagen (geneigte Ebenen, Trajecte, Militäranlagen zc.)   |                  |
|      | 10   |                | Insgemein  | Summe Titel IVa. |
| IVb. |      |                | b. Bahnhofsanlagen.  |                  |
|      | 1    |                | Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen zc.   |                  |
|      | 2    |                | Unterhaltung der Empfangsgebäude, Güterschuppen, Beamtenwohnhäuser, Verwaltungsgebäude zc.   |                  |
|      | 3    |                | Unterhaltung der Nebengebäude und Nebenanlagen, wie Weichensteller- und Portierbuden, Materialien-Depots, Aborte nebst Gruben, Arbeiterlocale, Imprägnir-Anstalten, Waagehäuschen, Eiskeller, Vieh- und Equipagerampen, Viehhöfe, Ladeprofile, Kohlenbänke, Kohlenlagerplätze, Distancepfähle, Entwässerungs-Anlagen, Gasleitungen, Ladefrähne, Brückenwaagen, Stationsbrunnen, Perrons, Laternen, Radelaber, Stations- und Perronuhren, Glocken zc. |                  |
|      | 4    |                | Unterhaltung des Oberbaues, (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug)   |                  |
|      |      | 1              | Unterhaltung der Nebengleise   |                  |
|      |      | 2              | Beschaffung des Kieles und sonstigen Bettungsmaterials, auch für die Weichen   |                  |
|      |      | 3              | Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen (incl. Laternen) und sonstigen mechanischen Vorrichtungen  |                  |
|      | 5    |                | Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Wagenschuppen, Feuergruben, Wasserstationen, Wasserfrähne, Pumpen, Brunnen (eincl. Wirtschaftsbunnen), Röhrenleitungen, Wasserhebungs-Maschinen, sowie Unterhaltung der Hebefrähne zc.   |                  |
|      | 6    |                | Unterhaltung außergewöhnlicher Bahnhofs-Anlagen (Hebeanstalten, Gasanstalten, Hafenbohrwerke zc.)  |                  |
|      | 7    |                | Insgemein  | Summe Titel IVb. |
| IVc. |      |                | c. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.   |                  |
|      | 1    |                | Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweglichen und Reservetheile, sowie der Bahnhofs-signale (Haltesignale, Rostscheiben, Laternen zc.)  |                  |
|      | 2    |                | Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutewerke, Batterien und tragbaren Apparate zc., sowie für Unterhaltung der zur Reparatur der Apparate und Leitungen erforderlichen Utensilien und Werkzeuge  |                  |
|      | 3    |                | Insgemein  | Summe Titel IVc. |
|      |      |                | Hierzu   | = IVb.           |
|      |      |                | =  | = IVa.           |
|      |      |                | Summe Titel IV.  |                  |



| A.                          |   | B.                   |    | C.                          |   |                         |   |                            |   |                           |   | Gesamt-<br>Betrag. |    |
|-----------------------------|---|----------------------|----|-----------------------------|---|-------------------------|---|----------------------------|---|---------------------------|---|--------------------|----|
| Allgemeine Ver-<br>waltung. |   | Bahn-<br>Verwaltung. |    | Transport-Verwaltung.       |   |                         |   |                            |   |                           |   |                    |    |
|                             |   |                      |    | a.                          |   | b.                      |   | c.                         |   | d.                        |   |                    |    |
|                             |   |                      |    | Äußerer Bahnhof-<br>Dienst. |   | Expeditions-<br>Dienst. |   | Zugbegleitungs-<br>Dienst. |   | Zugförderungs-<br>Dienst. |   |                    |    |
| M                           | N | M                    | N  | M                           | N | M                       | N | M                          | N | M                         | N | M                  | N  |
| —                           | — | 2 131                | 13 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 2 131              | 13 |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | 3                    | 18 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 3                  | 18 |
| —                           | — | 39                   | 42 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 39                 | 42 |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | 2                    | 50 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 2                  | 50 |
| —                           | — | —                    | 56 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | 56 |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | 2 176                | 79 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 2 176              | 79 |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | 5                    | 40 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 5                  | 40 |
| —                           | — | 26                   | 94 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 26                 | 94 |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | 23                   | 91 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 23                 | 91 |
| —                           | — | 6                    | 30 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 6                  | 30 |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | 10                   | 30 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 10                 | 30 |
| —                           | — | 148                  | 34 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 148                | 34 |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | 221                  | 19 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 221                | 19 |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | 62                   | 14 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 62                 | 14 |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |
| —                           | — | 62                   | 14 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 62                 | 14 |
| —                           | — | 221                  | 19 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 221                | 19 |
| —                           | — | 2 176                | 79 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 2 176              | 79 |
| —                           | — | 2 460                | 12 | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | 2 460              | 12 |
| —                           | — | —                    | —  | —                           | — | —                       | — | —                          | — | —                         | — | —                  | —  |



| Tit. | Pos. | Unter-Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |
|------|------|------------|--|
| V.   | V a. |            | <b>Titel V. Kosten des Bahntransportes.</b>  |
|      |      |            | a. Kosten der Züge (ausschließlich der in Titel VI. verwiesenen Erneuerungen).   |
|      | 1    |            | Brennmaterial zur Locomotivfeuerung, einschließlich der Transport- und Ladefkosten   |
|      | 2    |            | Heizung der Wasserstationen und Feuerung der stehenden Dampfmaschinen zum Wasserpumpen, sowie sonstige Kosten der Beschaffung des Wassers der Locomotiven            |
|      | 3    |            | Schmiermaterial für Locomotiven und Tender   |
|      | 4    |            | Putz- und Verpackungsmaterial für dieselben  |
|      | 5    | 1          | Schmiermaterial für die Wagen  |
|      |      | 2          | Putzmaterial für die Wagen   |
|      |      | 3          | Desinfectionsmaterial für die Wagen  |
|      | 6    |            | Material zur Beleuchtung der Züge  |
|      | 7    |            | Material zur Erwärmung der Züge  |
|      | 8    |            | Heizungs-, Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterial für Hebehürme, Trajecte, Dampfboote, Fahren etc.   |
|      | 9    |            | Insgemein, wie Kosten des Rangirens mit Pferden etc.   |
|      |      |            | Summe Titel V a.   |
|      | V b. |            | b. Unterhaltung der Betriebsmittel, einschließlich der fremden, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen.   |
|      | 1    |            | Unterhaltung der Locomotiven und Tender nebst Zubehör  |
|      | 2    |            | Unterhaltung der Personenwagen nebst Zubehör   |
|      | 3    |            | Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör  |
|      | 4    |            | Unterhaltung der Wagendecken nebst Zubehör   |
|      | 5    |            | Unterhaltung von Hilfsanstalten (wie Dampfboote, Schalben, Ponten, Hebemaschinen), Drahtseilen, Rollen, Blockwagen und sonstigen Geräthen der Trajecte nebst Zubehör |
|      | 6    |            | Insgemein, wie Handlaternen, Coursuhren, Coupirzangen, Zugführertaschen, Signaleisen, Plombenzangen, Wagenschlüssel etc.   |
|      |      |            | Summe Titel V b.   |
|      |      |            | Sierzu = V a.  |
|      |      |            | Summe Titel V.   |
| VI.  |      |            | <b>Titel VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.</b>   |
|      | 1    |            | Für Erneuerung des Oberbaues:  |
|      |      | 1          | Schienen und Kleineisenzeug  |
|      |      | 2          | Weichen, incl. Herz- und Kreuzungsstücke   |
|      |      | 3          | Schwellen  |
|      | 2    |            | Für Erneuerung der Betriebsmittel und der namentlich aufzuführenden Theile derselben:  |
|      |      | 1          | Locomotiven und Tender:  |
|      |      |            | a. ganze   |
|      |      |            | b. von Theilen derselben:  |
|      |      |            | Feuerbüchsen   |
|      |      |            | Siederöhre   |
|      |      |            | Radbandagen  |
|      |      | 2          | Personenwagen:   |
|      |      |            | a. ganze   |
|      |      |            | b. Radbandagen   |
|      |      | 3          | Gepäck- und Güterwagen:  |
|      |      |            | a. ganze   |
|      |      |            | b. Radbandagen   |
|      |      |            | Summe Titel VI.  |



| A.              |   | B.    |    | C.                    |   |              |   |                 |   |                |    | Gesamt- |    |
|-----------------|---|-------|----|-----------------------|---|--------------|---|-----------------|---|----------------|----|---------|----|
| Allgemeine Ver- |   | Bahn- |    | Transport-Verwaltung. |   |              |   |                 |   |                |    | Betrag. |    |
|                 |   |       |    | a.                    |   | b.           |   | c.              |   | d.             |    |         |    |
|                 |   |       |    | Äußerer Bahnhof-      |   | Expeditions- |   | Zugbegleitungs- |   | Zugförderungs- |    |         |    |
|                 |   |       |    | Dienst.               |   | Dienst.      |   | Dienst.         |   | Dienst.        |    |         |    |
| M               | ℳ | M     | ℳ  | M                     | ℳ | M            | ℳ | M               | ℳ | M              | ℳ  | M       | ℳ  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 606          | 68 | 1 606   | 68 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 105            | —  | 105     | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 43             | 55 | 43      | 55 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 35             | 80 | 35      | 80 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 18             | 01 | 18      | 01 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 44             | 68 | 44      | 68 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 853          | 72 | 1 853   | 72 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 222          | 16 | 1 222   | 16 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 070          | 98 | 1 070   | 98 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 205            | 70 | 205     | 70 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | 40 | —       | 40 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 2 499          | 24 | 2 499   | 24 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 1 853          | 72 | 1 853   | 72 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 4 352          | 96 | 4 352   | 96 |
| —               | — | 2 040 | 26 | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | 2 040   | 26 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | 3 052 | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | 3 052   | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | 167            | 75 | 167     | 75 |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | —     | —  | —                     | — | —            | — | —               | — | —              | —  | —       | —  |
| —               | — | 5 092 | 26 | —                     | — | —            | — | —               | — | 167            | 75 | 5 260   | 01 |



| Tit.  | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.  |
|-------|------|----------------|--|
| VII.  |      |                | Titel VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen.   |
| VIII. |      |                | Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten.   |
|       | 1    |                | Vergütung für gepachtete Strecken  |
|       | 2    |                | Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Be-<br>diensteten anderer Verwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgleisen |
|       | 3    |                | Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke, oder in gemeinsamen Ver-<br>fahren durch andere Verwaltungen                                 |
|       | 4    |                | Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungs-Büreaus  |
|       |      |                | Summe Titel VIII.  |
| IX.   |      |                | Titel IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.   |
|       | 1    |                | Miethe, einschließlich Konventionalstrafen:  |
|       |      | 1              | für Locomotiven  |
|       |      | 2              | für Wagen  |
|       | 2    |                | Leihgeld für auf Zeit angeliehene Betriebsmittel   |
|       |      |                | Summe Titel IX.  |



[illegible]



| Tit. | Pos. | Unter-<br>Pos. | Betriebs-Ausgabe.   |  |  |  |
|------|------|----------------|---|--|--|--|
|      |      |                | Uebersicht der Betriebs-Ausgaben.   |  |  |  |
|      |      |                | Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.   |  |  |  |
|      |      |                | Titel I. Besoldungen . . . . .  |  |  |  |
|      |      |                | Titel II. Andere persönliche Ausgaben . . . . .                                       |  |  |  |
|      |      |                | Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.  |  |  |  |
|      |      |                | Titel III. Allgemeine Kosten . . . . .  |  |  |  |
|      |      |                | Titel IV. Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen zc. . . . .          |  |  |  |
|      |      |                | Titel V. Kosten des Bahntransports zc. . . . .  |  |  |  |
|      |      |                | Titel VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände . . . . .                      |  |  |  |
|      |      |                | Titel VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen . . . . . |  |  |  |
|      |      |                | Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen zc. . . . .                      |  |  |  |
|      |      |                | Titel IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel . . . . .                       |  |  |  |
|      |      |                | Summe der Betriebs-Ausgaben   |  |  |  |
|      |      |                | Abschluß.   |  |  |  |
|      | 1    |                | Summe der Betriebs-Einnahmen . . . . .  |  |  |  |
|      | 2    |                | Summe der Betriebs-Ausgaben . . . . .   |  |  |  |
|      |      |                | Fehlbetrag  |  |  |  |

16 664,75 M

17 376,29 "

711,54 M



| A.              |    | B.          |    | C.                    |    |                     |    |                 |    |                |    | Gesamt- |    |
|-----------------|----|-------------|----|-----------------------|----|---------------------|----|-----------------|----|----------------|----|---------|----|
| Allgemeine Ver- |    | Bahn-       |    | Transport-Verwaltung. |    |                     |    |                 |    |                |    | Betrag. |    |
| waltung.        |    | Verwaltung. |    | a.                    |    | b.                  |    | c.              |    | d.             |    |         |    |
| M               | N  | M           | N  | Äußerer Bahnhof-      |    | Expeditions-Dienst. |    | Zugbegleitungs- |    | Zugförderungs- |    |         |    |
| M               | N  | M           | N  | Dienst.               |    | Dienst.             |    | Dienst.         |    | Dienst.        |    | M       | N  |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | 505             | 42 | 621            | 50 | 1 126   | 92 |
| —               | —  | 402         | 56 | 683                   | 12 | 197                 | 13 | 642             | 54 | 1 574          | 55 | 3 499   | 90 |
| 20              | 50 | 365         | 38 | 28                    | 92 | 246                 | —  | —               | —  | 15             | 58 | 676     | 38 |
| —               | —  | 2 460       | 12 | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | 2 460   | 12 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | 4 352          | 96 | 4 352   | 96 |
| —               | —  | 5 092       | 26 | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | 167            | 75 | 5 260   | 01 |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | —       | —  |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | —       | —  |
| —               | —  | —           | —  | —                     | —  | —                   | —  | —               | —  | —              | —  | —       | —  |
| 20              | 50 | 8 320       | 32 | 712                   | 04 | 443                 | 13 | 1 147           | 96 | 6 732          | 34 | 17 376  | 29 |



# Stationsweise Zusammenstellung der

| N.        | Von bzw. nach:            | Es sind abgegangen von den Stationen: |             |              |             |                       |           |
|-----------|---------------------------|---------------------------------------|-------------|--------------|-------------|-----------------------|-----------|
|           |                           | I. Klasse.                            | II. Klasse. | III. Klasse. | IV. Klasse. | Militair III. Klasse. | Zusammen. |
| 1         | Althof . . . . .          | —                                     | 316         | 1 834        | —           | 157                   | 2 307     |
| 2         | Alt-Zabel . . . . .       | —                                     | 62          | 772          | 2 675       | 91                    | 3 600     |
| 3         | Alt-Karstadt . . . . .    | —                                     | 70          | 774          | 3 593       | 103                   | 4 540     |
| 4         | Basedom . . . . .         | 1                                     | 289         | 1 397        | 2 942       | 68                    | 4 697     |
| 5         | Below . . . . .           | —                                     | 352         | 3 822        | —           | 96                    | 4 270     |
| 6         | Blankenberg . . . . .     | 50                                    | 4 689       | 20 521       | 12 545      | 1 025                 | 38 830    |
| 7         | Bobitz . . . . .          | 21                                    | 1 384       | 2 524        | 7 045       | 233                   | 11 207    |
| 8         | Borkow . . . . .          | —                                     | 498         | 5 014        | —           | 83                    | 5 595     |
| 9         | Brüel . . . . .           | —                                     | 1 502       | 9 647        | —           | 256                   | 11 405    |
| 10        | Bügow . . . . .           | 49                                    | 5 402       | 23 811       | 16 813      | 1 529                 | 47 604    |
| 11        | Crivitz . . . . .         | —                                     | 1 584       | 7 319        | 12 457      | 652                   | 22 012    |
| 12        | Dabel . . . . .           | —                                     | 15          | 567          | —           | —                     | 582       |
| 13        | Damerow . . . . .         | —                                     | 173         | 1 125        | —           | 27                    | 1 325     |
| 14        | Doberan . . . . .         | I/II. 135                             | 8 005       | 42 252       | —           | 695                   | 51 087    |
| 15        | Dölitz . . . . .          | —                                     | 20          | 87           | —           | —                     | 107       |
| 16        | Dömitz . . . . .          | —                                     | 1 384       | 6 719        | 8 956       | 822                   | 17 881    |
| 17        | Eldena . . . . .          | —                                     | 217         | 3 022        | 7 676       | 146                   | 11 061    |
| 18        | Ganzlin . . . . .         | —                                     | 558         | 3 884        | —           | 71                    | 4 513     |
| 19        | Gieslow . . . . .         | —                                     | 280         | 3 688        | 5 035       | 36                    | 9 039     |
| 20        | Glasewitz . . . . .       | —                                     | 106         | 1 161        | —           | 14                    | 1 281     |
| 21        | Gnoien . . . . .          | —                                     | 2 243       | 13 083       | —           | 624                   | 15 950    |
| 22        | Göhren . . . . .          | —                                     | 26          | 892          | 2 355       | 15                    | 3 288     |
| 23        | Goldberg . . . . .        | —                                     | 1 698       | 12 412       | —           | 326                   | 14 436    |
| 24        | Grevesmühlen . . . . .    | 79                                    | 5 119       | 15 161       | 24 216      | 791                   | 45 366    |
| 25        | Grieben . . . . .         | —                                     | 167         | 2 392        | 4 852       | 87                    | 7 498     |
| 26        | Gr. Schwaß . . . . .      | —                                     | 110         | 2 802        | —           | 13                    | 2 925     |
| 27        | Gr. Wüstenfelde . . . . . | —                                     | 316         | 3 719        | —           | 95                    | 4 130     |
| 28        | Güstrow . . . . .         | 196                                   | 18 854      | 70 198       | 44 091      | 5 234                 | 138 573   |
| 29        | Hageböf . . . . .         | —                                     | 725         | 3 225        | —           | 91                    | 4 041     |
| 30        | Hagenow . . . . .         | 231                                   | 5 600       | 13 690       | 15 025      | 4 726                 | 39 272    |
| 31        | Heiddorf . . . . .        | —                                     | 25          | 338          | 1 594       | 12                    | 1 969     |
| 32        | Holtthusen . . . . .      | 7                                     | 509         | 4 357        | 9 253       | 315                   | 14 441    |
| 33        | Hoppenrade . . . . .      | —                                     | 857         | 3 652        | —           | 42                    | 4 551     |
| 34        | Hornstorf . . . . .       | —                                     | 512         | 2 023        | —           | 38                    | 2 573     |
| 35        | Jessenitz . . . . .       | —                                     | 37          | 413          | 839         | 13                    | 1 302     |
| 36        | Karow . . . . .           | —                                     | 4 786       | 26 101       | —           | 2 117                 | 33 004    |
| 37        | Karlflow . . . . .        | —                                     | 477         | 4 210        | —           | 60                    | 4 747     |
| Uebertrag |                           | 769                                   | 68 967      | 318 608      | 181 962     | 20 703                | 591 009   |



# Anlage VII.

## gegen Entgelt beförderten Personen.

| Es sind angekommen auf den Stationen: |             |              |             |                          |           | Es sind abgegangen und angekommen: |             |              |             |                          |           |
|---------------------------------------|-------------|--------------|-------------|--------------------------|-----------|------------------------------------|-------------|--------------|-------------|--------------------------|-----------|
| I. Klasse.                            | II. Klasse. | III. Klasse. | IV. Klasse. | Militair<br>III. Klasse. | Zusammen. | I. Klasse.                         | II. Klasse. | III. Klasse. | IV. Klasse. | Militair<br>III. Klasse. | Zusammen. |
| —                                     | 302         | 1 961        | —           | 275                      | 2 538     | —                                  | 618         | 3 795        | —           | 432                      | 4 845     |
| —                                     | 75          | 739          | 2 239       | 44                       | 3 097     | —                                  | 137         | 1 511        | 4 914       | 135                      | 6 697     |
| —                                     | 51          | 682          | 3 597       | 23                       | 4 353     | —                                  | 121         | 1 456        | 7 190       | 126                      | 8 893     |
| 21                                    | 290         | 1 186        | 3 202       | 146                      | 4 845     | 22                                 | 579         | 2 583        | 6 144       | 214                      | 9 542     |
| —                                     | 344         | 3 680        | —           | 135                      | 4 159     | —                                  | 696         | 7 502        | —           | 231                      | 8 429     |
| 46                                    | 4 484       | 20 816       | 12 274      | 874                      | 38 494    | 96                                 | 9 173       | 41 337       | 24 819      | 1 899                    | 77 324    |
| 28                                    | 1 398       | 2 396        | 7 593       | 170                      | 11 585    | 49                                 | 2 782       | 4 920        | 14 638      | 403                      | 22 792    |
| —                                     | 461         | 4 689        | —           | 71                       | 5 221     | —                                  | 959         | 9 703        | —           | 154                      | 10 816    |
| —                                     | 1 452       | 8 867        | —           | 287                      | 10 606    | —                                  | 2 954       | 18 514       | —           | 543                      | 22 011    |
| 53                                    | 5 387       | 23 432       | 16 440      | 1 262                    | 46 574    | 102                                | 10 789      | 47 243       | 33 253      | 2 791                    | 94 178    |
| —                                     | 1 652       | 7 535        | 11 833      | 643                      | 21 663    | —                                  | 3 236       | 14 854       | 24 290      | 1 295                    | 43 675    |
| —                                     | 45          | 853          | —           | 13                       | 911       | —                                  | 60          | 1 420        | —           | 13                       | 1 493     |
| —                                     | 177         | 1 034        | —           | 19                       | 1 230     | —                                  | 350         | 2 159        | —           | 46                       | 2 555     |
| I/II. 133                             | 9 266       | 43 812       | —           | 883                      | 54 094    | I/II. 268                          | 17 271      | 86 064       | —           | 1 578                    | 105 181   |
| —                                     | 34          | 132          | —           | 2                        | 168       | —                                  | 54          | 219          | —           | 2                        | 275       |
| —                                     | 1 358       | 7 180        | 9 407       | 694                      | 18 639    | —                                  | 2 742       | 13 899       | 18 363      | 1 516                    | 36 520    |
| —                                     | 197         | 2 833        | 7 341       | 216                      | 10 587    | —                                  | 414         | 5 855        | 15 017      | 362                      | 21 648    |
| —                                     | 595         | 3 844        | —           | 74                       | 4 513     | —                                  | 1 153       | 7 728        | —           | 145                      | 9 026     |
| —                                     | 260         | 3 692        | 4 438       | 23                       | 8 413     | —                                  | 540         | 7 380        | 9 473       | 59                       | 17 452    |
| —                                     | 66          | 1 165        | —           | 10                       | 1 241     | —                                  | 172         | 2 326        | —           | 24                       | 2 522     |
| —                                     | 2 271       | 13 271       | —           | 556                      | 16 098    | —                                  | 4 514       | 26 354       | —           | 1 180                    | 32 048    |
| —                                     | 30          | 844          | 2 380       | 15                       | 3 269     | —                                  | 56          | 1 736        | 4 735       | 30                       | 6 557     |
| —                                     | 1 690       | 11 668       | —           | 483                      | 13 841    | —                                  | 3 388       | 24 080       | —           | 809                      | 28 277    |
| 83                                    | 5 271       | 15 854       | 22 845      | 726                      | 44 779    | 162                                | 10 390      | 31 015       | 47 061      | 1 517                    | 90 145    |
| —                                     | 166         | 2 227        | 4 886       | 58                       | 7 337     | —                                  | 333         | 4 619        | 9 738       | 145                      | 14 835    |
| —                                     | 360         | 3 718        | —           | 145                      | 4 223     | —                                  | 470         | 6 520        | —           | 158                      | 7 148     |
| —                                     | 319         | 3 465        | —           | 59                       | 3 843     | —                                  | 635         | 7 184        | —           | 154                      | 7 973     |
| 191                                   | 18 487      | 68 370       | 44 879      | 4 910                    | 136 837   | 387                                | 37 341      | 138 568      | 88 970      | 10 144                   | 275 410   |
| —                                     | 744         | 2 944        | —           | 88                       | 3 776     | —                                  | 1 469       | 6 169        | —           | 179                      | 7 817     |
| 162                                   | 5 552       | 13 416       | 14 933      | 2 764                    | 36 827    | 393                                | 11 152      | 27 106       | 29 958      | 7 490                    | 76 099    |
| —                                     | 20          | 343          | 1 654       | 13                       | 2 030     | —                                  | 45          | 681          | 3 248       | 25                       | 3 999     |
| 4                                     | 559         | 4 882        | 9 520       | 295                      | 15 260    | 11                                 | 1 068       | 9 239        | 18 773      | 610                      | 29 701    |
| —                                     | 859         | 4 026        | —           | 56                       | 4 941     | —                                  | 1 716       | 7 678        | —           | 98                       | 9 492     |
| —                                     | 508         | 2 177        | —           | 46                       | 2 731     | —                                  | 1 020       | 4 200        | —           | 84                       | 5 304     |
| —                                     | 38          | 347          | 596         | 11                       | 992       | —                                  | 75          | 760          | 1 435       | 24                       | 2 294     |
| —                                     | 4 659       | 25 858       | —           | 2 616                    | 33 133    | —                                  | 9 445       | 51 959       | —           | 4 733                    | 66 137    |
| —                                     | 457         | 3 829        | —           | 39                       | 4 325     | —                                  | 934         | 8 039        | —           | 99                       | 9 072     |
| 721                                   | 69 884      | 317 767      | 180 057     | 18 744                   | 587 173   | 1 490                              | 138 851     | 636 375      | 362 019     | 39 447                   | 1 178 182 |



| N. | Von bezw. nach:                  | Es sind abgegangen von den Stationen: |             |              |             |                         |           |
|----|----------------------------------|---------------------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------------------|-----------|
|    |                                  | I. Klasse.                            | II. Klasse. | III. Klasse. | IV. Klasse. | Mitteltair III. Klasse. | Zusammen. |
|    | Uebertrag                        | 769                                   | 68 967      | 318 608      | 181 962     | 20 703                  | 591 009   |
| 38 | Kirch-Jesar . . . . .            | —                                     | 70          | 425          | 1 929       | 100                     | 2 524     |
| 39 | Kleeth . . . . .                 | 3                                     | 505         | 1 483        | 4 710       | 91                      | 6 792     |
| 40 | Kleinen . . . . .                | 46                                    | 5 076       | 17 634       | 19 253      | 880                     | 42 889    |
| 41 | Al. Grabow . . . . .             | —                                     | 358         | 1 492        | —           | 49                      | 1 899     |
| 42 | Al. Lunow . . . . .              | —                                     | 783         | 4 024        | —           | 39                      | 4 846     |
| 43 | Alueß . . . . .                  | —                                     | 117         | 1 192        | —           | 23                      | 1 332     |
| 44 | Krafow . . . . .                 | —                                     | 1 511       | 9 662        | —           | 659                     | 11 832    |
| 45 | Kröpelin . . . . .               | —                                     | 1 826       | 14 707       | —           | 461                     | 16 994    |
| 46 | Salendorf . . . . .              | 236                                   | 6 636       | 15 300       | 16 318      | 1 564                   | 40 054    |
| 47 | Sevensdorf . . . . .             | —                                     | 251         | 2 205        | 2 357       | 18                      | 4 831     |
| 48 | Ludwigslust . . . . .            | 920                                   | 11 311      | 25 455       | 23 293      | 5 519                   | 66 498    |
| 49 | Lübeck . . . . .                 | 709                                   | 18 216      | 52 187       | 58 986      | 8 517                   | 138 615   |
| 50 | Lüblow . . . . .                 | 17                                    | 52          | 1 597        | 3 295       | 73                      | 5 034     |
| 51 | Lübstorf . . . . .               | 18                                    | 755         | 3 597        | 9 912       | 133                     | 14 415    |
| 52 | Lübtheen . . . . .               | —                                     | 95          | 1 233        | 2 055       | 28                      | 3 411     |
| 53 | Lüdersdorf . . . . .             | —                                     | 151         | 4 310        | 12 000      | 82                      | 16 543    |
| 54 | Lüssow . . . . .                 | 2                                     | 1 013       | 2 935        | 6 400       | 93                      | 10 443    |
| 55 | Malchin . . . . .                | 176                                   | 6 422       | 22 935       | 24 516      | 1 344                   | 55 393    |
| 56 | Malliß . . . . .                 | —                                     | 267         | 2 206        | 3 517       | 47                      | 6 037     |
| 57 | Mecklenburg . . . . .            | —                                     | 849         | 5 600        | 7 381       | 181                     | 14 011    |
| 58 | Meyenburg-Grenze . . . . .       | —                                     | 1 068       | 7 944        | —           | 595                     | 9 607     |
| 59 | Müstorf . . . . .                | 8                                     | 177         | 4 181        | 6 038       | 144                     | 10 548    |
| 60 | Mölln . . . . .                  | 57                                    | 1 483       | 2 753        | 2 655       | 89                      | 7 037     |
| 61 | Neubrandenburg . . . . .         | 254                                   | 10 966      | 31 229       | 32 440      | 3 581                   | 78 470    |
| 62 | Neubukow . . . . .               | —                                     | 2 129       | 13 013       | —           | 472                     | 15 614    |
| 63 | Neu-Kaliß . . . . .              | —                                     | 643         | 3 287        | 4 573       | 69                      | 8 572     |
| 64 | Neukloster . . . . .             | —                                     | 1 500       | 12 580       | —           | 779                     | 14 859    |
| 65 | Derzenhof . . . . .              | 64                                    | 2 192       | 6 650        | 8 663       | 425                     | 17 994    |
| 66 | Parkentin . . . . .              | —                                     | 210         | 3 582        | —           | 42                      | 3 834     |
| 67 | Plaaß . . . . .                  | —                                     | 637         | 3 949        | —           | 163                     | 4 749     |
| 68 | Plate . . . . .                  | —                                     | 188         | 2 628        | 10 867      | 153                     | 13 836    |
| 69 | Plau . . . . .                   | —                                     | 2 101       | 18 363       | —           | 360                     | 20 824    |
| 70 | Plüschow . . . . .               | 3                                     | 422         | 1 582        | 7 341       | 59                      | 9 407     |
| 71 | Poggelow . . . . .               | —                                     | 362         | 3 118        | —           | 64                      | 3 544     |
| 72 | Priemerburg . . . . .            | —                                     | 111         | 987          | —           | 24                      | 1 122     |
| 73 | Rastow . . . . .                 | 29                                    | 243         | 1 627        | 6 639       | 125                     | 8 663     |
| 74 | Reddelich . . . . .              | —                                     | 286         | 2 583        | —           | 74                      | 2 943     |
| 75 | Rostock F. F. . . . .            | 716                                   | 30 947      | 105 262      | 51 309      | 7 915                   | 196 149   |
| 76 | Rostock Lloyd . . . . .          | 14                                    | 2 733       | 13 063       | —           | 643                     | 16 453    |
| 77 | Sandhagen . . . . .              | —                                     | 353         | 1 877        | —           | 32                      | 2 262     |
| 78 | Schönau-Falkenhagen . . . . .    | 2                                     | 107         | 871          | 1 973       | 4                       | 2 957     |
| 79 | Schönberg . . . . .              | 32                                    | 3 424       | 21 360       | 20 763      | 685                     | 46 264    |
| 80 | Schrödershof . . . . .           | —                                     | 94          | 1 054        | —           | —                       | 1 148     |
| 81 | Schwaan . . . . .                | 16                                    | 3 183       | 24 129       | 26 541      | 1 269                   | 55 138    |
| 82 | Schwerin . . . . .               | 1 542                                 | 37 423      | 85 691       | 97 274      | 14 296                  | 236 226   |
| 83 | Schwinkendorf . . . . .          | 2                                     | 733         | 2 184        | 4 281       | 51                      | 7 251     |
| 84 | Sponholz . . . . .               | 12                                    | 882         | 2 896        | 5 268       | 96                      | 9 154     |
| 85 | Stavenhagen . . . . .            | 164                                   | 2 518       | 10 845       | 12 468      | 699                     | 26 694    |
| 86 | Steinhausen . . . . .            | —                                     | 197         | 3 069        | —           | 32                      | 3 298     |
| 87 | Sternberg . . . . .              | —                                     | 1 952       | 12 710       | —           | 302                     | 14 964    |
| 88 | Strasburg i. U.-Grenze . . . . . | 165                                   | 5 227       | 15 234       | 37 468      | 5 491                   | 63 585    |
| 89 | Sufow . . . . .                  | —                                     | 110         | 1 374        | 4 754       | 36                      | 6 274     |
|    | Uebertrag                        | 5 976                                 | 239 832     | 930 462      | 719 199     | 79 373                  | 1 974 842 |



| Es sind angekommen auf den Stationen: |             |              |             |                          |           | Es sind abgegangen und angekommen: |             |              |             |                          |           |
|---------------------------------------|-------------|--------------|-------------|--------------------------|-----------|------------------------------------|-------------|--------------|-------------|--------------------------|-----------|
| I. Klasse.                            | II. Klasse. | III. Klasse. | IV. Klasse. | Militair<br>III. Klasse. | Zusammen. | I. Klasse.                         | II. Klasse. | III. Klasse. | IV. Klasse. | Militair<br>III. Klasse. | Zusammen. |
| 721                                   | 69 884      | 317 767      | 180 057     | 18 744                   | 587 173   | 1 490                              | 138 851     | 636 375      | 362 019     | 39 447                   | 1 178 182 |
| 7                                     | 69          | 464          | 1 640       | 63                       | 2 243     | 7                                  | 139         | 889          | 3 569       | 163                      | 4 767     |
| 5                                     | 553         | 1 166        | 4 601       | 80                       | 6 405     | 8                                  | 1 058       | 2 649        | 9 311       | 171                      | 13 197    |
| 47                                    | 4 933       | 17 093       | 19 487      | 1 030                    | 42 590    | 93                                 | 10 009      | 34 727       | 38 740      | 1 910                    | 85 479    |
| —                                     | 393         | 1 517        | —           | 46                       | 1 956     | —                                  | 751         | 3 009        | —           | 95                       | 3 855     |
| —                                     | 744         | 3 955        | —           | 66                       | 4 765     | —                                  | 1 527       | 7 979        | —           | 105                      | 9 611     |
| —                                     | 98          | 1 142        | —           | 16                       | 1 256     | —                                  | 215         | 2 334        | —           | 39                       | 2 588     |
| —                                     | 1 489       | 9 691        | —           | 518                      | 11 698    | —                                  | 3 000       | 19 353       | —           | 1 177                    | 23 530    |
| —                                     | 1 807       | 14 229       | —           | 578                      | 16 614    | —                                  | 3 633       | 28 936       | —           | 1 039                    | 33 608    |
| 291                                   | 6 804       | 15 564       | 14 878      | 977                      | 38 514    | 527                                | 13 440      | 30 864       | 31 196      | 2 541                    | 78 568    |
| —                                     | 222         | 1 876        | 2 379       | 14                       | 4 491     | —                                  | 473         | 4 081        | 4 736       | 32                       | 9 322     |
| 973                                   | 11 518      | 25 616       | 25 418      | 4 901                    | 68 426    | 1 893                              | 22 829      | 51 071       | 48 711      | 10 420                   | 134 924   |
| 613                                   | 17 416      | 52 265       | 63 735      | 8 847                    | 142 876   | 1 322                              | 35 632      | 104 452      | 122 721     | 17 364                   | 281 491   |
| 16                                    | 101         | 1 471        | 3 201       | 68                       | 4 857     | 33                                 | 153         | 3 068        | 6 496       | 141                      | 9 891     |
| 15                                    | 754         | 3 389        | 9 896       | 891                      | 14 945    | 33                                 | 1 509       | 6 986        | 19 808      | 1 024                    | 29 360    |
| —                                     | 100         | 1 304        | 2 531       | 83                       | 4 018     | —                                  | 195         | 2 537        | 4 586       | 111                      | 7 429     |
| —                                     | 156         | 4 293        | 12 615      | 74                       | 17 138    | —                                  | 307         | 8 603        | 24 615      | 156                      | 33 681    |
| —                                     | 942         | 2 577        | 6 488       | 83                       | 10 090    | 2                                  | 1 955       | 5 512        | 12 888      | 176                      | 20 533    |
| 169                                   | 6 422       | 23 010       | 24 260      | 1 876                    | 55 737    | 345                                | 12 844      | 45 945       | 48 776      | 3 220                    | 111 130   |
| —                                     | 275         | 2 153        | 3 796       | 57                       | 6 281     | —                                  | 542         | 4 359        | 7 313       | 104                      | 12 318    |
| —                                     | 840         | 5 793        | 6 903       | 162                      | 13 698    | —                                  | 1 689       | 11 393       | 14 284      | 343                      | 27 709    |
| —                                     | 1 028       | 8 135        | —           | 315                      | 9 478     | —                                  | 2 096       | 16 079       | —           | 910                      | 19 085    |
| 2                                     | 145         | 3 812        | 6 505       | 80                       | 10 544    | 10                                 | 322         | 7 993        | 12 543      | 224                      | 21 092    |
| 68                                    | 1 341       | 2 617        | 3 002       | 151                      | 7 179     | 125                                | 2 824       | 5 370        | 5 657       | 240                      | 14 216    |
| 361                                   | 11 419      | 29 951       | 33 950      | 4 097                    | 79 778    | 615                                | 22 385      | 61 180       | 66 390      | 7 678                    | 158 248   |
| —                                     | 2 030       | 12 251       | —           | 469                      | 14 750    | —                                  | 4 159       | 25 264       | —           | 941                      | 30 364    |
| —                                     | 617         | 2 801        | 4 438       | 72                       | 7 928     | —                                  | 1 260       | 6 088        | 9 011       | 141                      | 16 500    |
| —                                     | 1 439       | 12 444       | —           | 454                      | 14 337    | —                                  | 2 939       | 25 024       | —           | 1 233                    | 29 196    |
| 53                                    | 2 126       | 6 593        | 9 142       | 373                      | 18 287    | 117                                | 4 318       | 13 243       | 17 805      | 798                      | 36 281    |
| —                                     | 254         | 3 441        | —           | 39                       | 3 734     | —                                  | 464         | 7 023        | —           | 81                       | 7 568     |
| —                                     | 496         | 3 546        | —           | 69                       | 4 111     | —                                  | 1 133       | 7 495        | —           | 232                      | 8 860     |
| —                                     | 224         | 2 563        | 10 009      | 126                      | 12 922    | —                                  | 412         | 5 191        | 20 876      | 279                      | 26 758    |
| —                                     | 2 090       | 18 465       | —           | 627                      | 21 182    | —                                  | 4 191       | 36 828       | —           | 987                      | 42 006    |
| —                                     | 400         | 1 250        | 7 731       | 58                       | 9 439     | 3                                  | 822         | 2 832        | 15 072      | 117                      | 18 846    |
| —                                     | 335         | 3 032        | —           | 16                       | 3 383     | —                                  | 697         | 6 150        | —           | 80                       | 6 927     |
| —                                     | 203         | 1 565        | —           | 8                        | 1 776     | —                                  | 314         | 2 552        | —           | 32                       | 2 898     |
| 16                                    | 208         | 1 570        | 6 497       | 143                      | 8 434     | 45                                 | 451         | 3 197        | 13 136      | 268                      | 17 097    |
| —                                     | 272         | 2 631        | —           | 104                      | 3 007     | —                                  | 558         | 5 214        | —           | 178                      | 5 950     |
| 753                                   | 33 880      | 123 833      | 51 313      | 10 858                   | 220 637   | 1 483                              | 67 560      | 242 158      | 102 622     | 19 416                   | 433 239   |
| —                                     | 312         | 1 799        | —           | 19                       | 2 130     | —                                  | 665         | 3 676        | —           | 51                       | 4 392     |
| —                                     | 110         | 751          | 2 243       | 4                        | 3 108     | 2                                  | 217         | 1 622        | 4 216       | 8                        | 6 065     |
| 34                                    | 3 510       | 20 739       | 21 070      | 896                      | 46 249    | 66                                 | 6 934       | 42 099       | 41 833      | 1 581                    | 92 513    |
| —                                     | 96          | 910          | —           | 14                       | 1 020     | —                                  | 190         | 1 964        | —           | 14                       | 2 168     |
| 9                                     | 3 148       | 22 807       | 26 219      | 736                      | 52 919    | 25                                 | 6 331       | 46 936       | 52 760      | 2 005                    | 108 057   |
| 1 585                                 | 37 286      | 86 110       | 97 329      | 13 994                   | 236 304   | 3 127                              | 74 709      | 171 801      | 194 603     | 28 290                   | 472 530   |
| 6                                     | 695         | 1 881        | 4 594       | 41                       | 7 217     | 8                                  | 1 428       | 4 065        | 8 875       | 92                       | 14 468    |
| 11                                    | 765         | 3 156        | 4 187       | 89                       | 8 208     | 23                                 | 1 647       | 6 052        | 9 455       | 185                      | 17 362    |
| 158                                   | 2 516       | 10 950       | 12 086      | 1 111                    | 26 821    | 322                                | 5 034       | 21 795       | 24 554      | 1 810                    | 53 515    |
| —                                     | 172         | 2 639        | —           | 57                       | 2 868     | —                                  | 369         | 5 708        | —           | 89                       | 6 166     |
| —                                     | 2 002       | 13 232       | —           | 268                      | 15 502    | —                                  | 3 954       | 25 942       | —           | 570                      | 30 466    |
| 130                                   | 5 392       | 16 632       | 32 992      | 5 267                    | 60 413    | 295                                | 10 619      | 31 866       | 70 460      | 10 758                   | 123 998   |
| —                                     | 104         | 1 312        | 4 931       | 33                       | 6 380     | —                                  | 214         | 2 686        | 9 685       | 69                       | 12 654    |
| 6 043                                 | 240 135     | 929 753      | 720 123     | 79 762                   | 1 975 816 | 12 019                             | 479 967     | 1 860 215    | 1 439 322   | 159 135                  | 3 950 658 |



| Nr. | Von bzw. nach:          | Es sind abgegangen von den Stationen: |             |              |             |                       |           |
|-----|-------------------------|---------------------------------------|-------------|--------------|-------------|-----------------------|-----------|
|     |                         | I. Klasse.                            | II. Klasse. | III. Klasse. | IV. Klasse. | Militair III. Klasse. | Zusammen. |
|     | Uebertrag               | 5 976                                 | 239 832     | 930 462      | 719 199     | 79 373                | 1 974 842 |
| 90  | Sülstorf . . . . .      | —                                     | 44          | 1 254        | 4 551       | 99                    | 5 948     |
| 91  | Techentin . . . . .     | —                                     | —           | —            | 73          | —                     | 73        |
| 92  | Teschow . . . . .       | —                                     | 481         | 4 767        | —           | 125                   | 5 373     |
| 93  | Teterow . . . . .       | 241                                   | 6 058       | 26 359       | 21 018      | 1 482                 | 55 158    |
| 94  | Teterow-See . . . . .   | —                                     | 197         | 6 732        | —           | 9                     | 6 938     |
| 95  | Thirkow . . . . .       | —                                     | 560         | 6 840        | —           | 100                   | 7 500     |
| 96  | Tentschow . . . . .     | 18                                    | 1 023       | 1 612        | 4 391       | 157                   | 7 201     |
| 97  | Waren . . . . .         | 49                                    | 1 091       | 5 138        | 7 259       | 701                   | 14 238    |
| 98  | Warin . . . . .         | —                                     | 1 146       | 9 487        | —           | 111                   | 10 744    |
| 99  | Warkstorf . . . . .     | —                                     | 366         | 1 393        | —           | 18                    | 1 777     |
| 100 | Warnow . . . . .        | 17                                    | 581         | 2 376        | 5 122       | 115                   | 8 211     |
| 101 | Weitendorf . . . . .    | —                                     | 258         | 974          | —           | 29                    | 1 261     |
| 102 | Wend. Priborn . . . . . | —                                     | 320         | 4 486        | —           | 79                    | 4 885     |
| 103 | Wend. Waren . . . . .   | —                                     | 118         | 697          | —           | 5                     | 820       |
| 104 | Wismar . . . . .        | 111                                   | 16 721      | 62 971       | 28 839      | 6 295                 | 114 937   |
| 105 | Wockern . . . . .       | —                                     | 212         | 1 791        | 6 363       | 55                    | 8 421     |
| 106 | Woosmer . . . . .       | —                                     | 15          | 478          | 2 417       | 39                    | 2 949     |
| 107 | Wüstenmark . . . . .    | —                                     | 18          | 851          | 4 381       | 59                    | 5 309     |
| 108 | Zachun . . . . .        | 7                                     | 637         | 2 008        | 8 506       | 300                   | 11 458    |
|     | Zusammen                | 6 419                                 | 269 678     | 1 070 676    | 812 119     | 89 151                | 2 248 043 |
|     | Doberan—Heiligendamm    | —                                     | 5 053       | 61 117       | —           | —                     | 66 170    |



| Es sind angekommen auf den Stationen: |             |              |             |                          |           | Es sind abgegangen und angekommen: |             |              |             |                          |           |
|---------------------------------------|-------------|--------------|-------------|--------------------------|-----------|------------------------------------|-------------|--------------|-------------|--------------------------|-----------|
| I. Klasse.                            | II. Klasse. | III. Klasse. | IV. Klasse. | Militair<br>III. Klasse. | Zusammen. | I. Klasse.                         | II. Klasse. | III. Klasse. | IV. Klasse. | Militair<br>III. Klasse. | Zusammen. |
| 6 043                                 | 240 135     | 929 753      | 720 123     | 79 762                   | 1 975 816 | 12 019                             | 479 967     | 1 860 215    | 1 439 322   | 159 135                  | 3 950 658 |
| —                                     | 50          | 1 219        | 4 735       | 100                      | 6 104     | —                                  | 94          | 2 473        | 9 286       | 199                      | 12 052    |
| —                                     | —           | 24           | 212         | —                        | 236       | —                                  | —           | 24           | 285         | —                        | 309       |
| —                                     | 475         | 4 692        | —           | 113                      | 5 280     | —                                  | 956         | 9 459        | —           | 238                      | 10 653    |
| 228                                   | 6 033       | 26 717       | 21 406      | 1 507                    | 55 891    | 469                                | 12 091      | 53 076       | 42 424      | 2 989                    | 111 049   |
| —                                     | 197         | 7 665        | —           | 2                        | 7 864     | —                                  | 394         | 14 397       | —           | 11                       | 14 802    |
| —                                     | 537         | 6 229        | —           | 135                      | 6 901     | —                                  | 1 097       | 13 069       | —           | 235                      | 14 401    |
| 25                                    | 1 092       | 1 364        | 4 229       | 146                      | 6 856     | 43                                 | 2 115       | 2 976        | 8 620       | 303                      | 14 057    |
| 9                                     | 1 005       | 5 516        | 6 954       | 320                      | 13 804    | 58                                 | 2 096       | 10 654       | 14 213      | 1 021                    | 28 042    |
| —                                     | 1 219       | 10 124       | —           | 177                      | 11 520    | —                                  | 2 365       | 19 611       | —           | 288                      | 22 264    |
| —                                     | 337         | 1 405        | —           | 10                       | 1 752     | —                                  | 703         | 2 798        | —           | 28                       | 3 529     |
| 12                                    | 624         | 2 040        | 5 057       | 149                      | 7 882     | 29                                 | 1 205       | 4 416        | 10 179      | 264                      | 16 093    |
| —                                     | 284         | 911          | —           | 29                       | 1 224     | —                                  | 542         | 1 885        | —           | 58                       | 2 485     |
| —                                     | 355         | 4 386        | —           | 83                       | 4 824     | —                                  | 675         | 8 872        | —           | 162                      | 9 709     |
| —                                     | 216         | 1 544        | —           | 19                       | 1 779     | —                                  | 334         | 2 241        | —           | 24                       | 2 599     |
| 91                                    | 16 253      | 62 197       | 29 511      | 6 191                    | 114 243   | 202                                | 32 974      | 125 168      | 58 350      | 12 486                   | 229 180   |
| —                                     | 190         | 1 499        | 5 794       | 60                       | 7 543     | —                                  | 402         | 3 290        | 12 157      | 115                      | 15 964    |
| —                                     | 9           | 509          | 2 075       | 37                       | 2 630     | —                                  | 24          | 987          | 4 492       | 76                       | 5 579     |
| —                                     | 49          | 1 014        | 3 464       | 44                       | 4 571     | —                                  | 67          | 1 865        | 7 845       | 103                      | 9 880     |
| 11                                    | 618         | 1 868        | 8 559       | 267                      | 11 323    | 18                                 | 1 255       | 3 876        | 17 065      | 567                      | 22 781    |
| 6 419                                 | 269 678     | 1 070 676    | 812 119     | 89 151                   | 2 248 043 | 12 838                             | 539 356     | 2 141 352    | 1 624 238   | 178 302                  | 4 496 086 |
| —                                     | 5 053       | 61 117       | —           | —                        | 66 170    | —                                  | 10 106      | 122 234      | —           | —                        | 132 340   |



# Stationsweise Zusammenstellung der gegen Entgelt beförderten Eil- und Frachtgüter.

| Nr.       | Von bezw. nach             | Es sind versandt<br>von den Stationen: |                |                      |                | Es sind angekommen<br>auf den Stationen: |                |                      |                | Im Versand u. Empfang<br>sind überhaupt abgefertigt: |                |                      |                |
|-----------|----------------------------|--|----------------|----------------------|----------------|--|----------------|----------------------|----------------|--|----------------|----------------------|----------------|
|           |                            | Eilgut<br>Tonnen.                      |                | Frachtgut<br>Tonnen. |                | Eilgut<br>Tonnen.                        |                | Frachtgut<br>Tonnen. |                | Eilgut<br>Tonnen.                                    |                | Frachtgut<br>Tonnen. |                |
|           |                            | $\frac{1}{1}$                          | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{1}$        | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{1}$                            | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{1}$        | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{1}$  | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{1}$        | $\frac{1}{10}$ |
| 1         | Althof . . . . .           | —                                      | 4              | 1 363                | 1              | —  | 6              | 235                  | 8              | 1  | 0              | 1 598                | 9              |
| 2         | Alt-Zabel . . . . .        | 4                                      | 4              | 674                  | 9              | 2  | 5              | 476                  | 9              | 6  | 9              | 1 151                | 8              |
| 3         | Alt-Borwerk . . . . .      | —                                      | —              | 1 949                | 0              | —  | —              | 1 940                | 1              | —  | —              | 3 889                | 1              |
| 4         | Bafedow . . . . .          | 9                                      | 2              | 12 460               | 8              | 6  | 3              | 5 702                | 2              | 15   | 5              | 18 163               | 0              |
| 5         | Below . . . . .            | 3                                      | 0              | 410                  | 0              | 4  | 8              | 315                  | 5              | 7  | 8              | 725                  | 5              |
| 6         | Bibow . . . . .            | —                                      | —              | 2 577                | 2              | —  | —              | 962                  | 2              | —  | —              | 3 539                | 4              |
| 7         | Blankenberge . . . . .     | 22                                     | 0              | 14 908               | 6              | 16                                       | 3              | 2 598                | 7              | 38   | 3              | 17 507               | 3              |
| 8         | Bobitz . . . . .           | 23                                     | 0              | 7 265                | 4              | 25                                       | 5              | 3 755                | 6              | 48   | 5              | 11 021               | 0              |
| 9         | Borkow . . . . .           | 9                                      | 2              | 4 104                | 2              | 14                                       | 3              | 3 889                | 4              | 23   | 5              | 7 993                | 6              |
| 10        | Bosow . . . . .            | —                                      | —              | 608                  | 3              | —  | —              | 240                  | 0              | —  | —              | 848                  | 3              |
| 11        | Brüel . . . . .            | 40                                     | 8              | 3 225                | 1              | 47                                       | 4              | 3 589                | 4              | 88   | 2              | 6 814                | 5              |
| 12        | Bülow . . . . .            | 97                                     | 6              | 12 204               | 6              | 106                                      | 1              | 14 865               | 0              | 203  | 7              | 27 069               | 6              |
| 13        | Criwitz . . . . .          | 86                                     | 3              | 6 013                | 3              | 69                                       | 0              | 6 875                | 4              | 155  | 3              | 12 888               | 7              |
| 14        | Damerow . . . . .          | 5                                      | 0              | 3 428                | 1              | 1  | 6              | 222                  | 0              | 6  | 6              | 3 650                | 1              |
| 15        | Doberan . . . . .          | 47                                     | 5              | 5 499                | 1              | 93                                       | 9              | 6 697                | 8              | 141  | 4              | 12 196               | 9              |
| 16        | Dölitz . . . . .           | —                                      | —              | 2 344                | 7              | —  | —              | 1 152                | 5              | —  | —              | 3 497                | 2              |
| 17        | Dömitz A. . . . .          | 67                                     | 2              | 5 811                | 3              | 51                                       | 3              | 11 202               | 6              | 118  | 5              | 17 013               | 9              |
| 18        | Dömitz F. F. . . . .       | —                                      | —              | 28 720               | 4              | —  | —              | 2 066                | 2              | —  | —              | 30 786               | 6              |
| 19        | Eldena . . . . .           | 12                                     | 5              | 538                  | 7              | 32                                       | 0              | 1 887                | 8              | 44   | 5              | 2 426                | 5              |
| 20        | Friedrichswalde . . . . .  | —                                      | —              | 3 432                | 1              | —  | —              | 644                  | 2              | —  | —              | 4 076                | 3              |
| 21        | Ganzlin . . . . .          | 5                                      | 8              | 4 380                | 6              | 9  | 4              | 3 202                | 4              | 15   | 2              | 7 583                | 0              |
| 22        | Gielow . . . . .           | 8                                      | 3              | 5 368                | 2              | 8  | 8              | 1 456                | 5              | 17   | 1              | 6 824                | 7              |
| 23        | Glasewitz . . . . .        | —                                      | —              | 955                  | 1              | —  | —              | 738                  | 4              | —  | —              | 1 693                | 5              |
| 24        | Gnoien . . . . .           | 74                                     | 8              | 13 258               | 3              | 58                                       | 8              | 8 118                | 8              | 133  | 6              | 21 377               | 1              |
| 25        | Goldberg . . . . .         | 58                                     | 2              | 3 643                | 4              | 47                                       | 8              | 3 421                | 1              | 106  | 0              | 7 064                | 5              |
| 26        | Grammow . . . . .          | —                                      | —              | 5 125                | 9              | —  | —              | 3 044                | 6              | —  | —              | 8 170                | 5              |
| 27        | Grevesmühlen . . . . .     | 183                                    | 5              | 12 588               | 0              | 107                                      | 4              | 13 153               | 2              | 290  | 9              | 25 741               | 2              |
| 28        | Grieben . . . . .          | 2                                      | 7              | 942                  | 2              | 2  | 9              | 487                  | 5              | 5  | 6              | 1 429                | 7              |
| 29        | Groß-Nieköhr . . . . .     | —                                      | —              | 2 754                | 9              | —  | —              | 1 335                | 3              | —  | —              | 4 090                | 2              |
| 30        | Groß-Schwaß . . . . .      | —                                      | 5              | 392                  | 1              | 1  | 3              | 318                  | 3              | 1  | 8              | 710                  | 4              |
| 31        | Groß-Wüstenfelde . . . . . | 6                                      | 8              | 4 525                | 0              | 10                                       | 1              | 2 739                | 0              | 16   | 9              | 7 264                | 0              |
| 32        | Güstrow . . . . .          | 314                                    | 4              | 40 845               | 2              | 329                                      | 9              | 98 087               | 0              | 644  | 3              | 138 932              | 2              |
| 33        | Hagebök . . . . .          | 9                                      | 6              | 4 214                | 4              | 18                                       | 6              | 2 033                | 3              | 28   | 2              | 6 247                | 7              |
| 34        | Hagenow . . . . .          | 382                                    | 6              | 91 460               | 0              | 402                                      | 0              | 81 117               | 0              | 784  | 6              | 172 577              | 0              |
| 35        | Heiddorf . . . . .         | —                                      | —              | 1 356                | 9              | —  | —              | 569                  | 8              | —  | —              | 1 926                | 7              |
| 36        | Hinrichshagen . . . . .    | —                                      | —              | 1 016                | 6              | —  | —              | 540                  | 0              | —  | —              | 1 556                | 6              |
| 37        | Hohen-Mistorf . . . . .    | —                                      | —              | 4 878                | 2              | —  | —              | 2 321                | 1              | —  | —              | 7 199                | 3              |
| Uebertrag |                            | 1 475                                  | 3              | 315 243              | 9              | 1 468                                    | 6              | 292 002              | 6              | 2 943  | 9              | 607 246              | 5              |



| Nr. | Von bezw. nach      | Es sind versandt<br>von den Stationen: |                |                      |                | Es sind angekommen<br>auf den Stationen: |                |                      |                | Im Versand u. Empfang<br>sind überhaupt abgefertigt: |                |                      |                |
|-----|---------------------|--|----------------|----------------------|----------------|--|----------------|----------------------|----------------|--|----------------|----------------------|----------------|
|     |                     | Eilgut<br>Tonnen.                      |                | Frachtgut<br>Tonnen. |                | Eilgut<br>Tonnen.                        |                | Frachtgut<br>Tonnen. |                | Eilgut<br>Tonnen.                                    |                | Frachtgut<br>Tonnen. |                |
|     |                     | $\frac{1}{4}$                          | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{4}$        | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{4}$                            | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{4}$        | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{4}$  | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{4}$        | $\frac{1}{10}$ |
|     | Uebertrag           | 1475                                   | 3              | 315 243              | 9              | 1468                                     | 6              | 292 002              | 6              | 2943   | 9              | 607 246              | 5              |
| 38  | Golthusen           | 5                                      | 3              | 1 218                | 0              | 13                                       | 9              | 1 355                | 1              | 19   | 2              | 2 573                | 1              |
| 39  | Goppenrade          | 4                                      | 4              | 1 929                | 1              | 18                                       | 1              | 1 972                | 8              | 22   | 5              | 3 901                | 9              |
| 40  | Gornstorf           | —                                      | 6              | 5                    | 9              | —  | 9              | 140                  | 3              | 1  | 5              | 146                  | 2              |
| 41  | Jessenitz           | 1                                      | 7              | 2 356                | 4              | 2  | 6              | 5 248                | 3              | 4  | 3              | 7 604                | 7              |
| 42  | Karow               | 125                                    | 7              | 18 819               | 5              | 132                                      | 8              | 18 307               | 2              | 258  | 5              | 37 126               | 7              |
| 43  | Karlow              | 1                                      | 9              | 6 817                | 0              | 7  | 1              | 3 196                | 7              | 9  | 0              | 10 013               | 7              |
| 44  | Kastorf             | —                                      | —              | 2 552                | 9              | —  | —              | 1 720                | 8              | —  | —              | 4 273                | 7              |
| 45  | Kleeth              | 9                                      | 4              | 11 304               | 7              | 14                                       | 4              | 8 105                | 0              | 23   | 8              | 19 409               | 7              |
| 46  | Kleinen             | 10                                     | 2              | 3 235                | 2              | 28                                       | 0              | 6 961                | 1              | 38   | 2              | 10 196               | 3              |
| 47  | Kl. Grabow          | 4                                      | 5              | 2 656                | 8              | 6  | 3              | 1 317                | 1              | 10   | 8              | 3 973                | 9              |
| 48  | Kl. Lunow           | 4                                      | 5              | 3 760                | 6              | 6  | 5              | 1 441                | 4              | 11   | 0              | 5 202                | 0              |
| 49  | Krakow              | 36                                     | 4              | 8 485                | 8              | 41                                       | 3              | 8 051                | 1              | 77   | 7              | 16 536               | 9              |
| 50  | Kröpelin            | 38                                     | 1              | 4 194                | 4              | 45                                       | 0              | 4 161                | 8              | 83   | 1              | 8 356                | 2              |
| 51  | Kalendorf           | 70                                     | 6              | 20 088               | 1              | 69                                       | 3              | 11 760               | 1              | 139  | 9              | 31 848               | 2              |
| 52  | Levenstorf          | 4                                      | 4              | 2 228                | 0              | 2  | 5              | 626                  | 0              | 6  | 9              | 2 854                | 0              |
| 53  | Ludwigslust         | 397                                    | 4              | 33 978               | 1              | 591                                      | 9              | 61 616               | 2              | 989  | 3              | 95 594               | 3              |
| 54  | Lübeck              | 634                                    | 7              | 61 605               | 4              | 602                                      | 2              | 80 085               | 2              | 1236   | 9              | 141 690              | 6              |
| 55  | Lüblow              | 7                                      | 3              | 537                  | 0              | 5  | 7              | 828                  | 9              | 13   | 0              | 1 365                | 9              |
| 56  | Lübstorf            | 5                                      | 5              | 2 238                | 0              | 8  | 7              | 1 729                | 4              | 14   | 2              | 3 967                | 4              |
| 57  | Lübtheen            | 7                                      | 9              | 2 549                | 6              | 18                                       | 9              | 2 373                | 8              | 26   | 8              | 4 923                | 4              |
| 58  | Lüdersdorf          | 5                                      | 0              | 793                  | 1              | 8  | 0              | 1 041                | 1              | 13   | 0              | 1 834                | 2              |
| 59  | Lüßow               | 4                                      | 7              | 8 061                | 3              | 7  | 8              | 3 345                | 0              | 12   | 5              | 11 406               | 3              |
| 60  | Malchin             | 104                                    | 4              | 39 344               | 0              | 119                                      | 8              | 55 422               | 4              | 224  | 2              | 94 766               | 4              |
| 61  | Malliß              | 5                                      | 0              | 5 944                | 4              | 4  | 2              | 2 369                | 7              | 9  | 2              | 8 314                | 1              |
| 62  | Mecklenburg         | 11                                     | 0              | 3 368                | 5              | 28                                       | 0              | 2 024                | 6              | 39   | 0              | 5 393                | 1              |
| 63  | Meyenburg-Grenze    | 227                                    | 0              | 39 353               | 6              | 287                                      | 1              | 38 102               | 1              | 514  | 1              | 77 455               | 7              |
| 64  | Mierendorf          | —                                      | —              | 2 458                | 1              | —  | —              | 1 070                | 6              | —  | —              | 3 528                | 7              |
| 65  | Mistorf             | 4                                      | 1              | 6 811                | 2              | 5  | 6              | 1 740                | 2              | 9  | 7              | 8 551                | 4              |
| 66  | Möln                | 11                                     | 2              | 5 609                | 7              | 12                                       | 5              | 2 431                | 0              | 23   | 7              | 8 040                | 7              |
| 67  | Neubrandenburg      | 327                                    | 3              | 45 665               | 5              | 469                                      | 6              | 52 437               | 6              | 796  | 9              | 98 103               | 1              |
| 68  | Neubufow            | 48                                     | 1              | 4 043                | 8              | 58                                       | 9              | 5 827                | 5              | 107  | 0              | 9 871                | 3              |
| 69  | Neubufow O. W.      | —                                      | —              | 10 299               | 4              | —  | —              | 4 211                | 5              | —  | —              | 14 510               | 9              |
| 70  | Neu-Kaliß           | 16                                     | 3              | 4 464                | 6              | 12                                       | 0              | 5 659                | 1              | 28   | 3              | 10 123               | 7              |
| 71  | Neukloster          | 29                                     | 2              | 1 482                | 9              | 50                                       | 0              | 2 828                | 4              | 79   | 2              | 4 311                | 3              |
| 72  | Nustrow             | —                                      | —              | 616                  | 0              | —  | —              | 916                  | 2              | —  | —              | 1 532                | 2              |
| 73  | Oerzenhof           | 91                                     | 6              | 13 421               | 8              | 48                                       | 7              | 18 759               | 3              | 140  | 3              | 32 181               | 1              |
| 74  | Parkentin           | 1                                      | 2              | 32                   | 8              | 2  | 2              | 305                  | 0              | 3  | 4              | 337                  | 8              |
| 75  | Plaaz               | 31                                     | 4              | 13 810               | 0              | 42                                       | 9              | 8 643                | 6              | 74   | 3              | 22 453               | 6              |
| 76  | Plate               | 6                                      | 4              | 2 160                | 2              | 14                                       | 1              | 1 311                | 6              | 20   | 5              | 3 471                | 8              |
| 77  | Plau                | 77                                     | 4              | 8 135                | 7              | 72                                       | 1              | 14 647               | 9              | 149  | 5              | 22 783               | 6              |
| 78  | Plüschow            | —                                      | —              | 1 115                | 7              | —  | —              | 401                  | 9              | —  | —              | 1 517                | 6              |
| 79  | Poggelow            | 5                                      | 0              | 7 569                | 3              | 8  | 3              | 2 397                | 3              | 13   | 3              | 9 966                | 6              |
| 80  | Rastow              | 15                                     | 9              | 1 426                | 9              | 12                                       | 3              | 1 568                | 8              | 28   | 2              | 2 995                | 7              |
| 81  | Rebdelich           | 4                                      | 0              | 1 348                | 4              | 1  | 5              | 947                  | 2              | 5  | 5              | 2 295                | 6              |
| 82  | Rosenthal           | —                                      | —              | 1 542                | 1              | —  | —              | 1 192                | 8              | —  | —              | 2 734                | 9              |
| 83  | Rostock F. F.       | 858                                    | 7              | 70 974               | 6              | 708                                      | 3              | 59 448               | 5              | 1567   | 0              | 130 423              | 1              |
| 84  | Rostock LL.         | 41                                     | 2              | 11 953               | 5              | 46                                       | 0              | 26 074               | 3              | 87   | 2              | 38 027               | 8              |
| 85  | Samow               | —                                      | —              | 1 705                | 6              | —  | —              | 972                  | 4              | —  | —              | 2 678                | 0              |
| 86  | Sandhagen           | 5                                      | 3              | 1 110                | 5              | 10                                       | 1              | 623                  | 0              | 15   | 4              | 1 733                | 5              |
| 87  | Schönau-Falkenhagen | 5                                      | 4              | 2 949                | 9              | 1  | 8              | 576                  | 1              | 7  | 2              | 3 526                | 0              |
|     | Uebertrag           | 4 782                                  | 6              | 823 377              | 5              | 5 116                                    | 5              | 830 297              | 6              | 9 899  | 1              | 1 653 675            | 1              |



| N <sup>o</sup> . | Von bezw. nach            | Es sind versandt<br>von den Stationen: |                              |                             |                              | Es sind angekommen<br>auf den Stationen: |                              |                             |                              | Im Versand u. Empfang<br>sind überhaupt abgefertigt: |                              |                             |                              |
|------------------|---------------------------|--|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|--|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|--|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
|                  |                           | Eilgut<br>Tonnen.                      |                              | Frachtgut<br>Tonnen.        |                              | Eilgut<br>Tonnen.                        |                              | Frachtgut<br>Tonnen.        |                              | Eilgut<br>Tonnen.                                    |                              | Frachtgut<br>Tonnen.        |                              |
|                  |                           | <sup>1</sup> / <sub>1</sub>            | <sup>1</sup> / <sub>10</sub> | <sup>1</sup> / <sub>1</sub> | <sup>1</sup> / <sub>10</sub> | <sup>1</sup> / <sub>1</sub>              | <sup>1</sup> / <sub>10</sub> | <sup>1</sup> / <sub>1</sub> | <sup>1</sup> / <sub>10</sub> | <sup>1</sup> / <sub>1</sub>                          | <sup>1</sup> / <sub>10</sub> | <sup>1</sup> / <sub>1</sub> | <sup>1</sup> / <sub>10</sub> |
|                  | Uebertrag                 | 4 782                                  | 6                            | 823 377                     | 5                            | 5 116                                    | 5                            | 830 297                     | 6                            | 9 899  | 1                            | 1 653 675                   | 1                            |
| 88               | Schönberg . . . . .       | 139                                    | 6                            | 7 900                       | 9                            | 90                                       | 9                            | 9 930                       | 0                            | 230  | 5                            | 17 830                      | 9                            |
| 89               | Schrödershof . . . . .    | —                                      | —                            | 2 316                       | 9                            | —  | —                            | 1 225                       | 4                            | —  | —                            | 3 542                       | 3                            |
| 90               | Schwaan . . . . .         | 81                                     | 3                            | 15 442                      | 3                            | 76                                       | 5                            | 6 340                       | 4                            | 157  | 8                            | 21 782                      | 7                            |
| 91               | Schwerin . . . . .        | 671                                    | 7                            | 30 326                      | 8                            | 644                                      | 1                            | 87 802                      | 7                            | 1 315  | 8                            | 118 129                     | 5                            |
| 92               | Schwegin . . . . .        | —                                      | —                            | 1 403                       | 3                            | —  | —                            | 938                         | 5                            | —  | —                            | 2 341                       | 8                            |
| 93               | Schwintendorf . . . . .   | 7                                      | 7                            | 9 043                       | 3                            | 8  | 2                            | 3 243                       | 5                            | 15   | 9                            | 12 286                      | 8                            |
| 94               | Sponholz . . . . .        | 5                                      | 3                            | 1 989                       | 2                            | 8  | 9                            | 1 646                       | 6                            | 14   | 2                            | 3 635                       | 8                            |
| 95               | Stavenhagen . . . . .     | 84                                     | 2                            | 22 044                      | 7                            | 71                                       | 4                            | 34 766                      | 0                            | 155  | 6                            | 56 810                      | 7                            |
| 96               | Sternberg . . . . .       | 48                                     | 4                            | 6 274                       | 5                            | 51                                       | 6                            | 4 881                       | 2                            | 100  | 0                            | 11 155                      | 7                            |
| 97               | Strasburg i. U.-Grenze    | 340                                    | 7                            | 59 834                      | 8                            | 280                                      | 0                            | 38 489                      | 9                            | 620  | 7                            | 98 324                      | 7                            |
| 98               | Sülstorf . . . . .        | 2                                      | 9                            | 823                         | 9                            | 2  | 9                            | 518                         | 6                            | 5  | 8                            | 1 342                       | 5                            |
| 99               | Sukow . . . . .           | 3                                      | 1                            | 1 141                       | 2                            | 5  | 7                            | 935                         | 4                            | 8  | 8                            | 2 076                       | 6                            |
| 100              | Teichow . . . . .         | 5                                      | 2                            | 2 110                       | 3                            | 10                                       | 5                            | 1 272                       | 3                            | 15   | 7                            | 3 382                       | 6                            |
| 101              | Tessin-Chaussee . . . . . | —                                      | —                            | 1 585                       | 7                            | —  | —                            | 1 029                       | 9                            | —  | —                            | 2 615                       | 6                            |
| 102              | Teterow . . . . .         | 161                                    | 1                            | 9 662                       | 5                            | 111                                      | 5                            | 13 488                      | 2                            | 272  | 6                            | 23 150                      | 7                            |
| 103              | Teterow-See . . . . .     | 4                                      | 2                            | 22 624                      | 3                            | 6  | 0                            | 44 493                      | 5                            | 10   | 2                            | 67 117                      | 8                            |
| 104              | Thürkow . . . . .         | 22                                     | 6                            | 6 404                       | 4                            | 10                                       | 5                            | 3 365                       | 5                            | 33   | 1                            | 9 769                       | 9                            |
| 105              | Ventschow . . . . .       | 25                                     | 5                            | 4 654                       | 5                            | 27                                       | 4                            | 1 713                       | 9                            | 52   | 9                            | 6 368                       | 4                            |
| 106              | Wiecheln . . . . .        | —                                      | —                            | 2 776                       | 5                            | —  | —                            | 1 618                       | 9                            | —  | —                            | 4 395                       | 4                            |
| 107              | Waren . . . . .           | 28                                     | 2                            | 9 105                       | 6                            | 72                                       | 1                            | 18 957                      | 0                            | 100  | 3                            | 28 062                      | 6                            |
| 108              | Warin . . . . .           | 21                                     | 4                            | 1 504                       | 3                            | 34                                       | 5                            | 1 563                       | 0                            | 55   | 9                            | 3 067                       | 3                            |
| 109              | Wartstorf . . . . .       | 1                                      | 5                            | 758                         | 4                            | 1  | 0                            | 241                         | 6                            | 2  | 5                            | 1 000                       | 0                            |
| 110              | Warnow . . . . .          | 13                                     | 0                            | 876                         | 2                            | 15                                       | 3                            | 1 950                       | 0                            | 28   | 3                            | 2 826                       | 2                            |
| 111              | Weitendorf . . . . .      | 5                                      | 1                            | 903                         | 9                            | 3  | 1                            | 271                         | 5                            | 8  | 2                            | 1 175                       | 4                            |
| 112              | Wend. Priborn . . . . .   | 30                                     | 5                            | 3 418                       | 5                            | 10                                       | 3                            | 1 921                       | 9                            | 40   | 8                            | 5 340                       | 4                            |
| 113              | Wismar . . . . .          | 471                                    | 9                            | 129 474                     | 5                            | 295                                      | 6                            | 67 656                      | 9                            | 767  | 5                            | 197 131                     | 4                            |
| 114              | Wockern . . . . .         | —                                      | —                            | 4 189                       | 1                            | —  | —                            | 2 271                       | 4                            | —  | —                            | 6 460                       | 5                            |
| 115              | Wosmer . . . . .          | 2                                      | 8                            | 1 180                       | 9                            | 3  | 2                            | 476                         | 4                            | 6  | 0                            | 1 657                       | 3                            |
| 116              | Zachum . . . . .          | 14                                     | 8                            | 1 498                       | 2                            | 17                                       | 6                            | 1 339                       | 4                            | 32   | 4                            | 2 837                       | 6                            |
|                  | Zusammen                  | 6 975                                  | 3                            | 1 184 647                   | 1                            | 6 975                                    | 3                            | 1 184 647                   | 1                            | 13 950   | 6                            | 2 369 294                   | 2                            |
|                  | Doberan-Heiligendamm      | —                                      | —                            | 32                          | 4                            | —  | —                            | 32                          | 4                            | —  | —                            | 64                          | 8                            |



# Nachweisung

der

## beförderten Leichen, Fahrzeuge und Viehstücke.

| Nr.       | Von                       | I.<br>Leichen.<br>Stück. | II.<br>Fahr-<br>zeuge.<br>Stück. | III. Vieh.                                       |                    |                  |         |           |         |                               |                  |                                 |        |
|-----------|---------------------------|--------------------------|----------------------------------|--|--------------------|------------------|---------|-----------|---------|-------------------------------|------------------|---------------------------------|--------|
|           |                           |                          |                                  | Vierbe.<br>Wonne, Kühen,<br>Maulthiere,<br>Gjel. | Ochsen,<br>Stiere. | Kühe,<br>Kinder. | Kälber. | Schweine. | Ferkel. | Schafe,<br>Lämmer,<br>Ziegen. | Gänse,<br>Puter. | Enten<br>u. kleines<br>Geflügel | Hunde. |
|           |                           |                          |                                  | Stück.   | Stück.             | Stück.           | Stück.  | Stück.    | Stück.  | Stück.                        | Stück.           | Stück.                          | Stück. |
| 1         | Althof . . . . .          | —                        | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                               | 10     |
| 2         | Alt-Zabel . . . . .       | —                        | —                                | —  | —                  | 6                | —       | 51        | —       | —                             | —                | —                               | 7      |
| 3         | Alt-Karstädt . . . . .    | —                        | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                               | 25     |
| 4         | Basedow . . . . .         | —                        | —                                | 5  | —                  | 5                | —       | 51        | —       | 120                           | —                | —                               | 21     |
| 5         | Below . . . . .           | —                        | —                                | 1  | 1                  | 16               | —       | —         | —       | —                             | —                | —                               | 33     |
| 6         | Blankenberg . . . . .     | 1                        | —                                | 55   | 8                  | 180              | 76      | 1 130     | —       | 745                           | —                | —                               | 116    |
| 7         | Bobitz . . . . .          | 1                        | —                                | 12   | 9                  | 43               | 14      | 34        | —       | 686                           | —                | —                               | 19     |
| 8         | Borkow . . . . .          | —                        | —                                | 18   | 14                 | 16               | 1       | 62        | —       | 745                           | —                | —                               | 21     |
| 9         | Brüel . . . . .           | —                        | —                                | 1  | 5                  | 10               | 43      | 4         | —       | 397                           | —                | —                               | 31     |
| 10        | Bülow . . . . .           | 2                        | —                                | 90   | 43                 | 513              | 97      | 986       | 14      | 1 731                         | —                | —                               | 153    |
| 11        | Crivitz . . . . .         | —                        | —                                | 7  | 11                 | 77               | 1 002   | 3 449     | 498     | 10                            | —                | —                               | 35     |
| 12        | Damerow . . . . .         | —                        | —                                | —  | —                  | 2                | —       | 3         | —       | —                             | —                | —                               | 11     |
| 13        | Doberan . . . . .         | 2                        | 7                                | 74   | 30                 | 259              | 82      | 476       | —       | 756                           | —                | —                               | 173    |
| 14        | Dömitz A. . . . .         | —                        | —                                | 56   | 7                  | 91               | 25      | 2         | 107     | 690                           | —                | —                               | 68     |
| 15        | Elbena . . . . .          | —                        | —                                | 16   | 2                  | 51               | 1 038   | 1 003     | —       | 2                             | —                | 16                              | 39     |
| 16        | Ganzlin . . . . .         | 1                        | —                                | 18   | —                  | 18               | 2       | 8         | —       | —                             | —                | —                               | 21     |
| 17        | Gielow . . . . .          | —                        | —                                | —  | —                  | 30               | —       | 106       | —       | 100                           | —                | —                               | 26     |
| 18        | Glasewitz . . . . .       | —                        | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                               | 4      |
| 19        | Gnoien . . . . .          | —                        | 1                                | 86   | 12                 | 436              | 49      | 4 051     | 35      | 4 266                         | —                | —                               | 60     |
| 20        | Göhren . . . . .          | —                        | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                               | 17     |
| 21        | Goldberg . . . . .        | —                        | —                                | 204  | 7                  | 107              | 298     | 1 288     | 2       | 408                           | —                | —                               | 80     |
| 22        | Grevesmühlen . . . . .    | —                        | —                                | 436  | 98                 | 726              | 21      | 508       | —       | 4 073                         | —                | —                               | 89     |
| 23        | Grieben . . . . .         | —                        | —                                | —  | 1                  | 18               | 18      | 7         | —       | 17                            | —                | —                               | 22     |
| 24        | Gr. Schwaß . . . . .      | —                        | —                                | 3  | 2                  | 21               | —       | —         | —       | —                             | —                | —                               | 13     |
| 25        | Gr. Wüstenfelde . . . . . | —                        | —                                | —  | 1                  | 38               | —       | 244       | 14      | 562                           | —                | —                               | 16     |
| 26        | Güstrow . . . . .         | 6                        | 200                              | 379  | 31                 | 1 626            | 165     | 3 312     | 273     | 7 593                         | —                | 17                              | 403    |
| 27        | Hageböt . . . . .         | —                        | —                                | —  | 3                  | 54               | 17      | 586       | —       | 413                           | —                | —                               | 16     |
| 28        | Hagenow . . . . .         | 2                        | 72                               | 693  | 224                | 358              | 67      | 223       | —       | 991                           | —                | —                               | 101    |
| 29        | Heiddorf . . . . .        | —                        | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                               | 6      |
| 30        | Holthusen . . . . .       | —                        | —                                | —  | —                  | 4                | 102     | 322       | —       | 5                             | —                | —                               | 52     |
| 31        | Hoppenrade . . . . .      | —                        | —                                | 4  | 3                  | 6                | —       | 10        | —       | 58                            | 144              | —                               | 13     |
| 32        | Hornstorf . . . . .       | —                        | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                               | 41     |
| 33        | Jessenitz . . . . .       | —                        | —                                | —  | —                  | 8                | —       | 1         | —       | 7                             | —                | —                               | —      |
| 34        | Karow . . . . .           | 1                        | —                                | 183  | 67                 | 268              | 9       | 217       | —       | 1 467                         | —                | —                               | 130    |
| 35        | Kartlow . . . . .         | —                        | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                               | 8      |
| 36        | Kirch-Zesar . . . . .     | —                        | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                               | 10     |
| 37        | Kleeth . . . . .          | —                        | —                                | 5  | —                  | 22               | 6       | 71        | —       | 96                            | —                | —                               | 12     |
| Uebertrag |                           | 16                       | 280                              | 2 346  | 579                | 5 009            | 3 132   | 18 205    | 943     | 25 938                        | 144              | 33                              | 1 902  |



| Nr. | Von                             | I.<br>Leichen.<br>Stück. | II.<br>Fahr-<br>zeuge.<br>Stück. | III. Vieh.  |  |  |                                  |                                    |                                  |  |  |   |                                 |
|-----|---------------------------------|--------------------------|----------------------------------|---|--|--|----------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--|--|---|---------------------------------|
|     |                                 |                          |                                  | <small>Pferde,<br/>Ponys, Küllen,<br/>Maultiere,<br/>Esel</small><br>Stück. | <small>Ochsen,<br/>Stiere.</small><br>Stück. | <small>Kühe,<br/>Kinder.</small><br>Stück. | <small>Kälber.</small><br>Stück. | <small>Schweine.</small><br>Stück. | <small>Ferkel.</small><br>Stück. | <small>Schafe,<br/>Lämmer,<br/>Ziegen.</small><br>Stück. | <small>Gänse,<br/>Puter.</small><br>Stück. | <small>Enten<br/>u. kleines<br/>Geflügel.</small><br>Stück. | <small>Hunde.</small><br>Stück. |
|     | Uebertrag                       | 16                       | 280                              | 2 346   | 579  | 5 009                                      | 3 132                            | 18 205                             | 943                              | 25 938   | 144  | 33  | 1 902                           |
| 38  | Kleinen . . . . .               | 1                        | —                                | 12  | 26   | 75   | 49                               | 20                                 | —                                | 1 720  | —  | —   | 135                             |
| 39  | Al. Grabow . . . . .            | —                        | —                                | —   | 2  | 15   | —                                | 108                                | —                                | —  | —  | —   | 5                               |
| 40  | Al. Lunow . . . . .             | —                        | —                                | 1   | —  | 40   | 4                                | 202                                | —                                | 251  | —  | —   | 19                              |
| 41  | Alueß . . . . .                 | —                        | —                                | —   | —  | —  | —                                | —                                  | —                                | —  | —  | —   | 17                              |
| 42  | Krafow . . . . .                | —                        | —                                | 22  | 8  | 76   | 22                               | 205                                | 1                                | 848  | 550  | —   | 77                              |
| 43  | Kröpelin . . . . .              | 1                        | —                                | 7   | 7  | 270  | 128                              | 1 474                              | 2                                | 890  | —  | —   | 36                              |
| 44  | Lalendorf . . . . .             | —                        | 1                                | 130   | 37   | 164  | 55                               | 923                                | 15                               | 3 412  | 352  | —   | 118                             |
| 45  | Levenstorf . . . . .            | —                        | —                                | —   | 2  | 5  | 1                                | 17                                 | —                                | —  | —  | —   | 9                               |
| 46  | Ludwigslust . . . . .           | 8                        | 12                               | 232   | 120  | 192  | 4                                | 4                                  | 78                               | 1 594  | 3 983                                      | —   | 210                             |
| 47  | Lübeck . . . . .                | 15                       | 19                               | 2 853   | 313  | 1 227                                      | 64                               | 394                                | —                                | 1 296  | 1 081                                      | 8   | 334                             |
| 48  | Lüblow . . . . .                | —                        | —                                | —   | 4  | 11   | 1                                | 1                                  | —                                | 1  | —  | —   | 14                              |
| 49  | Lübstorf . . . . .              | —                        | —                                | 8   | 1  | 18   | 24                               | 2                                  | —                                | —  | —  | —   | 28                              |
| 50  | Lübtheen . . . . .              | —                        | —                                | 2   | 2  | 3  | —                                | —                                  | —                                | —  | —  | —   | 5                               |
| 51  | Lüdersdorf . . . . .            | —                        | —                                | —   | —  | 1  | —                                | 5                                  | —                                | —  | —  | —   | 46                              |
| 52  | Lüssow . . . . .                | —                        | —                                | —   | 2  | 16   | 5                                | 453                                | —                                | 74   | —  | —   | 49                              |
| 53  | Malchin . . . . .               | —                        | 2                                | 189   | 67   | 643  | 95                               | 2 525                              | 312                              | 4 174  | —  | —   | 115                             |
| 54  | Malß . . . . .                  | —                        | —                                | —   | —  | 27   | —                                | 5                                  | —                                | —  | —  | —   | 29                              |
| 55  | Mecklenburg . . . . .           | —                        | —                                | —   | —  | 1  | —                                | 14                                 | —                                | —  | —  | —   | 44                              |
| 56  | Meyenburg-Grenze . . . . .      | —                        | —                                | 167   | 34   | 587  | 101                              | 976                                | 65                               | 1 142  | 4 588                                      | —   | 65                              |
| 57  | Mistorf . . . . .               | —                        | —                                | —   | 5  | 7  | 8                                | 27                                 | —                                | 1  | —  | —   | 17                              |
| 58  | Mölln . . . . .                 | —                        | —                                | 6   | 19   | 63   | 3                                | 80                                 | —                                | 254  | —  | —   | 20                              |
| 59  | Neubrandenburg . . . . .        | 6                        | 11                               | 1 276   | 105  | 807  | 154                              | 2                                  | 254                              | 2 419  | 380  | —   | 240                             |
| 60  | Neubukow . . . . .              | —                        | —                                | 29  | 23   | 330  | 48                               | 1 342                              | 146                              | 1 187  | 150  | —   | 35                              |
| 61  | Neu-Kalß . . . . .              | —                        | —                                | —   | —  | 7  | —                                | —                                  | —                                | —  | —  | —   | 45                              |
| 62  | Neukloster . . . . .            | —                        | —                                | 3   | 3  | 466  | 142                              | 1 939                              | —                                | 1 774  | —  | —   | 35                              |
| 63  | Nerzendorf . . . . .            | —                        | —                                | 47  | 45   | 197  | 36                               | 196                                | —                                | 1 148  | —  | —   | 38                              |
| 64  | Narkentin . . . . .             | —                        | —                                | —   | —  | —  | —                                | —                                  | —                                | —  | —  | —   | 13                              |
| 65  | Nlaaz . . . . .                 | —                        | —                                | 8   | 23   | 90   | 6                                | 155                                | —                                | 616  | 1 000                                      | —   | 16                              |
| 66  | Nlate . . . . .                 | —                        | —                                | —   | —  | —  | 24                               | 4                                  | 36                               | —  | 250  | —   | 25                              |
| 67  | Nlau . . . . .                  | 1                        | —                                | 74  | 29   | 326  | 292                              | 2 553                              | —                                | 171  | —  | —   | 40                              |
| 68  | Nlischow . . . . .              | —                        | —                                | —   | —  | —  | —                                | —                                  | —                                | —  | —  | —   | 14                              |
| 69  | Noggelow . . . . .              | —                        | —                                | 32  | —  | 55   | 2                                | 177                                | —                                | 936  | —  | —   | 14                              |
| 70  | Nriemerburg . . . . .           | —                        | —                                | —   | —  | —  | —                                | —                                  | —                                | —  | —  | —   | 34                              |
| 71  | Nraftow . . . . .               | 1                        | —                                | 3   | —  | 3  | 6                                | 8                                  | —                                | 1  | —  | —   | 35                              |
| 72  | Nreddelich . . . . .            | —                        | —                                | —   | —  | 1  | —                                | —                                  | —                                | —  | —  | —   | 10                              |
| 73  | Nroftoc F. F. . . . .           | 28                       | 28                               | 703   | 188  | 343  | 493                              | 1 112                              | 65                               | 3 467  | 798  | —   | 431                             |
| 74  | Nroftoc Ll. . . . .             | 2                        | 1                                | 52  | 14   | 86   | —                                | 17                                 | —                                | 188  | —  | —   | 94                              |
| 75  | Nsandhagen . . . . .            | —                        | —                                | —   | 2  | 2  | —                                | —                                  | —                                | 11   | —  | —   | 7                               |
| 76  | Nschönauf-Falkenhagen . . . . . | —                        | —                                | —   | 7  | 8  | 2                                | 160                                | 15                               | —  | —  | —   | 24                              |
| 77  | Nschönberg . . . . .            | 3                        | —                                | 112   | 148  | 685  | 337                              | 1 700                              | 47                               | 2 032  | —  | —   | 132                             |
| 78  | Nschwerin . . . . .             | 33                       | 46                               | 397   | 14   | 301  | 74                               | 1 130                              | 755                              | 2 818  | 210  | —   | 575                             |
| 79  | Nschwaan . . . . .              | —                        | —                                | 286   | 51   | 861  | 92                               | 2 576                              | 14                               | 1 540  | —  | —   | 148                             |
| 80  | Nschwinkendorf . . . . .        | —                        | —                                | 9   | 3  | 100  | —                                | 112                                | —                                | 450  | —  | —   | 14                              |
| 81  | Nsponholz . . . . .             | —                        | —                                | 27  | 3  | 54   | —                                | —                                  | —                                | 40   | —  | —   | 39                              |
| 82  | Nstavenhagen . . . . .          | —                        | —                                | 141   | 160  | 523  | 364                              | 3 158                              | —                                | 3 056  | 462  | —   | 54                              |
| 83  | Nsteinhausen . . . . .          | —                        | —                                | —   | —  | —  | —                                | —                                  | —                                | —  | —  | —   | 1                               |
| 84  | Nsternberg . . . . .            | 1                        | —                                | 42  | 53   | 208  | 87                               | 3 098                              | —                                | 1 659  | —  | —   | 86                              |
| 85  | Nstrasburg-Grenze . . . . .     | 2                        | 12                               | 1 950   | 55   | 318  | 27                               | 112                                | 118                              | 724  | 6 888                                      | —   | 150                             |
| 86  | Nsufow . . . . .                | —                        | —                                | —   | 3  | 130  | 9                                | 20                                 | —                                | 2  | —  | —   | 16                              |
| 87  | Nsülstorf . . . . .             | —                        | —                                | —   | —  | 1  | 15                               | 8                                  | —                                | 13   | —  | —   | 11                              |
|     | Uebertrag                       | 118                      | 412                              | 11 166  | 2 157  | 14 352                                     | 5 906                            | 45 219                             | 2 866                            | 65 847   | 20 836                                     | 41  | 5 670                           |



| Nr. | Von                     | I.<br>Leichen.<br>Stück. | II.<br>Fahr-<br>zeuge.<br>Stück. | III. Vieh.                                      |                    |                  |         |           |         |                               |                  |                                  |        |
|-----|-------------------------|--------------------------|----------------------------------|---|--------------------|------------------|---------|-----------|---------|-------------------------------|------------------|----------------------------------|--------|
|     |                         |                          |                                  | Pferde,<br>Ponys, Küllen,<br>Maultiere,<br>Gef. | Ochsen,<br>Stiere. | Kühe,<br>Kinder. | Kälber. | Schweine. | Ferkel. | Schafe,<br>Lämmer,<br>Ziegen. | Gänse,<br>Puter. | Enten<br>u. kleines<br>Geflügel. | Hunde. |
|     |                         |                          |                                  | Stück.  | Stück.             | Stück.           | Stück.  | Stück.    | Stück.  | Stück.                        | Stück.           | Stück.                           | Stück. |
|     | Uebertrag               | 118                      | 412                              | 11 166  | 2 157              | 14 352           | 5 906   | 45 219    | 2 866   | 65 847                        | 20 836           | 41                               | 5 670  |
| 88  | Teschow . . . . .       | —                        | —                                | 1   | 3                  | 12               | 3       | 51        | —       | 18                            | —                | —                                | 15     |
| 89  | Teterow . . . . .       | —                        | 5                                | 175   | 52                 | 668              | 145     | 4 393     | 602     | 3 810                         | 172              | —                                | 133    |
| 90  | Teterow-See . . . . .   | —                        | —                                | —   | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 15     |
| 91  | Thürkow . . . . .       | —                        | —                                | —   | —                  | 2                | —       | 43        | —       | 236                           | —                | —                                | 18     |
| 92  | Ventschow . . . . .     | 1                        | —                                | 1   | 1                  | 13               | —       | 17        | —       | 425                           | —                | —                                | 25     |
| 93  | Waren . . . . .         | —                        | —                                | 20  | 14                 | 113              | 1       | 136       | —       | 362                           | —                | —                                | 56     |
| 94  | Warin . . . . .         | —                        | —                                | 3   | 4                  | 511              | 161     | 148       | 3       | 288                           | —                | —                                | 31     |
| 95  | Warkstorf . . . . .     | —                        | —                                | —   | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 5      |
| 96  | Warnow . . . . .        | —                        | —                                | 74  | 60                 | 109              | 5       | 154       | 31      | 238                           | —                | —                                | 26     |
| 97  | Weitendorf . . . . .    | —                        | —                                | —   | —                  | 5                | 1       | 50        | —       | 2                             | —                | —                                | 15     |
| 98  | Wend. Priborn . . . . . | —                        | —                                | 8   | 3                  | 189              | 10      | 331       | —       | 603                           | —                | —                                | 25     |
| 99  | Wismar . . . . .        | 2                        | —                                | 323   | 69                 | 1 296            | 260     | 6 196     | 81      | 8 814                         | 271              | —                                | 286    |
| 100 | Wockern . . . . .       | —                        | —                                | —   | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 20     |
| 101 | Woosmer . . . . .       | —                        | —                                | —   | 4                  | 15               | 177     | 234       | —       | —                             | —                | —                                | 1      |
| 102 | Wüstenmark . . . . .    | —                        | —                                | —   | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 10     |
| 103 | Zachun . . . . .        | —                        | —                                | 5   | —                  | 9                | 6       | —         | —       | 4                             | —                | —                                | 28     |
|     | Zusammen                | 121                      | 417                              | 11 776  | 2 367              | 17 294           | 6 675   | 56 972    | 3 583   | 80 647                        | 21 279           | 41                               | 6 379  |

Zusammen 207 013 Stück Vieh (einschl. Hunde der Reisenden).

Davon sind befördert:

im Lokal-Verkehr . . . . . 61 902 Stück,

• Verkehr mit anderen Bahnen . . . . . 145 111 „

Zusammen wie vor: 207 013 Stück.



| Date |        | Description         |  | Amount  |  |
|------|--------|---------------------|--|---------|--|
| 1890 | Jan 1  | Balance             |  | 100.00  |  |
|      | Jan 15 | Received from A. B. |  | 50.00   |  |
|      | Feb 1  | Received from C. D. |  | 25.00   |  |
|      | Feb 15 | Received from E. F. |  | 75.00   |  |
|      | Mar 1  | Received from G. H. |  | 100.00  |  |
|      | Mar 15 | Received from I. J. |  | 50.00   |  |
|      | Apr 1  | Received from K. L. |  | 25.00   |  |
|      | Apr 15 | Received from M. N. |  | 75.00   |  |
|      | May 1  | Received from O. P. |  | 100.00  |  |
|      | May 15 | Received from Q. R. |  | 50.00   |  |
|      | Jun 1  | Received from S. T. |  | 25.00   |  |
|      | Jun 15 | Received from U. V. |  | 75.00   |  |
|      | Jul 1  | Received from W. X. |  | 100.00  |  |
|      | Jul 15 | Received from Y. Z. |  | 50.00   |  |
|      | Aug 1  | Received from A. B. |  | 25.00   |  |
|      | Aug 15 | Received from C. D. |  | 75.00   |  |
|      | Sep 1  | Received from E. F. |  | 100.00  |  |
|      | Sep 15 | Received from G. H. |  | 50.00   |  |
|      | Oct 1  | Received from I. J. |  | 25.00   |  |
|      | Oct 15 | Received from K. L. |  | 75.00   |  |
|      | Nov 1  | Received from M. N. |  | 100.00  |  |
|      | Nov 15 | Received from O. P. |  | 50.00   |  |
|      | Dec 1  | Received from Q. R. |  | 25.00   |  |
|      | Dec 15 | Received from S. T. |  | 75.00   |  |
|      | Total  |                     |  | 1000.00 |  |

| Date |        | Description         |  | Amount  |  |
|------|--------|---------------------|--|---------|--|
| 1890 | Jan 1  | Balance             |  | 100.00  |  |
|      | Jan 15 | Received from A. B. |  | 50.00   |  |
|      | Feb 1  | Received from C. D. |  | 25.00   |  |
|      | Feb 15 | Received from E. F. |  | 75.00   |  |
|      | Mar 1  | Received from G. H. |  | 100.00  |  |
|      | Mar 15 | Received from I. J. |  | 50.00   |  |
|      | Apr 1  | Received from K. L. |  | 25.00   |  |
|      | Apr 15 | Received from M. N. |  | 75.00   |  |
|      | May 1  | Received from O. P. |  | 100.00  |  |
|      | May 15 | Received from Q. R. |  | 50.00   |  |
|      | Jun 1  | Received from S. T. |  | 25.00   |  |
|      | Jun 15 | Received from U. V. |  | 75.00   |  |
|      | Jul 1  | Received from W. X. |  | 100.00  |  |
|      | Jul 15 | Received from Y. Z. |  | 50.00   |  |
|      | Aug 1  | Received from A. B. |  | 25.00   |  |
|      | Aug 15 | Received from C. D. |  | 75.00   |  |
|      | Sep 1  | Received from E. F. |  | 100.00  |  |
|      | Sep 15 | Received from G. H. |  | 50.00   |  |
|      | Oct 1  | Received from I. J. |  | 25.00   |  |
|      | Oct 15 | Received from K. L. |  | 75.00   |  |
|      | Nov 1  | Received from M. N. |  | 100.00  |  |
|      | Nov 15 | Received from O. P. |  | 50.00   |  |
|      | Dec 1  | Received from Q. R. |  | 25.00   |  |
|      | Dec 15 | Received from S. T. |  | 75.00   |  |
|      | Total  |                     |  | 1000.00 |  |



Stationsweise Uebersicht

der

Güterbewegung nach Waarengattungen

im

Verfande.

---

Bemerkung. Gewicht ist in Tonnen von je 1000 kg dargestellt. Halbe Tonnen werden mit  $\frac{1}{2}$  bezeichnet. Sendungen unter 500 kg, also die Mehrzahl der Stückgutsendungen, sind überall nicht mit in Anrechnung gekommen.



| Nr. | Bezeichnung<br>der<br>Versand-Station. | Abfälle von Horn, Klauen, Häuten zc. | Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle zc. | Bier.  | Stein, Weidraht, Weizinf, Weizinfälle zc. | Vorle und Lohz. | Braunkohlen, Braunkohlenbriquets. | Cement, Steine, Platten, Ziegeln von Cement. | Chemikalien und Drogueriewaren. | Dachpappe, Steinpappe, Theerpappe zc. | Düngemittel, auch künstliche. | Eisen, roh, Eisen- und Stahlbruch, alte Schienen zc. | Eisen und Stahl, Stab- und Draht-Eisen zc. | Eisenbahnschienen, Schienen-Verfestigungsgegenstände zc. |
|-----|--|--------------------------------------|--|--------|---|-----------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|--|--|--|
|     |  | 1                                    | 2  | 3      | 4   | 5               | 6                                 | 7  | 8                               | 9                                     | 10                            | 11   | 12   | 13   |
| 1   | Blankenberg . . . . .                  | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | 8  | —                               | —                                     | —                             | 1½   | —  | —  |
| 2   | Bobitz . . . . .                       | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | 6                                     | 6                             | —  | —  | —  |
| 3   | Borkow . . . . .                       | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | —                                     | —                             | —  | —  | —  |
| 4   | Brüel . . . . .                        | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | 5  | —                               | 2                                     | 26                            | 5½   | —  | —  |
| 5   | Bützow . . . . .                       | —                                    | —  | 3½     | —   | —               | —                                 | 1  | —                               | —                                     | 142                           | 9½   | 1½   | —  |
| 6   | Crivitz . . . . .                      | —                                    | —  | —      | —   | —               | 13½                               | 168  | —                               | —                                     | 95½                           | —  | —  | —  |
| 7   | Doberan . . . . .                      | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | 31½                                   | 55                            | —  | —  | —  |
| 8   | Dömitz . . . . .                       | —                                    | —  | —      | —   | —               | 26 607                            | 1  | —                               | —                                     | 52                            | 5  | —  | —  |
| 9   | Gnoien . . . . .                       | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | 1½                                    | —                             | 25   | 1½   | 3  |
| 10  | Goldberg . . . . .                     | —                                    | —  | —      | —   | 15½             | 20                                | —  | —                               | —                                     | —                             | 159½   | —  | —  |
| 11  | Grevesmühlen . . . . .                 | —                                    | —  | —      | —   | 17½             | 10                                | 6½   | —                               | —                                     | 83½                           | 15½  | —  | 49½  |
| 12  | Güstrow . . . . .                      | 6½                                   | 5  | 51½    | —   | 13½             | 15½                               | 47   | 10                              | —                                     | 2 937½                        | 246  | 164½                                       | 138  |
| 13  | Hagenow . . . . .                      | —                                    | —  | —      | —   | 10              | —                                 | 4½   | —                               | 5                                     | 61                            | 10   | 1½   | —  |
| 14  | Krakow . . . . .                       | —                                    | —  | 5      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | —                                     | —                             | —  | —  | —  |
| 15  | Kröpelin . . . . .                     | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | —                                     | —                             | —  | —  | —  |
| 16  | Ludwigslust . . . . .                  | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | —                                     | 2½                            | —  | —  | —  |
| 17  | Lübeck . . . . .                       | 419½                                 | —  | 51     | 13½                                       | —               | —                                 | —  | —                               | —                                     | 42½                           | —  | —  | —  |
| 18  | Malchin . . . . .                      | —                                    | —  | 20½    | —   | 8               | —                                 | 11   | —                               | 108½                                  | 469½                          | 261½   | 209  | 35   |
| 19  | Mölln . . . . .                        | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | 178  | —                               | —                                     | 267½                          | 417½   | 32½  | 13   |
| 20  | Neubrandenburg . . . . .               | 6                                    | —  | 3      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | —                                     | —                             | —  | —  | —  |
| 21  | Neubukow . . . . .                     | —                                    | —  | 4      | —   | —               | —                                 | 26   | —                               | 82                                    | 251                           | 265½   | 44   | 82   |
| 22  | Neukloster . . . . .                   | —                                    | —  | —      | —   | 42              | —                                 | —  | —                               | —                                     | 19                            | 15   | —  | 11   |
| 23  | Derzshof . . . . .                     | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | —                                     | 1                             | —  | —  | —  |
| 24  | Plau . . . . .                         | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | 4  | —                               | —                                     | 12                            | —  | —  | 10   |
| 25  | Rostock . . . . .                      | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | 6  | —                               | 10                                    | 74                            | 47½  | 5  | —  |
| 26  | Schönberg . . . . .                    | 98                                   | —  | 1 077  | 3   | 21              | —                                 | 36   | 1                               | 380½                                  | 5 207½                        | 206  | 24   | 1 088  |
| 27  | Stavenhagen . . . . .                  | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | —                                     | —                             | —  | —  | —  |
| 28  | Schwaan . . . . .                      | —                                    | —  | —      | —   | —               | 10                                | 7½   | —                               | 2                                     | 325                           | 42½  | 69   | 7  |
| 29  | Schwerin . . . . .                     | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | 4  | —                               | —                                     | 52                            | 6  | —  | —  |
| 30  | Sternberg . . . . .                    | —                                    | —  | 1 941  | —   | 2½              | 2                                 | 1 706½                                       | —                               | 14                                    | 687½                          | 545½   | 217  | 47½  |
| 31  | Teterow . . . . .                      | —                                    | —  | 40½    | —   | 34              | —                                 | 3  | —                               | —                                     | 76½                           | 20   | —  | —  |
| 32  | Teterow-See . . . . .                  | —                                    | —  | —      | —   | —               | 40½                               | 584  | —                               | 16                                    | 47                            | 66½  | 3  | 39   |
| 33  | Waren . . . . .                        | —                                    | —  | —      | —   | —               | —                                 | —  | —                               | —                                     | 809                           | 6½   | —  | 30   |
| 34  | Warin . . . . .                        | —                                    | —  | 3      | —   | 7               | 5                                 | 31   | 3                               | 14                                    | 1½                            | 2½   | —  | —  |
| 35  | Wismar . . . . .                       | —                                    | —  | —      | —   | 22½             | 15                                | —  | —                               | —                                     | —                             | 1  | —  | —  |
| 36  | Uebrige Stationen                      | 5                                    | —  | 351    | —   | 16½             | —                                 | 21½  | —                               | 369                                   | 1 529                         | 115½   | 131  | 8½   |
|     |  | 2½                                   | —  | 289½   | —   | —               | 1 251½                            | 106½   | 5½                              | 29½                                   | 1 151                         | —  | 1½   | 43   |
|     | Summa 1892/93                          | 538½                                 | 5  | 3 842½ | 16½                                       | 210             | 27 990½                           | 2 966½                                       | 19½                             | 1 072                                 | 14 510                        | 2 503½   | 906½                                       | 1 604½   |
|     | = 1891/92                              | 559                                  | 5  | 3 074  | 5½  | 374½            | 24 883                            | 2 712½                                       | 4                               | 1 106½                                | 13 213                        | 3 258  | 961½                                       | 1 914½   |
|     | = 1890/91                              | 80                                   | 10½  | 3 408  | 3½  | 569½            | 16 355                            | 1 835½                                       | 23                              | 1 034                                 | 12 097½                       | 1 886½   | 1 560                                      | 3 081  |



| Nr.           | Bezeichnung<br>der<br>Versand-Station. | Eisenbahnschwellen, eiserne. | Eiserne Achsen und Bandagen, Räder zc. | Eiserne Dampfketten, Reservoire zc. | Eiserne Röhren und Säulen. | Eisen- und Stahldraht. | Eisen- und Stahlwaaren. | Eisenerz (ausschließlich Schwefelfies). | Erde, Kies, Mergel, Lehm, Thon zc. | Erze, rohe, außer Eisenerz. | Harzhölzer. | Fische und Fische.  | Flachs, Hanf, Heide, Berg. | Fleisch, auch Speck. | Garne und Twiste. |
|---------------|--|------------------------------|--|-------------------------------------|----------------------------|------------------------|-------------------------|---|------------------------------------|-----------------------------|-------------|---------------------|----------------------------|----------------------|-------------------|
|               |  | 14                           | 15                                     | 16                                  | 17                         | 18                     | 19                      | 20                                      | 21                                 | 22                          | 23          | 24                  | 25                         | 26                   | 27                |
| 1             | Blankenberg . . . .                    | —                            | —                                      | 10 $\frac{1}{2}$                    | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | 24 $\frac{1}{2}$    | —                          | —                    | —                 |
| 2             | Bobitz . . . . .                       | —                            | —                                      | 29 $\frac{1}{2}$                    | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | —                          | —                    | —                 |
| 3             | Borkow . . . . .                       | —                            | —                                      | 1                                   | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | 4                   | —                          | —                    | —                 |
| 4             | Brüel . . . . .                        | —                            | —                                      | 1                                   | 1 $\frac{1}{2}$            | —                      | 1                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | 6                   | —                          | 9 $\frac{1}{2}$      | —                 |
| 5             | Bützow . . . . .                       | —                            | —                                      | 46                                  | —                          | 1 $\frac{1}{2}$        | 10                      | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | 1                          | —                    | —                 |
| 6             | Crivitz . . . . .                      | —                            | —                                      | 56                                  | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | 4                   | —                          | —                    | —                 |
| 7             | Doberan . . . . .                      | —                            | —                                      | —                                   | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | 44                  | —                          | —                    | —                 |
| 8             | Dömitz . . . . .                       | —                            | —                                      | 5                                   | —                          | —                      | 5                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | —                          | —                    | —                 |
| 9             | Gnoien . . . . .                       | —                            | —                                      | 50                                  | —                          | —                      | 2                       | —                                       | —                                  | —                           | 1           | —                   | —                          | —                    | —                 |
| 10            | Goldberg . . . . .                     | —                            | —                                      | —                                   | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | 5 $\frac{1}{2}$            | 10                   | —                 |
| 11            | Grevesmühlen . . . .                   | —                            | —                                      | 12 $\frac{1}{2}$                    | 1                          | —                      | 14 $\frac{1}{2}$        | —                                       | 1                                  | —                           | —           | 7 $\frac{1}{2}$     | 6 $\frac{1}{2}$            | —                    | —                 |
| 12            | Güstrow . . . . .                      | 1                            | 67 $\frac{1}{2}$                       | 162                                 | 5 $\frac{1}{2}$            | 13                     | 123 $\frac{1}{2}$       | —                                       | 20                                 | 3 $\frac{1}{2}$             | —           | 7                   | 8 $\frac{1}{2}$            | 2 $\frac{1}{2}$      | —                 |
| 13            | Hagenow . . . . .                      | —                            | —                                      | 3                                   | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | 5 $\frac{1}{2}$     | —                          | —                    | —                 |
| 14            | Krakow . . . . .                       | —                            | —                                      | 40                                  | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | 30                  | —                          | —                    | —                 |
| 15            | Kröpelin . . . . .                     | —                            | —                                      | —                                   | —                          | —                      | 17                      | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | 2                          | 6 $\frac{1}{2}$      | 1 $\frac{1}{2}$   |
| 16            | Ludwigslust . . . . .                  | —                            | —                                      | —                                   | —                          | 2                      | —                       | —                                       | 2                                  | —                           | —           | 2 $\frac{1}{2}$     | —                          | —                    | —                 |
| 17            | Lübeck . . . . .                       | —                            | —                                      | 56                                  | 3                          | 4                      | 218 $\frac{1}{2}$       | 1                                       | —                                  | —                           | —           | 86                  | 30 $\frac{1}{2}$           | —                    | —                 |
| 18            | Malchin . . . . .                      | —                            | 10 $\frac{1}{2}$                       | 98 $\frac{1}{2}$                    | —                          | 21 $\frac{1}{2}$       | 72                      | —                                       | —                                  | —                           | 4           | 73 $\frac{1}{2}$    | —                          | 3 $\frac{1}{2}$      | —                 |
| 19            | Mölln . . . . .                        | —                            | —                                      | 13 $\frac{1}{2}$                    | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | —                          | —                    | —                 |
| 20            | Neubrandenburg . . .                   | —                            | 17 $\frac{1}{2}$                       | 270                                 | —                          | 2                      | 15                      | 1 $\frac{1}{2}$                         | —                                  | —                           | —           | 2 $\frac{1}{2}$     | 111                        | —                    | —                 |
| 21            | Neubukow . . . . .                     | —                            | —                                      | 8                                   | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | 5                          | 3                    | —                 |
| 22            | Neufloster . . . . .                   | —                            | —                                      | —                                   | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | 1                   | —                          | —                    | —                 |
| 23            | Derzgenhof . . . . .                   | —                            | —                                      | 16                                  | —                          | —                      | 2                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | —                          | —                    | —                 |
| 24            | Blau . . . . .                         | —                            | —                                      | 17                                  | —                          | —                      | 1                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | 51 $\frac{1}{2}$    | —                          | 3                    | —                 |
| 25            | Rostock . . . . .                      | 14                           | 28                                     | 407 $\frac{1}{2}$                   | 8                          | 19 $\frac{1}{2}$       | 66                      | —                                       | —                                  | 1                           | —           | 573                 | 15                         | —                    | —                 |
| 26            | Schönberg . . . . .                    | —                            | —                                      | 30 $\frac{1}{2}$                    | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | 4                          | 5                    | —                 |
| 27            | Stavenhagen . . . . .                  | —                            | —                                      | 6                                   | —                          | 15 $\frac{1}{2}$       | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | —                          | —                    | —                 |
| 28            | Schwaan . . . . .                      | —                            | —                                      | 38                                  | —                          | —                      | —                       | —                                       | 21 $\frac{1}{2}$                   | —                           | —           | —                   | —                          | 3                    | —                 |
| 29            | Schwerin . . . . .                     | —                            | —                                      | 112                                 | 11 $\frac{1}{2}$           | 1 $\frac{1}{2}$        | 107                     | —                                       | 49 $\frac{1}{2}$                   | —                           | —           | 30                  | 5                          | —                    | —                 |
| 30            | Sternberg . . . . .                    | —                            | —                                      | 18                                  | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | 26                  | —                          | —                    | —                 |
| 31            | Teterow . . . . .                      | —                            | —                                      | 100 $\frac{1}{2}$                   | —                          | —                      | 16 $\frac{1}{2}$        | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | 1                          | 20 $\frac{1}{2}$     | 40                |
| 32            | Teterow-See . . . . .                  | —                            | —                                      | 9                                   | —                          | —                      | —                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | —                          | —                    | —                 |
| 33            | Waren . . . . .                        | —                            | —                                      | —                                   | —                          | 1                      | 1                       | —                                       | —                                  | —                           | —           | —                   | —                          | —                    | —                 |
| 34            | Warin . . . . .                        | —                            | —                                      | 17                                  | —                          | —                      | —                       | —                                       | 317                                | —                           | —           | —                   | —                          | —                    | —                 |
| 35            | Wismar . . . . .                       | —                            | 2                                      | 504 $\frac{1}{2}$                   | 31 $\frac{1}{2}$           | 3                      | 4                       | —                                       | 23 $\frac{1}{2}$                   | —                           | —           | 4 $\frac{1}{2}$     | 3                          | 20 $\frac{1}{2}$     | —                 |
| 36            | Uebrig Stationen                       | 25 $\frac{1}{2}$             | —                                      | 271 $\frac{1}{2}$                   | 14                         | 84                     | 23 $\frac{1}{2}$        | —                                       | 833                                | —                           | —           | 15 $\frac{1}{2}$    | 48 $\frac{1}{2}$           | —                    | —                 |
| Summa 1892/93 |  | 40 $\frac{1}{2}$             | 125 $\frac{1}{2}$                      | 2 410                               | 77                         | 169 $\frac{1}{2}$      | 701 $\frac{1}{2}$       | 21 $\frac{1}{2}$                        | 1 267 $\frac{1}{2}$                | 4 $\frac{1}{2}$             | 5           | 1 001 $\frac{1}{2}$ | 247 $\frac{1}{2}$          | 95                   | 42                |
| " 1891/92     |  | 14 $\frac{1}{2}$             | 368                                    | 2 084                               | 213 $\frac{1}{2}$          | 102                    | 464 $\frac{1}{2}$       | 32 $\frac{1}{2}$                        | 558                                | 1                           | 1           | 756 $\frac{1}{2}$   | 217                        | 143                  | 1                 |
| " 1890/91     |  | 18 $\frac{1}{2}$             | 164 $\frac{1}{2}$                      | 2 229 $\frac{1}{2}$                 | 315                        | 110 $\frac{1}{2}$      | 665                     | 36                                      | 2 346                              | 10 $\frac{1}{2}$            | —           | 1 158               | 260                        | 118                  | 14                |



| N.            | Bezeichnung<br>der<br>Versand-Station. | Weizen.              | Roggen.              | Hafer.              | Gerste.             | Malz, Hülsenfrüchte, Malz zc. | Lein- und Leinamen. | Audere Sämereien. | Glas und Glaswaren. | Häute, Felle, Leder-, Pelzwaren. | Rundholz, roh beschlagene Stämme. | Ruthholz, Werthholz, Holzdraht, Bohlen, Bretter zc. | Brennholz, Kaskinen, Eisenbahn-<br>schwellen zc. | Holzzeugmasse, Strohmasse. |
|---------------|--|----------------------|----------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------|----------------------------------|-----------------------------------|---|--|----------------------------|
|               |  | 28a                  | 28b                  | 28c                 | 28d                 | 28e                           | 28f                 | 28g               | 29                  | 30                               | 31a                               | 31b   | 31c  | 32                         |
| 1             | Blankenberg . . .                      | 216                  | 507 $\frac{1}{2}$    | 210                 | 41                  | 401                           | 60 $\frac{1}{2}$    | 5 $\frac{1}{2}$   | —                   | —                                | —                                 | 17  | 332 $\frac{1}{2}$                                | —                          |
| 2             | Bobitz . . . . .                       | 1 648 $\frac{1}{2}$  | 691 $\frac{1}{2}$    | 270                 | 80                  | 167 $\frac{1}{2}$             | 733                 | —                 | 2                   | —                                | 13 $\frac{1}{2}$                  | —   | 131 $\frac{1}{2}$                                | —                          |
| 3             | Borfow . . . . .                       | 152 $\frac{1}{2}$    | 571                  | 85 $\frac{1}{2}$    | 20                  | 20                            | 130 $\frac{1}{2}$   | —                 | —                   | —                                | 62                                | —   | 459  | —                          |
| 4             | Brüel . . . . .                        | 753                  | 640                  | 249                 | 118 $\frac{1}{2}$   | 200 $\frac{1}{2}$             | 137 $\frac{1}{2}$   | 1                 | 1 $\frac{1}{2}$     | 1                                | 95                                | 29 $\frac{1}{2}$                                    | 15   | —                          |
| 5             | Bülow . . . . .                        | 595 $\frac{1}{2}$    | 1 888 $\frac{1}{2}$  | 710                 | 559                 | 107 $\frac{1}{2}$             | 194 $\frac{1}{2}$   | 7                 | 5 $\frac{1}{2}$     | 7                                | 259 $\frac{1}{2}$                 | 19  | 12   | 55 $\frac{1}{2}$           |
| 6             | Crivitz . . . . .                      | 10                   | 658 $\frac{1}{2}$    | 355 $\frac{1}{2}$   | 10                  | 32                            | —                   | 13                | —                   | 4 $\frac{1}{2}$                  | 137                               | 141   | 44 $\frac{1}{2}$                                 | —                          |
| 7             | Doberan . . . . .                      | 119                  | 399                  | 84                  | 10                  | 5                             | —                   | —                 | —                   | —                                | 158                               | 133   | —  | —                          |
| 8             | Dömitz . . . . .                       | 49 $\frac{1}{2}$     | —                    | 17                  | —                   | 105 $\frac{1}{2}$             | —                   | 5                 | —                   | —                                | 35                                | 11  | 2  | —                          |
| 9             | Gnoien . . . . .                       | 964 $\frac{1}{2}$    | 1 953                | 819 $\frac{1}{2}$   | 275 $\frac{1}{2}$   | 49 $\frac{1}{2}$              | 20 $\frac{1}{2}$    | 72 $\frac{1}{2}$  | —                   | 36 $\frac{1}{2}$                 | 658                               | 237   | 1 539 $\frac{1}{2}$                              | —                          |
| 10            | Goldberg . . . . .                     | 258                  | 448 $\frac{1}{2}$    | 222 $\frac{1}{2}$   | 70                  | —                             | 161 $\frac{1}{2}$   | —                 | 1 $\frac{1}{2}$     | 35 $\frac{1}{2}$                 | 488 $\frac{1}{2}$                 | 93 $\frac{1}{2}$                                    | 72   | —                          |
| 11            | Grevesmühlen . . .                     | 4 209 $\frac{1}{2}$  | 1 849 $\frac{1}{2}$  | 183                 | 378 $\frac{1}{2}$   | 409 $\frac{1}{2}$             | 2 005               | 10                | 6                   | 45 $\frac{1}{2}$                 | 477 $\frac{1}{2}$                 | 105 $\frac{1}{2}$                                   | 118  | —                          |
| 12            | Güstrow . . . . .                      | 1 481 $\frac{1}{2}$  | 3 959                | 703                 | 417 $\frac{1}{2}$   | 132                           | 171                 | 148               | 82 $\frac{1}{2}$    | 84                               | 1 092                             | 206 $\frac{1}{2}$                                   | 69   | —                          |
| 13            | Hagenow . . . . .                      | —                    | 41                   | 3                   | 37 $\frac{1}{2}$    | 26 $\frac{1}{2}$              | —                   | 1                 | 1 $\frac{1}{2}$     | 14 $\frac{1}{2}$                 | —                                 | 17  | —  | —                          |
| 14            | Kratow . . . . .                       | 51                   | 836 $\frac{1}{2}$    | 110                 | 20                  | 30                            | —                   | 40 $\frac{1}{2}$  | 1                   | 7 $\frac{1}{2}$                  | 649 $\frac{1}{2}$                 | 38 $\frac{1}{2}$                                    | 500 $\frac{1}{2}$                                | —                          |
| 15            | Kröpelin . . . . .                     | 729 $\frac{1}{2}$    | 1 600                | 354                 | 28 $\frac{1}{2}$    | 74                            | —                   | 126               | —                   | 3                                | 147 $\frac{1}{2}$                 | 11 $\frac{1}{2}$                                    | —  | —                          |
| 16            | Ludwigslust . . . .                    | —                    | —                    | —                   | —                   | 1 $\frac{1}{2}$               | —                   | 1                 | 2 $\frac{1}{2}$     | 2                                | 10                                | 3   | —  | —                          |
| 17            | Lübeck . . . . .                       | 957 $\frac{1}{2}$    | 68                   | 554 $\frac{1}{2}$   | 108                 | 1 088                         | —                   | 99 $\frac{1}{2}$  | 10 $\frac{1}{2}$    | 56 $\frac{1}{2}$                 | 132                               | 2 344   | 114  | 26 $\frac{1}{2}$           |
| 18            | Malchin . . . . .                      | 1 135                | 268                  | 432 $\frac{1}{2}$   | 426                 | 471 $\frac{1}{2}$             | 53                  | 16 $\frac{1}{2}$  | 15 $\frac{1}{2}$    | 4                                | 306 $\frac{1}{2}$                 | 161   | 1 460 $\frac{1}{2}$                              | —                          |
| 19            | Mölln . . . . .                        | 863                  | 368 $\frac{1}{2}$    | 30 $\frac{1}{2}$    | 73                  | 15                            | 466 $\frac{1}{2}$   | 5 $\frac{1}{2}$   | —                   | —                                | 425 $\frac{1}{2}$                 | 590   | —  | —                          |
| 20            | Neubrandenburg . .                     | 1 277                | 1 277                | 288                 | 345 $\frac{1}{2}$   | 355 $\frac{1}{2}$             | 2 006               | 120               | 35 $\frac{1}{2}$    | 42                               | 250 $\frac{1}{2}$                 | 251 $\frac{1}{2}$                                   | 42   | —                          |
| 21            | Neubukow . . . . .                     | 730                  | 1 268                | 148 $\frac{1}{2}$   | 445                 | 85 $\frac{1}{2}$              | 9                   | 17 $\frac{1}{2}$  | —                   | 28                               | 16                                | —   | 1  | —                          |
| 22            | Neukloster . . . . .                   | 245 $\frac{1}{2}$    | 254 $\frac{1}{2}$    | 56 $\frac{1}{2}$    | 35                  | 4 $\frac{1}{2}$               | 48                  | 1 $\frac{1}{2}$   | —                   | —                                | —                                 | —   | 59 $\frac{1}{2}$                                 | —                          |
| 23            | Derzshof . . . . .                     | 3 449 $\frac{1}{2}$  | 658 $\frac{1}{2}$    | 214 $\frac{1}{2}$   | 132                 | 31                            | 898 $\frac{1}{2}$   | 5                 | —                   | —                                | 7                                 | 143   | —  | —                          |
| 24            | Plau . . . . .                         | 5                    | 707                  | 103 $\frac{1}{2}$   | —                   | 13 $\frac{1}{2}$              | —                   | 197 $\frac{1}{2}$ | 1                   | 1 $\frac{1}{2}$                  | 21 $\frac{1}{2}$                  | 356 $\frac{1}{2}$                                   | —  | —                          |
| 25            | Rostock . . . . .                      | 47                   | 728                  | 577                 | 16                  | 234                           | —                   | 79 $\frac{1}{2}$  | 58                  | 71                               | 863 $\frac{1}{2}$                 | 878 $\frac{1}{2}$                                   | 47   | —                          |
| 26            | Schönberg . . . . .                    | 2 683 $\frac{1}{2}$  | 2 259                | 153                 | 205                 | 96                            | 327                 | 29                | —                   | 1 $\frac{1}{2}$                  | 79 $\frac{1}{2}$                  | —   | —  | —                          |
| 27            | Stavenhagen . . . .                    | 2 499 $\frac{1}{2}$  | 1 953 $\frac{1}{2}$  | 90                  | 306 $\frac{1}{2}$   | 162                           | 371                 | —                 | —                   | 3 $\frac{1}{2}$                  | 578 $\frac{1}{2}$                 | 213 $\frac{1}{2}$                                   | 758  | —                          |
| 28            | Schwaan . . . . .                      | 131                  | 1 418                | 559 $\frac{1}{2}$   | 80                  | 10 $\frac{1}{2}$              | 1                   | 2 $\frac{1}{2}$   | —                   | 1 $\frac{1}{2}$                  | 114                               | 36  | 49 $\frac{1}{2}$                                 | —                          |
| 29            | Schwerin . . . . .                     | 1 495                | 2 700                | 498                 | 150 $\frac{1}{2}$   | 256 $\frac{1}{2}$             | 1 417               | 99 $\frac{1}{2}$  | 117                 | 112 $\frac{1}{2}$                | 126                               | 298   | 583 $\frac{1}{2}$                                | —                          |
| 30            | Sternberg . . . . .                    | 567                  | 1 888                | 558 $\frac{1}{2}$   | 26 $\frac{1}{2}$    | 216                           | 88 $\frac{1}{2}$    | 34                | —                   | 19 $\frac{1}{2}$                 | 47                                | 514 $\frac{1}{2}$                                   | 41 $\frac{1}{2}$                                 | —                          |
| 31            | Teterow . . . . .                      | 2 344 $\frac{1}{2}$  | 1 078                | 412 $\frac{1}{2}$   | 218 $\frac{1}{2}$   | 53 $\frac{1}{2}$              | 386 $\frac{1}{2}$   | 15 $\frac{1}{2}$  | 7 $\frac{1}{2}$     | 5 $\frac{1}{2}$                  | 978 $\frac{1}{2}$                 | 234 $\frac{1}{2}$                                   | 5  | —                          |
| 32            | Teterow-See . . . .                    | —                    | —                    | —                   | —                   | —                             | —                   | —                 | —                   | —                                | —                                 | —   | —  | —                          |
| 33            | Waren . . . . .                        | 81 $\frac{1}{2}$     | 75                   | 10                  | —                   | 10 $\frac{1}{2}$              | —                   | 18                | —                   | 23 $\frac{1}{2}$                 | 68                                | 581   | 8  | —                          |
| 34            | Warin . . . . .                        | 35                   | 35                   | 15                  | 10                  | —                             | —                   | 14                | 2                   | 13                               | 64 $\frac{1}{2}$                  | 20  | 389  | —                          |
| 35            | Wismar . . . . .                       | 1 261                | 2 841                | 450                 | 534 $\frac{1}{2}$   | 803 $\frac{1}{2}$             | 382 $\frac{1}{2}$   | 157 $\frac{1}{2}$ | 96 $\frac{1}{2}$    | 69 $\frac{1}{2}$                 | 142                               | 22 105  | 5  | 515 $\frac{1}{2}$          |
| 36            | Uebrige Stationen                      | 15 880 $\frac{1}{2}$ | 12 350 $\frac{1}{2}$ | 4 371 $\frac{1}{2}$ | 2 147               | 113                           | 2 568               | 77                | —                   | 135 $\frac{1}{2}$                | 5 233 $\frac{1}{2}$               | 4 722 $\frac{1}{2}$                                 | 13 446 $\frac{1}{2}$                             | 30 $\frac{1}{2}$           |
| Summa 1892/93 |  | 46 926               | 48 239               | 13 900              | 7 325 $\frac{1}{2}$ | 5 782                         | 12 637              | 1 420             | 445                 | 829 $\frac{1}{2}$                | 13 737                            | 34 512 $\frac{1}{2}$                                | 20 306 $\frac{1}{2}$                             | 628                        |
| = 1891/92     |  | 40 330 $\frac{1}{2}$ | 28 505 $\frac{1}{2}$ | 6 184               | 5 200               | 7 157 $\frac{1}{2}$           | 8 183               | 975               | 444 $\frac{1}{2}$   | 937 $\frac{1}{2}$                | 18 640                            | 29 139 $\frac{1}{2}$                                | 19 986 $\frac{1}{2}$                             | 69 $\frac{1}{2}$           |
| = 1890/91     |  | 44 600 $\frac{1}{2}$ | 35 239               | 19 304              | 4 574               | 5 847 $\frac{1}{2}$           | 11 835              | 1 222             | 344 $\frac{1}{2}$   | 636 $\frac{1}{2}$                | 15 763                            | 25 140 $\frac{1}{2}$                                | 13 826 $\frac{1}{2}$                             | 202                        |



| N <sup>o</sup> | Bezeichnung<br>der<br>Versand-Station. | Hopfen.         |    | Kaffee, Cacao, Thee. | Kalt, gebrannter.   | Kartoffeln.          | Knochen.          | Knochenkohle.    | Sumpen.             | Weist und Mühlenfabrikate. | Obst, Gemüse, Pflanzen zc. | Felle, Fette, Thran und Talg. | Leinwand, Leinwandmehl, Leinwandzettel. | Papier und Pappe zc. | Petroleum und andere Mineral-Öle. | Weis und Meismehl. |
|----------------|--|-----------------|----|----------------------|---------------------|----------------------|-------------------|------------------|---------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|---|----------------------|-----------------------------------|--------------------|
|                |  | 33              | 34 |                      |                     |                      |                   |                  |                     |                            |                            |                               |   |                      |                                   |                    |
|                |  | 33              | 34 | 35                   | 36                  | 37                   | 38                | 39               | 40                  | 41                         | 42                         | 43                            | 44                                      | 45                   | 46                                | 47                 |
| 1              | Blankenberg                            | —               | —  | —                    | —                   | 65                   | —                 | —                | —                   | 5                          | —                          | —                             | 2 $\frac{1}{2}$                         | —                    | —                                 | —                  |
| 2              | Bobitz                                 | —               | —  | —                    | —                   | 5                    | —                 | —                | —                   | 51                         | 2                          | —                             | 5                                       | 530 $\frac{1}{2}$    | —                                 | —                  |
| 3              | Borkow                                 | —               | —  | —                    | —                   | 20 $\frac{1}{2}$     | —                 | —                | —                   | 1 210                      | —                          | —                             | —                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 4              | Brüel                                  | —               | —  | —                    | —                   | 27                   | 6 $\frac{1}{2}$   | —                | 26 $\frac{1}{2}$    | 108                        | —                          | —                             | —                                       | —                    | 45 $\frac{1}{2}$                  | —                  |
| 5              | Bülow                                  | —               | —  | —                    | 18                  | 147 $\frac{1}{2}$    | 40 $\frac{1}{2}$  | —                | 127 $\frac{1}{2}$   | 80 $\frac{1}{2}$           | 26 $\frac{1}{2}$           | —                             | 36                                      | 1 493                | —                                 | —                  |
| 6              | Crivitz                                | —               | —  | —                    | 210                 | 3 078 $\frac{1}{2}$  | 6 $\frac{1}{2}$   | —                | —                   | —                          | —                          | —                             | —                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 7              | Doberan                                | —               | —  | —                    | 112 $\frac{1}{2}$   | 2                    | —                 | —                | —                   | —                          | —                          | —                             | 1                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 8              | Dömitz                                 | —               | —  | 1                    | 5                   | 1 $\frac{1}{2}$      | —                 | —                | —                   | —                          | —                          | —                             | —                                       | 10                   | —                                 | 11 $\frac{1}{2}$   |
| 9              | Onoiien                                | —               | —  | —                    | —                   | 236 $\frac{1}{2}$    | 26 $\frac{1}{2}$  | —                | 65                  | 423                        | —                          | 2 $\frac{1}{2}$               | —                                       | 1                    | —                                 | —                  |
| 10             | Goldberg                               | —               | —  | —                    | 30                  | 2                    | 100               | —                | 276 $\frac{1}{2}$   | 189 $\frac{1}{2}$          | —                          | —                             | —                                       | 2                    | —                                 | —                  |
| 11             | Grevesmühlen                           | —               | —  | —                    | 11 $\frac{1}{2}$    | 141                  | 52                | —                | 48                  | 136 $\frac{1}{2}$          | 10 $\frac{1}{2}$           | —                             | 15 $\frac{1}{2}$                        | 7 $\frac{1}{2}$      | —                                 | 30                 |
| 12             | Güstrow                                | —               | —  | 3 $\frac{1}{2}$      | 74 $\frac{1}{2}$    | 263 $\frac{1}{2}$    | 150 $\frac{1}{2}$ | —                | 241                 | 830                        | —                          | 139 $\frac{1}{2}$             | 342                                     | 17                   | 46                                | 17 $\frac{1}{2}$   |
| 13             | Hagenow                                | —               | —  | —                    | 21                  | 35                   | —                 | —                | 75 $\frac{1}{2}$    | 24 $\frac{1}{2}$           | —                          | —                             | 3                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 14             | Krafow                                 | —               | —  | —                    | 10                  | 149 $\frac{1}{2}$    | 2                 | —                | 15                  | 5 $\frac{1}{2}$            | —                          | —                             | —                                       | —                    | —                                 | 5 $\frac{1}{2}$    |
| 15             | Kröpelin                               | —               | —  | —                    | —                   | 10                   | 10                | —                | 53 $\frac{1}{2}$    | 7                          | —                          | —                             | —                                       | 6 $\frac{1}{2}$      | —                                 | —                  |
| 16             | Ludwigslust                            | —               | —  | —                    | 2 $\frac{1}{2}$     | 83 $\frac{1}{2}$     | 1                 | —                | 3                   | —                          | 5                          | 9                             | —                                       | 1 $\frac{1}{2}$      | 8                                 | —                  |
| 17             | Lübeck                                 | —               | —  | 17                   | 6                   | 50 $\frac{1}{2}$     | —                 | —                | 100 $\frac{1}{2}$   | 279 $\frac{1}{2}$          | 69 $\frac{1}{2}$           | 40 $\frac{1}{2}$              | 1 003 $\frac{1}{2}$                     | 6 $\frac{1}{2}$      | 270                               | 33                 |
| 18             | Malchin                                | —               | —  | 2 $\frac{1}{2}$      | 12 $\frac{1}{2}$    | 88 $\frac{1}{2}$     | 48                | —                | 113 $\frac{1}{2}$   | 383                        | 1 $\frac{1}{2}$            | 18 $\frac{1}{2}$              | 26                                      | 32 $\frac{1}{2}$     | 187                               | 20 $\frac{1}{2}$   |
| 19             | Mölln                                  | —               | —  | —                    | —                   | 35                   | —                 | —                | —                   | —                          | 18 $\frac{1}{2}$           | —                             | —                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 20             | Neubrandenburg                         | —               | 5  | 18 $\frac{1}{2}$     | 21                  | 76 $\frac{1}{2}$     | 130 $\frac{1}{2}$ | —                | 983 $\frac{1}{2}$   | 221                        | —                          | 3                             | 82                                      | 31                   | 2                                 | 1                  |
| 21             | Neubukow                               | —               | —  | —                    | 3 $\frac{1}{2}$     | 51                   | —                 | —                | 22                  | 135 $\frac{1}{2}$          | —                          | —                             | 18                                      | —                    | —                                 | —                  |
| 22             | Neukloster                             | —               | —  | —                    | —                   | 43 $\frac{1}{2}$     | —                 | —                | —                   | 4 $\frac{1}{2}$            | —                          | —                             | —                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 23             | Derzenhof                              | —               | —  | —                    | —                   | 73 $\frac{1}{2}$     | —                 | —                | —                   | —                          | —                          | —                             | —                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 24             | Plau                                   | —               | —  | —                    | —                   | 293                  | —                 | —                | 10                  | 104 $\frac{1}{2}$          | —                          | —                             | 1 $\frac{1}{2}$                         | —                    | —                                 | —                  |
| 25             | Rostock                                | —               | —  | 6                    | 141                 | 92                   | 30                | —                | 310 $\frac{1}{2}$   | 372                        | 23                         | 73                            | 550 $\frac{1}{2}$                       | 26                   | 72                                | 71                 |
| 26             | Schönberg                              | —               | —  | —                    | 5                   | 194 $\frac{1}{2}$    | 8 $\frac{1}{2}$   | —                | —                   | 393                        | 12                         | —                             | —                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 27             | Stavenhagen                            | —               | —  | —                    | 56                  | 39                   | 5                 | —                | 43                  | 90                         | —                          | —                             | 66 $\frac{1}{2}$                        | —                    | 1                                 | —                  |
| 28             | Schwaan                                | —               | —  | —                    | 24 $\frac{1}{2}$    | 120 $\frac{1}{2}$    | —                 | —                | 1                   | 97                         | —                          | —                             | —                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 29             | Schwerin                               | —               | —  | —                    | 293                 | 291 $\frac{1}{2}$    | 139               | —                | 300                 | 658 $\frac{1}{2}$          | 14                         | 14 $\frac{1}{2}$              | 47 $\frac{1}{2}$                        | 143                  | 14 $\frac{1}{2}$                  | 1                  |
| 30             | Sternberg                              | —               | —  | —                    | —                   | 358                  | 18 $\frac{1}{2}$  | —                | 13                  | 703 $\frac{1}{2}$          | —                          | —                             | 13                                      | —                    | —                                 | —                  |
| 31             | Teterow                                | —               | —  | —                    | 5                   | 11 $\frac{1}{2}$     | 17 $\frac{1}{2}$  | —                | 28 $\frac{1}{2}$    | 60                         | 10                         | 19                            | 41 $\frac{1}{2}$                        | —                    | —                                 | —                  |
| 32             | Teterow-See                            | —               | —  | —                    | —                   | —                    | —                 | —                | 6                   | —                          | —                          | —                             | 5                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 33             | Waren                                  | —               | —  | —                    | —                   | 111                  | —                 | —                | —                   | 31 $\frac{1}{2}$           | —                          | 8 $\frac{1}{2}$               | 13 $\frac{1}{2}$                        | —                    | —                                 | —                  |
| 34             | Warin                                  | —               | —  | —                    | —                   | 49                   | —                 | —                | 6                   | 9 $\frac{1}{2}$            | —                          | —                             | —                                       | —                    | —                                 | —                  |
| 35             | Wismar                                 | —               | —  | —                    | 183                 | 162                  | 84                | —                | 179                 | 3 903                      | —                          | 2                             | 120                                     | 538 $\frac{1}{2}$    | 35                                | 45 $\frac{1}{2}$   |
| 36             | Uebrige Stationen                      | —               | —  | —                    | 233 $\frac{1}{2}$   | 11 494 $\frac{1}{2}$ | —                 | 27 $\frac{1}{2}$ | 78                  | 6 199 $\frac{1}{2}$        | 42                         | 60 $\frac{1}{2}$              | 229                                     | 457                  | 5                                 | —                  |
| Summa 1892/93  |  | —               | 5  | 50                   | 1 479 $\frac{1}{2}$ | 17 903               | 876 $\frac{1}{2}$ | 27 $\frac{1}{2}$ | 3 126               | 16 716 $\frac{1}{2}$       | 235                        | 391                           | 2 622 $\frac{1}{2}$                     | 3 304 $\frac{1}{2}$  | 687                               | 237                |
| " 1891/92      |  | —               | —  | 102                  | 2 438 $\frac{1}{2}$ | 18 330               | 1 244             | —                | 3 272 $\frac{1}{2}$ | 14 343 $\frac{1}{2}$       | 396                        | 535 $\frac{1}{2}$             | 2 855                                   | 3 405 $\frac{1}{2}$  | 996                               | 312                |
| " 1890/91      |  | 2 $\frac{1}{2}$ | 4  | 53                   | 1 625               | 13 334 $\frac{1}{2}$ | 1 004             | —                | 2 652               | 16 624                     | 163                        | 669 $\frac{1}{2}$             | 2 268                                   | 3 892 $\frac{1}{2}$  | 623 $\frac{1}{2}$                 | 165                |



| N.            | Bezeichnung<br>der<br>Verband-Station. | Röhren und Gementröhren. | Rüben, Zucker- und Futterrüben, Schilke,<br>Cichorienwurzel. | Rübenstrupp, Melasse. | Salpetersäure, Salzsäure. | Salz, Koch-, Speise-, Vieh-, Bitter-,<br>Glaubersalz. | Schiefer. | Schwefelsäure. | Soda |     | Spiritus, Brauntwein, Essig. | Stärke, Stärketrupp, Stärkezucker, Trauben-<br>zucker, Kartoffelmehl u. | Steine, bearbeitet, Krippen und Tröge,<br>Brunnen-, Mählschneide, Marmorplatten u. | Steine, gebrannt, Bruch-, Pflaster- und<br>Bausteine u. |
|---------------|--|--------------------------|--|-----------------------|---------------------------|---|-----------|----------------|------|-----|------------------------------|---|--|---|
|               |  | 48                       | 49   | 50                    | 51                        | 52  | 53        | 54             | 55a  | 55b | 56                           | 57  | 58   | 59  |
| 1             | Blankenberg . . . .                    | 368                      | —  | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | 56½                          | —   | —  | 11 875  |
| 2             | Bobitz . . . . .                       | 45½                      | 2 264  | —                     | —                         | 7½  | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | 35  |
| 3             | Borkow . . . . .                       | —                        | —  | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | —   |
| 4             | Brüel . . . . .                        | 40                       | —  | —                     | —                         | —   | —         | 15             | —    | —   | 4                            | 5   | 73½  | 169½  |
| 5             | Bülow . . . . .                        | —                        | 3 668  | —                     | —                         | —   | 1½        | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | 36½   |
| 6             | Crivitz . . . . .                      | 5                        | —  | —                     | —                         | ½   | —         | —              | —    | —   | 140                          | 110   | —  | 10½   |
| 7             | Dobberan . . . . .                     | 205                      | —  | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | 2 862   |
| 8             | Dömitz . . . . .                       | —                        | —  | 1                     | —                         | —   | —         | 1              | —    | —   | —                            | 1   | 24   | 15½   |
| 9             | Gnoien . . . . .                       | —                        | 3 133½   | —                     | —                         | 83  | —         | —              | —    | —   | 10                           | —   | 1  | —   |
| 10            | Goldberg . . . . .                     | —                        | —  | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | 49  |
| 11            | Grevesmühlen . . . .                   | 414½                     | 217  | —                     | —                         | 9   | —         | 1              | —    | —   | 38½                          | —   | 7  | 96½   |
| 12            | Güstrow . . . . .                      | 19½                      | 8 057  | —                     | —                         | 15½   | —         | 1½             | 1    | 507 | 2½                           | 2½  | 2½   | 32  |
| 13            | Hagenow . . . . .                      | 2½                       | —  | 1                     | —                         | 25  | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | 364   |
| 14            | Krakow . . . . .                       | —                        | 543  | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | 1 988                        | 184   | —  | 60  |
| 15            | Kröpelin . . . . .                     | —                        | 412  | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | —   |
| 16            | Ludwigslust . . . . .                  | —                        | —  | —                     | —                         | 12  | —         | 1              | —    | —   | ½                            | —   | —  | 1½  |
| 17            | Lübeck . . . . .                       | —                        | —  | 23                    | —                         | 2½  | —         | —              | —    | —   | 28½                          | —   | 3  | 94½   |
| 18            | Malschin . . . . .                     | —                        | 15 791½  | —                     | —                         | 5   | —         | 1              | —    | —   | 19                           | —   | 24½  | 8 595   |
| 19            | Mölln . . . . .                        | —                        | 2 396  | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | 10   | 5   |
| 20            | Neubrandenburg . . .                   | 7½                       | —  | —                     | —                         | 9   | —         | —              | —    | —   | —                            | 13  | —  | 107   |
| 21            | Neubukow . . . . .                     | —                        | 308½   | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | —   |
| 22            | Neukloster . . . . .                   | —                        | 232½   | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | —   |
| 23            | Derzshof . . . . .                     | —                        | 6 718  | —                     | —                         | 1   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | 9  | —   |
| 24            | Plau . . . . .                         | 103½                     | 379  | —                     | —                         | 5   | —         | —              | —    | —   | 378½                         | 804   | —  | 1 694   |
| 25            | Rostock . . . . .                      | 62                       | 479  | 9                     | —                         | 20  | 18        | 5              | —    | —   | 107                          | —   | 185  | 248   |
| 26            | Schönberg . . . . .                    | —                        | 6  | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | —   |
| 27            | Stavenhagen . . . . .                  | —                        | 7 110  | 720½                  | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | 30  |
| 28            | Schwaan . . . . .                      | 11                       | 2 054½   | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | 16½  | 9 630   |
| 29            | Schwerin . . . . .                     | 14                       | 554½   | 3                     | —                         | 21  | 8         | —              | —    | 7½  | 131½                         | —   | 2½   | 1 144½  |
| 30            | Sternberg . . . . .                    | —                        | —  | —                     | —                         | 2   | —         | 1              | —    | —   | —                            | —   | 10½  | 180   |
| 31            | Teterow . . . . .                      | —                        | 1 730  | —                     | 7                         | 6½  | 5         | —              | —    | —   | —                            | —   | 13   | 372   |
| 32            | Teterow-See . . . . .                  | —                        | 16 907   | 301½                  | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | —  | —   |
| 33            | Waren . . . . .                        | —                        | —  | —                     | —                         | 1   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | 4  | —   |
| 34            | Warin . . . . .                        | —                        | —  | —                     | —                         | —   | —         | —              | —    | —   | —                            | —   | 3½   | —   |
| 35            | Wismar . . . . .                       | 60                       | 11 051   | 230½                  | —                         | 19  | —         | —              | ½    | —   | 96                           | —   | 95   | 1 622½  |
| 36            | Uebrige Stationen                      | 156                      | 110 882½   | —                     | —                         | 29  | —         | —              | 152  | 2   | 1 089½                       | 325½  | 604½   | 1 502½  |
| Summa 1892/93 |  | 1 514                    | 194 894½   | 1 289½                | 7                         | 273½  | 32½       | —              | 179  | 10½ | 4 594½                       | 1 445   | 1 089  | 40 832  |
| = 1891/92     |  | 1 290½                   | 231 446½   | 2 893                 | 1                         | 220½  | 15        | —              | 63   | 4   | 4 523½                       | 519½  | 1 580  | 45 296½   |
| = 1890/91     |  | 3 153½                   | 197 461½   | 2 831½                | 62                        | 183½  | 52        | 2½             | 75½  | 55  | 4 417                        | 1 782   | 1 321  | 52 514½   |



| N <sup>o</sup> | Bezeichnung<br>der<br>Versand-Station. | Zucker                          |                              |                               |  |                                |                   |                     |                               |                      |                    |                   |                      |                       | Summe (1—70). |
|----------------|--|---------------------------------|------------------------------|-------------------------------|--|--------------------------------|-------------------|---------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------|-------------------|----------------------|-----------------------|---------------|
|                |  | Steinkohlen, Briquets und Loks. | Taback, roh, Tabackstrippen. | Theer, Pech, Asphalt, Harz u. | Eisenwaaren, Porzellan, Steingut, Fayence. | Loch, Loosförmig, Holzstöcken. | Wein.             | Wolle aller Art.    | Zint, Zintstücke, Zintbroden. | Zucker               |                    | Sammelladungen.   | Sonstige Güter.      |                       |               |
|                |  |                                 |                              |                               |  |                                |                   |                     |                               | roh.                 | raffinirt.         |                   |                      |                       |               |
|                |  | 60                              | 61                           | 62                            | 63   | 64                             | 65                | 66                  | 67                            | 68a                  | 68b                | 69                | 70                   | 71                    |               |
| 1              | Blankenberg . . . .                    | —                               | —                            | 31 $\frac{1}{2}$              | —  | —                              | —                 | 21 $\frac{1}{2}$    | —                             | —                    | —                  | —                 | 271 $\frac{1}{2}$    | 14 260 $\frac{1}{2}$  |               |
| 2              | Bobitz . . . . .                       | —                               | —                            | 1                             | —  | —                              | —                 | 21 $\frac{1}{2}$    | —                             | —                    | —                  | —                 | 183                  | 6 931                 |               |
| 3              | Borkow . . . . .                       | —                               | —                            | —                             | —  | —                              | —                 | —                   | —                             | —                    | —                  | —                 | 109 $\frac{1}{2}$    | 2 845 $\frac{1}{2}$   |               |
| 4              | Brüel . . . . .                        | 5                               | —                            | —                             | 81 $\frac{1}{2}$                           | —                              | —                 | 5                   | —                             | —                    | —                  | —                 | 104 $\frac{1}{2}$    | 2 941 $\frac{1}{2}$   |               |
| 5              | Bützow . . . . .                       | 271                             | —                            | 24 $\frac{1}{2}$              | 18 $\frac{1}{2}$                           | —                              | —                 | 15                  | —                             | —                    | 21 $\frac{1}{2}$   | —                 | 434 $\frac{1}{2}$    | 11 079                |               |
| 6              | Crivitz . . . . .                      | 10                              | —                            | 5                             | 2  | —                              | —                 | 16                  | —                             | —                    | —                  | —                 | 107                  | 5 445                 |               |
| 7              | Doberan . . . . .                      | 8                               | —                            | 2                             | —  | —                              | —                 | —                   | —                             | —                    | —                  | —                 | 271 $\frac{1}{2}$    | 4 503                 |               |
| 8              | Dömitz . . . . .                       | 32                              | —                            | —                             | 1  | —                              | 1 $\frac{1}{2}$   | —                   | —                             | —                    | 39                 | 3                 | 31                   | 27 080 $\frac{1}{2}$  |               |
| 9              | Gnoien . . . . .                       | —                               | —                            | —                             | 1 $\frac{1}{2}$                            | —                              | —                 | 81                  | —                             | —                    | —                  | —                 | 541                  | 11 331                |               |
| 10             | Goldberg . . . . .                     | 10                              | —                            | —                             | —  | —                              | —                 | 36                  | —                             | —                    | 21 $\frac{1}{2}$   | —                 | 542                  | 3 300                 |               |
| 11             | Grevesmühlen . . . .                   | 15                              | —                            | 2                             | 11   | —                              | 1 $\frac{1}{2}$   | 43                  | —                             | —                    | —                  | —                 | 457                  | 11 780                |               |
| 12             | Güstrow . . . . .                      | 365                             | —                            | 51 $\frac{1}{2}$              | 311 $\frac{1}{2}$                          | 1 $\frac{1}{2}$                | 1                 | 386 $\frac{1}{2}$   | —                             | 6 519                | 761 $\frac{1}{2}$  | —                 | 1 421 $\frac{1}{2}$  | 32 159 $\frac{1}{2}$  |               |
| 13             | Hagenow . . . . .                      | 2                               | —                            | —                             | 8  | —                              | 1 $\frac{1}{2}$   | 21 $\frac{1}{2}$    | —                             | —                    | —                  | —                 | 229                  | 1 035 $\frac{1}{2}$   |               |
| 14             | Krafow . . . . .                       | 15                              | —                            | —                             | 5  | 10                             | —                 | —                   | —                             | —                    | 161 $\frac{1}{2}$  | —                 | 203 $\frac{1}{2}$    | 5 573                 |               |
| 15             | Kröpelin . . . . .                     | —                               | —                            | —                             | —  | —                              | 21 $\frac{1}{2}$  | 111 $\frac{1}{2}$   | —                             | —                    | —                  | —                 | 67                   | 3 684 $\frac{1}{2}$   |               |
| 16             | Ludwigslust . . . . .                  | 63                              | —                            | 21 $\frac{1}{2}$              | 1  | —                              | 1                 | —                   | —                             | 71 $\frac{1}{2}$     | —                  | —                 | 314                  | 598                   |               |
| 17             | Lübeck . . . . .                       | 364                             | 11 $\frac{1}{2}$             | 271 $\frac{1}{2}$             | 20   | 1303 $\frac{1}{2}$             | 301 $\frac{1}{2}$ | 61 $\frac{1}{2}$    | —                             | 1                    | 125                | 68                | 2 147                | 12 661                |               |
| 18             | Malchin . . . . .                      | 178 $\frac{1}{2}$               | —                            | 71 $\frac{1}{2}$              | 5  | 107 $\frac{1}{2}$              | 81 $\frac{1}{2}$  | 191 $\frac{1}{2}$   | —                             | 4 190                | 5                  | —                 | 841 $\frac{1}{2}$    | 36 704                |               |
| 19             | Mölln . . . . .                        | —                               | —                            | —                             | —  | —                              | —                 | 111 $\frac{1}{2}$   | —                             | —                    | —                  | —                 | 37                   | 5 364 $\frac{1}{2}$   |               |
| 20             | Neubrandenburg . . .                   | 119                             | —                            | 67 $\frac{1}{2}$              | 14   | 139                            | —                 | 285 $\frac{1}{2}$   | 30                            | 1                    | 8                  | 49                | 678 $\frac{1}{2}$    | 10 572 $\frac{1}{2}$  |               |
| 21             | Neubukow . . . . .                     | 10                              | —                            | 5                             | —  | —                              | —                 | 82                  | —                             | —                    | —                  | —                 | 148                  | 3 597 $\frac{1}{2}$   |               |
| 22             | Neukloster . . . . .                   | —                               | —                            | —                             | 1  | —                              | —                 | —                   | —                             | —                    | —                  | —                 | 137 $\frac{1}{2}$    | 1 168                 |               |
| 23             | Derksenhof . . . . .                   | —                               | 21 $\frac{1}{2}$             | 2                             | 113 $\frac{1}{2}$                          | —                              | —                 | —                   | —                             | —                    | —                  | —                 | 307                  | 12 810                |               |
| 24             | Blau . . . . .                         | 109 $\frac{1}{2}$               | —                            | 21 $\frac{1}{2}$              | —  | —                              | —                 | 141 $\frac{1}{2}$   | —                             | —                    | —                  | 5                 | 1 621 $\frac{1}{2}$  | 7 149                 |               |
| 25             | Rostock . . . . .                      | 11 580                          | —                            | 114                           | 121  | 13                             | 27                | 69                  | 6                             | 4 541                | 48                 | 989               | 2 670                | 35 951 $\frac{1}{2}$  |               |
| 26             | Schönberg . . . . .                    | 7                               | —                            | —                             | 1 $\frac{1}{2}$                            | —                              | —                 | 141 $\frac{1}{2}$   | —                             | —                    | —                  | —                 | 177 $\frac{1}{2}$    | 6 726                 |               |
| 27             | Stavenhagen . . . . .                  | 10                              | 7                            | —                             | 12 $\frac{1}{2}$                           | —                              | —                 | 23 $\frac{1}{2}$    | —                             | 4 110                | —                  | —                 | 276 $\frac{1}{2}$    | 20 022                |               |
| 28             | Schwaan . . . . .                      | 21 $\frac{1}{2}$                | 41 $\frac{1}{2}$             | —                             | —  | —                              | —                 | 5                   | —                             | —                    | —                  | —                 | 285 $\frac{1}{2}$    | 14 781                |               |
| 29             | Schwerin . . . . .                     | 268                             | 121 $\frac{1}{2}$            | 631 $\frac{1}{2}$             | 821 $\frac{1}{2}$                          | 51 $\frac{1}{2}$               | 82                | 441 $\frac{1}{2}$   | 91 $\frac{1}{2}$              | 4                    | 171 $\frac{1}{2}$  | 32                | 4 142 $\frac{1}{2}$  | 21 902                |               |
| 30             | Sternberg . . . . .                    | —                               | —                            | —                             | —  | —                              | —                 | 41                  | —                             | —                    | —                  | —                 | 268 $\frac{1}{2}$    | 5 829                 |               |
| 31             | Teterow . . . . .                      | 271 $\frac{1}{2}$               | —                            | —                             | —  | —                              | —                 | 55                  | —                             | —                    | 2                  | 37                | 675                  | 9 838 $\frac{1}{2}$   |               |
| 32             | Teterow-See . . . . .                  | 11 $\frac{1}{2}$                | —                            | —                             | —  | —                              | —                 | —                   | —                             | 3 639                | —                  | —                 | 28                   | 21 742 $\frac{1}{2}$  |               |
| 33             | Waren . . . . .                        | 213 $\frac{1}{2}$               | —                            | 1                             | 5  | —                              | —                 | 131 $\frac{1}{2}$   | —                             | —                    | —                  | —                 | 649 $\frac{1}{2}$    | 1 997                 |               |
| 34             | Warin . . . . .                        | 10                              | —                            | —                             | —  | —                              | —                 | —                   | —                             | —                    | —                  | —                 | 103                  | 1 151 $\frac{1}{2}$   |               |
| 35             | Wismar . . . . .                       | 69 248 $\frac{1}{2}$            | 21 $\frac{1}{2}$             | 941 $\frac{1}{2}$             | 219  | 119 $\frac{1}{2}$              | 351 $\frac{1}{2}$ | 117 $\frac{1}{2}$   | 101 $\frac{1}{2}$             | 31                   | 3                  | 31 $\frac{1}{2}$  | 3 381                | 124 081               |               |
| 36             | Uebrige Stationen                      | 767 $\frac{1}{2}$               | —                            | 241 $\frac{1}{2}$             | 44   | 169 $\frac{1}{2}$              | 181 $\frac{1}{2}$ | 130                 | —                             | —                    | 22                 | 451 $\frac{1}{2}$ | 3 561 $\frac{1}{2}$  | 203 625 $\frac{1}{2}$ |               |
| Summa 1892/93  |  | 83 713                          | 301 $\frac{1}{2}$            | 455 $\frac{1}{2}$             | 726  | 446                            | 481               | 1 597 $\frac{1}{2}$ | 621 $\frac{1}{2}$             | 23 043 $\frac{1}{2}$ | 3671 $\frac{1}{2}$ | 1 232             | 27 182 $\frac{1}{2}$ | 702 223               |               |
| = 1891/92      |  | 78 357 $\frac{1}{2}$            | 15                           | 434 $\frac{1}{2}$             | 661 $\frac{1}{2}$                          | 391                            | 353               | 1 638               | 112                           | 18 523 $\frac{1}{2}$ | 211 $\frac{1}{2}$  | 2 137             | 23 779               | 685 580               |               |
| = 1890/91      |  | 72 707                          | 71                           | 516 $\frac{1}{2}$             | 835 $\frac{1}{2}$                          | 317                            | 437               | 2 018 $\frac{1}{2}$ | 111                           | 28 239               | 224                | 1 767             | 21 086               | 663 245               |               |



| No. | Name              | Age | Sex | Profession        | Religion   | Marital Status | Children | Education      | Income | Assets                  | Liabilities | Remarks |
|-----|-------------------|-----|-----|-------------------|------------|----------------|----------|----------------|--------|-------------------------|-------------|---------|
| 1   | John Doe          | 35  | M   | Teacher           | Protestant | Married        | 2        | High School    | \$1200 | House, Car              | \$500       |         |
| 2   | Jane Smith        | 28  | F   | Nurse             | Catholic   | Single         | 0        | College        | \$800  | Savings                 | \$200       |         |
| 3   | Robert Brown      | 45  | M   | Engineer          | Jewish     | Married        | 3        | University     | \$1500 | House, Car, Stocks      | \$1000      |         |
| 4   | Mary White        | 52  | F   | Homemaker         | Anglican   | Widowed        | 1        | Elementary     | \$600  | Pension, Savings        | \$300       |         |
| 5   | William Black     | 30  | M   | Doctor            | Muslim     | Married        | 2        | Medical School | \$2000 | House, Car, Investments | \$1500      |         |
| 6   | Elizabeth Green   | 40  | F   | Lawyer            | Buddhist   | Single         | 0        | Law School     | \$1800 | House, Car              | \$800       |         |
| 7   | James Taylor      | 25  | M   | Student           | Hindu      | Single         | 0        | University     | \$400  | Scholarship, Savings    | \$100       |         |
| 8   | Sarah Wilson      | 38  | F   | Manager           | Sikh       | Married        | 1        | College        | \$1100 | House, Car              | \$400       |         |
| 9   | Michael King      | 55  | M   | Retired           | Protestant | Widowed        | 0        | High School    | \$900  | Pension, Savings        | \$600       |         |
| 10  | Linda Lee         | 42  | F   | Accountant        | Catholic   | Married        | 2        | College        | \$1000 | House, Car              | \$500       |         |
| 11  | David Hall        | 33  | M   | Software Engineer | Jewish     | Single         | 0        | University     | \$1300 | House, Car, Stocks      | \$700       |         |
| 12  | Patricia Young    | 29  | F   | Marketing         | Anglican   | Married        | 1        | College        | \$900  | House, Car              | \$300       |         |
| 13  | Christopher Scott | 48  | M   | Business Owner    | Muslim     | Married        | 3        | High School    | \$1600 | House, Car, Business    | \$1200      |         |
| 14  | Amanda Adams      | 36  | F   | Writer            | Buddhist   | Single         | 0        | College        | \$700  | Savings, Investments    | \$200       |         |
| 15  | Benjamin Baker    | 50  | M   | Construction      | Hindu      | Married        | 2        | High School    | \$1100 | House, Car              | \$600       |         |
| 16  | Rebecca Bell      | 44  | F   | Librarian         | Sikh       | Widowed        | 0        | College        | \$800  | Pension, Savings        | \$400       |         |
| 17  | Gregory Clark     | 31  | M   | Analyst           | Protestant | Single         | 0        | University     | \$1000 | House, Car              | \$500       |         |
| 18  | Michelle Davis    | 27  | F   | Designer          | Catholic   | Married        | 1        | College        | \$900  | House, Car              | \$300       |         |
| 19  | Anthony Evans     | 46  | M   | Farmer            | Jewish     | Married        | 2        | High School    | \$1200 | House, Land, Car        | \$800       |         |
| 20  | Stephanie Foster  | 39  | F   | Teacher           | Anglican   | Single         | 0        | College        | \$1000 | Savings, Investments    | \$400       |         |
| 21  | Jonathan Gibson   | 53  | M   | Engineer          | Muslim     | Married        | 3        | University     | \$1400 | House, Car, Stocks      | \$900       |         |
| 22  | Karen Hall        | 34  | F   | Manager           | Buddhist   | Married        | 1        | College        | \$1100 | House, Car              | \$500       |         |
| 23  | Timothy Hill      | 41  | M   | Doctor            | Hindu      | Single         | 0        | Medical School | \$1900 | House, Car, Investments | \$1400      |         |
| 24  | Deborah King      | 26  | F   | Student           | Sikh       | Single         | 0        | University     | \$500  | Scholarship, Savings    | \$100       |         |
| 25  | Richard King      | 56  | M   | Retired           | Protestant | Widowed        | 0        | High School    | \$900  | Pension, Savings        | \$600       |         |
| 26  | Christina King    | 37  | F   | Accountant        | Catholic   | Married        | 2        | College        | \$1000 | House, Car              | \$500       |         |
| 27  | Benjamin King     | 32  | M   | Software Engineer | Jewish     | Single         | 0        | University     | \$1300 | House, Car, Stocks      | \$700       |         |
| 28  | Patricia King     | 43  | F   | Marketing         | Anglican   | Married        | 1        | College        | \$900  | House, Car              | \$300       |         |
| 29  | Christopher King  | 47  | M   | Business Owner    | Muslim     | Married        | 3        | High School    | \$1600 | House, Car, Business    | \$1200      |         |
| 30  | Amanda King       | 35  | F   | Writer            | Buddhist   | Single         | 0        | College        | \$700  | Savings, Investments    | \$200       |         |
| 31  | Benjamin King     | 50  | M   | Construction      | Hindu      | Married        | 2        | High School    | \$1100 | House, Car              | \$600       |         |
| 32  | Rebecca King      | 44  | F   | Librarian         | Sikh       | Widowed        | 0        | College        | \$800  | Pension, Savings        | \$400       |         |
| 33  | Gregory King      | 31  | M   | Analyst           | Protestant | Single         | 0        | University     | \$1000 | House, Car              | \$500       |         |
| 34  | Michelle King     | 27  | F   | Designer          | Catholic   | Married        | 1        | College        | \$900  | House, Car              | \$300       |         |
| 35  | Anthony King      | 46  | M   | Farmer            | Jewish     | Married        | 2        | High School    | \$1200 | House, Land, Car        | \$800       |         |
| 36  | Stephanie King    | 39  | F   | Teacher           | Anglican   | Single         | 0        | College        | \$1000 | Savings, Investments    | \$400       |         |
| 37  | Jonathan King     | 53  | M   | Engineer          | Muslim     | Married        | 3        | University     | \$1400 | House, Car, Stocks      | \$900       |         |
| 38  | Karen King        | 34  | F   | Manager           | Buddhist   | Married        | 1        | College        | \$1100 | House, Car              | \$500       |         |
| 39  | Timothy King      | 41  | M   | Doctor            | Hindu      | Single         | 0        | Medical School | \$1900 | House, Car, Investments | \$1400      |         |
| 40  | Deborah King      | 26  | F   | Student           | Sikh       | Single         | 0        | University     | \$500  | Scholarship, Savings    | \$100       |         |
| 41  | Richard King      | 56  | M   | Retired           | Protestant | Widowed        | 0        | High School    | \$900  | Pension, Savings        | \$600       |         |
| 42  | Christina King    | 37  | F   | Accountant        | Catholic   | Married        | 2        | College        | \$1000 | House, Car              | \$500       |         |
| 43  | Benjamin King     | 32  | M   | Software Engineer | Jewish     | Single         | 0        | University     | \$1300 | House, Car, Stocks      | \$700       |         |
| 44  | Patricia King     | 43  | F   | Marketing         | Anglican   | Married        | 1        | College        | \$900  | House, Car              | \$300       |         |
| 45  | Christopher King  | 47  | M   | Business Owner    | Muslim     | Married        | 3        | High School    | \$1600 | House, Car, Business    | \$1200      |         |
| 46  | Amanda King       | 35  | F   | Writer            | Buddhist   | Single         | 0        | College        | \$700  | Savings, Investments    | \$200       |         |
| 47  | Benjamin King     | 50  | M   | Construction      | Hindu      | Married        | 2        | High School    | \$1100 | House, Car              | \$600       |         |
| 48  | Rebecca King      | 44  | F   | Librarian         | Sikh       | Widowed        | 0        | College        | \$800  | Pension, Savings        | \$400       |         |
| 49  | Gregory King      | 31  | M   | Analyst           | Protestant | Single         | 0        | University     | \$1000 | House, Car              | \$500       |         |
| 50  | Michelle King     | 27  | F   | Designer          | Catholic   | Married        | 1        | College        | \$900  | House, Car              | \$300       |         |



Stationsweise Uebersicht

der

Güterbewegung nach Waarengattungen

im

Empfange.

---

Bemerkung. Gewicht ist in Tonnen von je 1000 kg dargestellt. Halbe Tonnen werden mit  $\frac{1}{2}$  bezeichnet. Sendungen unter 500 kg, also die Mehrzahl der Stückgutsendungen, sind überall nicht mit in Anrechnung gekommen.



| Nr.     | Bezeichnung<br>der<br>Empfangs-Station. | Abfälle von Horn, Klauen, Häuten zc. | Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle zc. | Bier.               | Wlei, Weidraht, Weigul, Weigälte zc. | Worfe und Lohz.  | Braunkohlen, Braunkohlenbriquets. | Cement, Steine, Platten, Stiefen von Cement. | Eisenkalfen und Droguerienwaren. | Dachpappe, Steinpappe, Theerpappe zc. | Düngemittel, auch künstliche. | Eisen, roh, Eisen- und Stahlbruch, alte Schienen zc. | Eisen und Stahl, Stab- und Racon-Eisen zc. | Eisenbahnchienen, Schienen-Verfestigungsgegenstände zc. |
|---------|---|--------------------------------------|--|---------------------|--------------------------------------|------------------|-----------------------------------|--|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|--|--|---|
|         |   | 1                                    | 2  | 3                   | 4                                    | 5                | 6                                 | 7  | 8                                | 9                                     | 10                            | 11   | 12   | 13  |
| 1       | Blankenberg                             | —                                    | —  | 6 $\frac{1}{2}$     | —                                    | —                | 10 $\frac{1}{2}$                  | 9  | —                                | —                                     | 194 $\frac{1}{2}$             | —  | 2 $\frac{1}{2}$                            | 5   |
| 2       | Bobitz                                  | —                                    | —  | 6 $\frac{1}{2}$     | —                                    | —                | 10                                | 28   | —                                | 29 $\frac{1}{2}$                      | 789                           | —  | —  | 10  |
| 3       | Borkow                                  | —                                    | —  | —                   | —                                    | —                | —                                 | 24 $\frac{1}{2}$                             | —                                | —                                     | 201                           | 6 $\frac{1}{2}$                                      | 1 $\frac{1}{2}$                            | 15  |
| 4       | Brüel                                   | —                                    | —  | 33 $\frac{1}{2}$    | —                                    | 12 $\frac{1}{2}$ | 81                                | 50   | —                                | 26 $\frac{1}{2}$                      | 503                           | 1  | 14 $\frac{1}{2}$                           | 15 $\frac{1}{2}$  |
| 5       | Bützow                                  | —                                    | —  | 125                 | —                                    | —                | 742                               | 69   | 3                                | 72 $\frac{1}{2}$                      | 1 032                         | 4  | 35 $\frac{1}{2}$                           | 12 $\frac{1}{2}$  |
| 6       | Crivitz                                 | —                                    | —  | 1                   | —                                    | —                | 464 $\frac{1}{2}$                 | 252  | —                                | 8 $\frac{1}{2}$                       | 1 126                         | —  | 29   | 2   |
| 7       | Doberan                                 | —                                    | —  | 23                  | —                                    | —                | —                                 | 45   | —                                | 10 $\frac{1}{2}$                      | 298                           | 7  | 19 $\frac{1}{2}$                           | 7 $\frac{1}{2}$   |
| 8       | Dömitz                                  | —                                    | —  | 6 $\frac{1}{2}$     | —                                    | —                | 5                                 | —  | —                                | —                                     | 6 $\frac{1}{2}$               | —  | —  | 40 $\frac{1}{2}$  |
| 9       | Gnoiien                                 | —                                    | —  | 5                   | —                                    | —                | 438 $\frac{1}{2}$                 | 110  | 1                                | 20                                    | 1 523                         | 7 $\frac{1}{2}$                                      | 4 $\frac{1}{2}$                            | 19  |
| 10      | Goldberg                                | —                                    | —  | 241                 | —                                    | 10 $\frac{1}{2}$ | 515                               | 2 $\frac{1}{2}$                              | —                                | 25                                    | 195 $\frac{1}{2}$             | 112 $\frac{1}{2}$                                    | 3  | —   |
| 11      | Grevesmühlen                            | —                                    | —  | 454                 | —                                    | —                | 913 $\frac{1}{2}$                 | 178 $\frac{1}{2}$                            | 1                                | 16                                    | 1 291 $\frac{1}{2}$           | —  | 113 $\frac{1}{2}$                          | 1 576   |
| 12      | Güstrow                                 | —                                    | 10   | 506                 | 4 $\frac{1}{2}$                      | $\frac{1}{2}$    | 280                               | 757 $\frac{1}{2}$                            | 15                               | 96                                    | 1 486 $\frac{1}{2}$           | 261  | 1 289                                      | 363 $\frac{1}{2}$                                       |
| 13      | Hagenow                                 | —                                    | —  | 395                 | —                                    | —                | —                                 | 5  | —                                | 4 $\frac{1}{2}$                       | 27                            | 14   | 38 $\frac{1}{2}$                           | —   |
| 14      | Krafow                                  | —                                    | —  | 85 $\frac{1}{2}$    | —                                    | $\frac{1}{2}$    | —                                 | 65   | $\frac{1}{2}$                    | 17                                    | 302 $\frac{1}{2}$             | —  | 26   | —   |
| 15      | Kröpelin                                | —                                    | —  | 12                  | —                                    | —                | 250 $\frac{1}{2}$                 | 42 $\frac{1}{2}$                             | —                                | 22                                    | 584 $\frac{1}{2}$             | 4 $\frac{1}{2}$                                      | 7  | 10  |
| 16      | Ludwigslust                             | —                                    | —  | 249 $\frac{1}{2}$   | —                                    | —                | 1 244 $\frac{1}{2}$               | 27 $\frac{1}{2}$                             | —                                | 20 $\frac{1}{2}$                      | 22                            | 1  | 10 $\frac{1}{2}$                           | —   |
| 17      | Lübeck                                  | —                                    | —  | 110                 | —                                    | $\frac{1}{2}$    | —                                 | 43 $\frac{1}{2}$                             | —                                | 32 $\frac{1}{2}$                      | 33 $\frac{1}{2}$              | 21   | 51 $\frac{1}{2}$                           | —   |
| 18      | Malchin                                 | —                                    | —  | 10                  | —                                    | 1                | 191                               | 60   | 12                               | 16 $\frac{1}{2}$                      | 1 109                         | 48 $\frac{1}{2}$                                     | 10 $\frac{1}{2}$                           | $\frac{1}{2}$   |
| 19      | Mölln                                   | —                                    | —  | —                   | —                                    | —                | —                                 | 2  | —                                | —                                     | 299                           | —  | 1 $\frac{1}{2}$                            | —   |
| 20      | Neubrandenburg                          | 10                                   | —  | 66                  | —                                    | —                | —                                 | 186  | —                                | 117                                   | 591 $\frac{1}{2}$             | 147 $\frac{1}{2}$                                    | 34   | 17  |
| 21      | Neubukow                                | —                                    | 2 $\frac{1}{2}$                            | 148 $\frac{1}{2}$   | —                                    | 10               | 20                                | 16 $\frac{1}{2}$                             | —                                | 27                                    | 547 $\frac{1}{2}$             | —  | 5  | 40 $\frac{1}{2}$  |
| 22      | Neukloster                              | —                                    | —  | 66 $\frac{1}{2}$    | —                                    | —                | —                                 | 6  | —                                | 2 $\frac{1}{2}$                       | 183                           | 5  | 4 $\frac{1}{2}$                            | —   |
| 23      | Nerghshof                               | —                                    | 1  | 29                  | —                                    | —                | —                                 | 384 $\frac{1}{2}$                            | —                                | —                                     | 1 371 $\frac{1}{2}$           | $\frac{1}{2}$  | 58 $\frac{1}{2}$                           | 49  |
| 24      | Plau                                    | —                                    | —  | 619                 | —                                    | 1                | 946 $\frac{1}{2}$                 | 41   | —                                | 42                                    | 828                           | 5  | 50 $\frac{1}{2}$                           | —   |
| 25      | Rostock                                 | —                                    | —  | 954 $\frac{1}{2}$   | 5                                    | 115              | 198                               | 240  | 17 $\frac{1}{2}$                 | —                                     | 2 364                         | 21   | 1 203 $\frac{1}{2}$                        | 838   |
| 26      | Schönberg                               | —                                    | —  | 114                 | —                                    | —                | 297                               | 74   | —                                | 13                                    | 899 $\frac{1}{2}$             | 19   | 44   | $\frac{1}{2}$   |
| 27      | Stavenhagen                             | —                                    | —  | —                   | —                                    | 2 $\frac{1}{2}$  | 1 887 $\frac{1}{2}$               | 100 $\frac{1}{2}$                            | 93 $\frac{1}{2}$                 | 31                                    | 1 428                         | 16   | 105  | —   |
| 28      | Schwaan                                 | —                                    | —  | 13                  | —                                    | —                | 80                                | 70 $\frac{1}{2}$                             | —                                | 1                                     | 448 $\frac{1}{2}$             | —  | 1 $\frac{1}{2}$                            | $\frac{1}{2}$   |
| 29      | Schwerin                                | —                                    | 10 $\frac{1}{2}$                           | 1 268 $\frac{1}{2}$ | 30 $\frac{1}{2}$                     | 20 $\frac{1}{2}$ | 18 696                            | 772  | 92                               | 119 $\frac{1}{2}$                     | 2 357                         | 154  | 1 144                                      | 512 $\frac{1}{2}$                                       |
| 30      | Sternberg                               | —                                    | —  | 109 $\frac{1}{2}$   | —                                    | 89 $\frac{1}{2}$ | 20                                | 43   | —                                | 18 $\frac{1}{2}$                      | 328                           | —  | 9  | —   |
| 31      | Teterow                                 | —                                    | 1  | 326 $\frac{1}{2}$   | $\frac{1}{2}$                        | 15               | 950                               | 251 $\frac{1}{2}$                            | —                                | 73 $\frac{1}{2}$                      | 1 356                         | 53 $\frac{1}{2}$                                     | 130  | 11  |
| 32      | Teterow-See                             | —                                    | —  | —                   | —                                    | —                | 40                                | —  | 8 $\frac{1}{2}$                  | —                                     | 100 $\frac{1}{2}$             | 43 $\frac{1}{2}$                                     | —  | 51  |
| 33      | Waren                                   | —                                    | —  | —                   | —                                    | 2                | 892 $\frac{1}{2}$                 | 310  | —                                | —                                     | 57 $\frac{1}{2}$              | 4  | 21 $\frac{1}{2}$                           | 15 $\frac{1}{2}$  |
| 34      | Warin                                   | —                                    | —  | 16 $\frac{1}{2}$    | —                                    | 49               | 71 $\frac{1}{2}$                  | 11   | $\frac{1}{2}$                    | 10 $\frac{1}{2}$                      | —                             | 2 $\frac{1}{2}$                                      | —  | —   |
| 35      | Wismar                                  | 21 $\frac{1}{2}$                     | 10 $\frac{1}{2}$                           | 1 061               | 6                                    | 28               | 467 $\frac{1}{2}$                 | 435 $\frac{1}{2}$                            | 12 $\frac{1}{2}$                 | 177                                   | 1 735 $\frac{1}{2}$           | 603  | 448 $\frac{1}{2}$                          | 22  |
| 36      | Uebrige Stationen                       | —                                    | 10 $\frac{1}{2}$                           | 70 $\frac{1}{2}$    | $\frac{1}{2}$                        | —                | 1 319 $\frac{1}{2}$               | 961  | 99                               | 109 $\frac{1}{2}$                     | 20 222                        | 100 $\frac{1}{2}$                                    | 196 $\frac{1}{2}$                          | 243 $\frac{1}{2}$                                       |
| * Summa |   | 31 $\frac{1}{2}$                     | 46   | 7 134               | 47                                   | 358              | 31 032                            | 5 674 $\frac{1}{2}$                          | 356                              | 1 160                                 | 45 842                        | 1 664  | 5 114                                      | 3 878   |

\* Bemerkung. Die den Empfang der beiden vorausgehenden Jahre darstellenden Summen zur Vergleichung mit aufzuführen, wie dies beim Verlande geschehen, war nicht möglich, weil die Beschaffung der Unterlagen für diesen Nachweis erst im Etatsjahre 1892/93 angeordnet ist.



| N.    | Bezeichnung<br>der<br>Empfangs-Station. | Eisenbahnwaggon, eiserne. | Eiserne Maschinen und Bandagen, Räder zc. | Eiserne Dampfessel, Reservoirs zc. | Eiserne Röhren und Säulen. | Eisen- und Stahldraht. | Eisen- und Stahlgewaren. | Eisenerz (ausschließlich Schwefelkies). | Erde, Kies, Mergel, Gethm, Thon zc. | Erze, rohe, außer Eisenerz. | Farbholzger. | Fische und Fische. | Flachs, Hanf, Seede, Berg. | Fleisch, auch Speck. | Garne und Twiste. |
|-------|---|---------------------------|---|------------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------|---|-------------------------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|----------------------------|----------------------|-------------------|
|       |   | 14                        | 15  | 16                                 | 17                         | 18                     | 19                       | 20                                      | 21                                  | 22                          | 23           | 24                 | 25                         | 26                   | 27                |
| 1     | Blankenberg . . .                       | —                         | —   | 15½                                | —                          | 3                      | 13                       | —                                       | —                                   | —                           | —            | 20                 | —                          | —                    | —                 |
| 2     | Bobitz . . . . .                        | —                         | —   | 37½                                | 1                          | 3                      | 4½                       | —                                       | 27½                                 | —                           | —            | —                  | —                          | —                    | —                 |
| 3     | Borkow . . . . .                        | —                         | —   | 4                                  | —                          | —                      | 4                        | —                                       | —                                   | —                           | —            | —                  | —                          | —                    | —                 |
| 4     | Brüel . . . . .                         | —                         | —   | 45½                                | 8                          | —                      | 7½                       | —                                       | —                                   | 1                           | —            | 26                 | —                          | —                    | —                 |
| 5     | Bülow . . . . .                         | —                         | —   | 52                                 | 1                          | 44                     | 13½                      | —                                       | 132½                                | —                           | —            | 3                  | 5½                         | —                    | —                 |
| 6     | Criwitz . . . . .                       | —                         | —   | 115½                               | —                          | 6                      | 7½                       | —                                       | 24                                  | —                           | —            | 21                 | —                          | —                    | 1                 |
| 7     | Doberan . . . . .                       | —                         | —   | 8                                  | —                          | —                      | 4½                       | —                                       | 60                                  | —                           | —            | —                  | —                          | —                    | —                 |
| 8     | Dömitz . . . . .                        | —                         | 5   | 1                                  | —                          | —                      | 2½                       | —                                       | —                                   | —                           | —            | 12½                | —                          | —                    | —                 |
| 9     | Gnoien . . . . .                        | —                         | —   | 133                                | —                          | 1½                     | 68                       | —                                       | 10                                  | —                           | —            | 7½                 | —                          | —                    | —                 |
| 10    | Goldberg . . . . .                      | —                         | —   | 2½                                 | —                          | —                      | 12½                      | ½                                       | —                                   | —                           | ½            | 31½                | —                          | —                    | —                 |
| 11    | Grevesmühlen . . .                      | —                         | —   | 54½                                | 1½                         | 2½                     | 92½                      | —                                       | —                                   | —                           | —            | 27½                | 38½                        | —                    | 3                 |
| 12    | Güstrow . . . . .                       | 75                        | 376½                                      | 397½                               | 145                        | 53½                    | 323                      | 10                                      | 92                                  | 7½                          | —            | 97½                | 12                         | 5½                   | 8                 |
| 13    | Hagenow . . . . .                       | —                         | —   | 45                                 | —                          | 1½                     | 5                        | —                                       | —                                   | —                           | —            | 101                | —                          | —                    | —                 |
| 14    | Krafow . . . . .                        | —                         | —   | 13                                 | —                          | 10                     | 22                       | —                                       | 20                                  | —                           | —            | 40½                | —                          | —                    | —                 |
| 15    | Kröpelin . . . . .                      | —                         | —   | 3                                  | —                          | 1½                     | 34                       | —                                       | —                                   | —                           | —            | —                  | —                          | 1                    | —                 |
| 16    | Ludwigslust . . . . .                   | —                         | —   | 5                                  | —                          | —                      | 3½                       | —                                       | —                                   | —                           | —            | 6                  | —                          | —                    | —                 |
| 17    | Lübeck . . . . .                        | —                         | 8½  | 12½                                | —                          | —                      | 65                       | —                                       | 1                                   | —                           | —            | 194½               | —                          | —                    | —                 |
| 18    | Malchin . . . . .                       | 1                         | 364½                                      | 66½                                | 4½                         | 44                     | 27                       | 10                                      | —                                   | —                           | —            | —                  | —                          | 1½                   | —                 |
| 19    | Mölln . . . . .                         | —                         | —   | 42                                 | —                          | —                      | 1                        | —                                       | —                                   | —                           | —            | —                  | —                          | —                    | —                 |
| 20    | Neubrandenburg . .                      | —                         | —   | 214                                | —                          | 19                     | 36                       | 10                                      | —                                   | —                           | —            | 134                | 84½                        | —                    | —                 |
| 21    | Neubukow . . . . .                      | —                         | —   | 23                                 | —                          | ½                      | 39½                      | —                                       | —                                   | —                           | ½            | 1½                 | —                          | —                    | —                 |
| 22    | Neukloster . . . . .                    | —                         | 21  | 24                                 | —                          | —                      | 3½                       | —                                       | —                                   | —                           | —            | 1½                 | 1                          | —                    | —                 |
| 23    | Derzenhof . . . . .                     | —                         | —   | 76                                 | 167½                       | —                      | 53½                      | —                                       | —                                   | —                           | —            | 49                 | —                          | —                    | —                 |
| 24    | Plau . . . . .                          | —                         | —   | 97                                 | —                          | —                      | 6½                       | —                                       | 5                                   | —                           | —            | 80½                | —                          | —                    | —                 |
| 25    | Rostock . . . . .                       | —                         | 24  | 658                                | 571                        | 165                    | 225½                     | —                                       | 17½                                 | 10                          | —            | 276                | 3                          | 18                   | —                 |
| 26    | Schönberg . . . . .                     | —                         | 1   | 65                                 | —                          | 3                      | 8                        | —                                       | —                                   | —                           | —            | 3                  | 1                          | —                    | —                 |
| 27    | Stavenhagen . . . .                     | —                         | —   | 81½                                | 4½                         | 10                     | 75                       | —                                       | —                                   | —                           | —            | 24½                | 6                          | —                    | —                 |
| 28    | Schwaan . . . . .                       | —                         | —   | 43½                                | —                          | —                      | 9                        | —                                       | 10                                  | —                           | 1            | —                  | —                          | —                    | —                 |
| 29    | Schwerin . . . . .                      | —                         | 134                                       | 574                                | 232                        | 46½                    | 351½                     | 11                                      | 32½                                 | —                           | —            | 283                | 7                          | —                    | —                 |
| 30    | Sternberg . . . . .                     | —                         | —   | 40                                 | —                          | —                      | 9½                       | —                                       | —                                   | —                           | —            | 16                 | 1                          | —                    | —                 |
| 31    | Teterow . . . . .                       | —                         | 7   | 193                                | 8                          | 17                     | 72½                      | —                                       | —                                   | 1                           | —            | 29                 | 11½                        | —                    | —                 |
| 32    | Teterow-See . . . .                     | —                         | —   | 3½                                 | —                          | —                      | —                        | —                                       | —                                   | —                           | —            | —                  | —                          | —                    | —                 |
| 33    | Waren . . . . .                         | 2½                        | —   | 26                                 | —                          | —                      | 9                        | —                                       | —                                   | —                           | —            | —                  | —                          | —                    | —                 |
| 34    | Warin . . . . .                         | —                         | —   | 14½                                | 5                          | —                      | 10½                      | —                                       | —                                   | —                           | —            | —                  | —                          | —                    | —                 |
| 35    | Wismar . . . . .                        | 7                         | 1½  | 340½                               | 447½                       | 40½                    | 60                       | 3½                                      | 126½                                | 14½                         | ½            | 76                 | —                          | 10½                  | 27½               |
| 36    | Uebrige Stationen                       | 15                        | 16  | 558½                               | 104                        | 41½                    | 54                       | —                                       | 1 002½                              | —                           | —            | 21½                | —                          | 11½                  | 1½                |
| Summa |   | 100½                      | 959                                       | 4 085½                             | 1 701                      | 513½                   | 1 734                    | 45                                      | 1 561                               | 34                          | 2½           | 1 584½             | 174                        | 50                   | 41½               |



| N <sup>o</sup> | Bezeichnung<br>der<br>Empfangs-Station. | Getzen.               | Stoggen.              | Hafer.               | Gerste.            | Mais, Hülsenfrüchte, Malz &c. | Lein- und Delfamen.  | Audere Sämereien.    | Glas und Glaswaren. | Häute, Felle, Leder, Pelzwaren. | Rundholz, roh beschlagene Stämme. | Ruthholz, Werthholz, Holzdraht, Bohlen, Bretter &c. | Brennholz, Kaskinen, Eisenbahn-<br>schwellen &c. | Holzengummi, Strohmasse. |
|----------------|---|-----------------------|-----------------------|----------------------|--------------------|-------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---|--|--------------------------|
|                |   | 28a                   | 28b                   | 28c                  | 28d                | 28e                           | 28f                  | 28g                  | 29                  | 30                              | 31a                               | 31b   | 31c  | 32                       |
| 1              | Blankenberg . . .                       | 61 $\frac{1}{2}$      | 150                   | 37                   | 171 $\frac{1}{2}$  | 2941 $\frac{1}{2}$            | —                    | 141 $\frac{1}{2}$    | —                   | —                               | —                                 | 131 $\frac{1}{2}$                                   | 21 $\frac{1}{2}$                                 | —                        |
| 2              | Bobitz . . . . .                        | 18                    | 3                     | 651 $\frac{1}{2}$    | 2                  | 252                           | 21 $\frac{1}{2}$     | 261 $\frac{1}{2}$    | —                   | 2                               | 201 $\frac{1}{2}$                 | 611 $\frac{1}{2}$                                   | —  | —                        |
| 3              | Borkow . . . . .                        | 1 811                 | 35                    | 19                   | 1                  | 20                            | —                    | —                    | —                   | —                               | 261 $\frac{1}{2}$                 | 109   | 101 $\frac{1}{2}$                                | —                        |
| 4              | Brüel . . . . .                         | 1431 $\frac{1}{2}$    | 201 $\frac{1}{2}$     | 401 $\frac{1}{2}$    | 221 $\frac{1}{2}$  | 1701 $\frac{1}{2}$            | —                    | 281 $\frac{1}{2}$    | 1                   | 2                               | 271 $\frac{1}{2}$                 | 67  | 31   | —                        |
| 5              | Bützow . . . . .                        | 23                    | 461 $\frac{1}{2}$     | 122                  | 391 $\frac{1}{2}$  | 404                           | 211 $\frac{1}{2}$    | 46                   | 15                  | 3                               | 311 $\frac{1}{2}$                 | 9591 $\frac{1}{2}$                                  | 10   | 81                       |
| 6              | Crivitz . . . . .                       | 70                    | 1                     | 661 $\frac{1}{2}$    | 231 $\frac{1}{2}$  | 1871 $\frac{1}{2}$            | —                    | 101 $\frac{1}{2}$    | 171 $\frac{1}{2}$   | 1                               | —                                 | 1751 $\frac{1}{2}$                                  | —  | —                        |
| 7              | Doberan . . . . .                       | 242                   | 351 $\frac{1}{2}$     | 21                   | 411 $\frac{1}{2}$  | 31                            | —                    | 41 $\frac{1}{2}$     | 10                  | 1 $\frac{1}{2}$                 | 175                               | 348   | 102  | —                        |
| 8              | Dömitz . . . . .                        | —                     | 54                    | 67                   | —                  | 49                            | —                    | —                    | 5                   | —                               | 220                               | 233   | 221  | —                        |
| 9              | Gnoien . . . . .                        | 112                   | 15                    | 10                   | 1                  | 87                            | 101 $\frac{1}{2}$    | 40                   | 6                   | —                               | —                                 | 89  | 11 $\frac{1}{2}$                                 | —                        |
| 10             | Goldberg . . . . .                      | 881 $\frac{1}{2}$     | 111 $\frac{1}{2}$     | 851 $\frac{1}{2}$    | 36                 | 1461 $\frac{1}{2}$            | 10                   | 4                    | 4                   | 331 $\frac{1}{2}$               | 22                                | —   | 5  | —                        |
| 11             | Grevesmühlen . . .                      | 2241 $\frac{1}{2}$    | 148                   | 3121 $\frac{1}{2}$   | 38                 | 730                           | 2301 $\frac{1}{2}$   | 951 $\frac{1}{2}$    | 251 $\frac{1}{2}$   | 1                               | 79                                | 481 $\frac{1}{2}$                                   | 321 $\frac{1}{2}$                                | —                        |
| 12             | Güstrow . . . . .                       | 2 0961 $\frac{1}{2}$  | 1 293                 | 6661 $\frac{1}{2}$   | 1441 $\frac{1}{2}$ | 5781 $\frac{1}{2}$            | 17                   | 119                  | 1411 $\frac{1}{2}$  | 68                              | 1 192                             | 1 800   | 4231 $\frac{1}{2}$                               | —                        |
| 13             | Hagenow . . . . .                       | 4291 $\frac{1}{2}$    | 11 $\frac{1}{2}$      | —                    | —                  | 2                             | 1                    | —                    | 1 $\frac{1}{2}$     | 11 $\frac{1}{2}$                | —                                 | 55  | —  | —                        |
| 14             | Krafow . . . . .                        | 21                    | 17                    | 751 $\frac{1}{2}$    | 1                  | 59                            | —                    | 51 $\frac{1}{2}$     | 7                   | —                               | 35                                | 401 $\frac{1}{2}$                                   | 111 $\frac{1}{2}$                                | —                        |
| 15             | Kröpelin . . . . .                      | 3                     | 321 $\frac{1}{2}$     | 161 $\frac{1}{2}$    | 25                 | 661 $\frac{1}{2}$             | 1401 $\frac{1}{2}$   | 19                   | 2                   | 1 $\frac{1}{2}$                 | 233                               | 1981 $\frac{1}{2}$                                  | —  | —                        |
| 16             | Ludwigslust . . . .                     | —                     | 1                     | 1911 $\frac{1}{2}$   | 35                 | 16                            | —                    | 2                    | 1                   | —                               | 32                                | 71  | 101 $\frac{1}{2}$                                | —                        |
| 17             | Lübeck . . . . .                        | 1 635                 | 1 1491 $\frac{1}{2}$  | 2951 $\frac{1}{2}$   | 349                | 731 $\frac{1}{2}$             | —                    | 245                  | 81 $\frac{1}{2}$    | 10                              | 797                               | 4041 $\frac{1}{2}$                                  | 1241 $\frac{1}{2}$                               | —                        |
| 18             | Malchin . . . . .                       | 284                   | 9591 $\frac{1}{2}$    | 70                   | 131                | 227                           | —                    | 781 $\frac{1}{2}$    | 24                  | —                               | 77                                | 351 $\frac{1}{2}$                                   | 401  | —                        |
| 19             | Mölln . . . . .                         | 41 $\frac{1}{2}$      | —                     | 571 $\frac{1}{2}$    | 71 $\frac{1}{2}$   | 178                           | —                    | 4                    | —                   | —                               | —                                 | 241 $\frac{1}{2}$                                   | —  | —                        |
| 20             | Neubrandenburg . .                      | 3 1551 $\frac{1}{2}$  | 1 489                 | 269                  | 4201 $\frac{1}{2}$ | 481                           | 933                  | 183                  | 21                  | —                               | 28                                | 3741 $\frac{1}{2}$                                  | 1561 $\frac{1}{2}$                               | —                        |
| 21             | Neubukow . . . . .                      | 1201 $\frac{1}{2}$    | 551 $\frac{1}{2}$     | 38                   | 50                 | 1261 $\frac{1}{2}$            | —                    | 86                   | 31 $\frac{1}{2}$    | 7                               | 21                                | 2461 $\frac{1}{2}$                                  | 21   | —                        |
| 22             | Neukloster . . . . .                    | 1                     | 2                     | 361 $\frac{1}{2}$    | 1 $\frac{1}{2}$    | 511 $\frac{1}{2}$             | —                    | 27                   | 1 $\frac{1}{2}$     | —                               | 1541 $\frac{1}{2}$                | 1021 $\frac{1}{2}$                                  | —  | —                        |
| 23             | Nerzhenhof . . . .                      | 4                     | —                     | 93                   | 21 $\frac{1}{2}$   | 3551 $\frac{1}{2}$            | —                    | 381 $\frac{1}{2}$    | 1 $\frac{1}{2}$     | —                               | 1221 $\frac{1}{2}$                | 2671 $\frac{1}{2}$                                  | 140  | —                        |
| 24             | Plau . . . . .                          | 165                   | 77                    | 30                   | 60                 | 362                           | —                    | 461 $\frac{1}{2}$    | —                   | —                               | —                                 | 26  | 13   | —                        |
| 25             | Rostock . . . . .                       | 1 701                 | 1 105                 | 172                  | 623                | 214                           | 613                  | 1241 $\frac{1}{2}$   | 181                 | 37                              | 6261 $\frac{1}{2}$                | 3611 $\frac{1}{2}$                                  | 267  | —                        |
| 26             | Schönberg . . . . .                     | 759                   | 1751 $\frac{1}{2}$    | 272                  | 511 $\frac{1}{2}$  | 2951 $\frac{1}{2}$            | —                    | 13                   | 71 $\frac{1}{2}$    | 4                               | 3671 $\frac{1}{2}$                | 601 $\frac{1}{2}$                                   | —  | —                        |
| 27             | Stavenhagen . . . .                     | 103                   | 30                    | 125                  | 321 $\frac{1}{2}$  | 158                           | 16                   | 731 $\frac{1}{2}$    | 4                   | —                               | 6641 $\frac{1}{2}$                | 153   | 59   | —                        |
| 28             | Schwaan . . . . .                       | 451 $\frac{1}{2}$     | 49                    | 101 $\frac{1}{2}$    | 20                 | 51                            | —                    | 191 $\frac{1}{2}$    | 91 $\frac{1}{2}$    | —                               | 3941 $\frac{1}{2}$                | 148   | 1341 $\frac{1}{2}$                               | —                        |
| 29             | Schwerin . . . . .                      | 922                   | 1 2681 $\frac{1}{2}$  | 1 2681 $\frac{1}{2}$ | 1 405              | 1 127                         | 154                  | 2341 $\frac{1}{2}$   | 308                 | 571 $\frac{1}{2}$               | 131 $\frac{1}{2}$                 | 4 446   | 1 106  | 10                       |
| 30             | Sternberg . . . . .                     | 165                   | 242                   | 921 $\frac{1}{2}$    | 251 $\frac{1}{2}$  | 328                           | —                    | 52                   | 1                   | 16                              | 1                                 | 541 $\frac{1}{2}$                                   | —  | —                        |
| 31             | Teterow . . . . .                       | 109                   | 251                   | 1491 $\frac{1}{2}$   | 120                | 4361 $\frac{1}{2}$            | 52                   | 68                   | 311 $\frac{1}{2}$   | 431 $\frac{1}{2}$               | 540                               | 1441 $\frac{1}{2}$                                  | 372  | —                        |
| 32             | Teterow-See . . . .                     | —                     | —                     | —                    | —                  | —                             | —                    | 15                   | —                   | —                               | —                                 | —   | —  | —                        |
| 33             | Waren . . . . .                         | 1 124                 | 167                   | 81                   | —                  | 101                           | —                    | 161 $\frac{1}{2}$    | 1 $\frac{1}{2}$     | 61 $\frac{1}{2}$                | 591 $\frac{1}{2}$                 | 128   | 941 $\frac{1}{2}$                                | —                        |
| 34             | Warin . . . . .                         | 35                    | 10                    | 201 $\frac{1}{2}$    | —                  | 2                             | —                    | —                    | 5                   | 50                              | 26                                | 981 $\frac{1}{2}$                                   | 11   | —                        |
| 35             | Wismar . . . . .                        | 3 9741 $\frac{1}{2}$  | 2 7911 $\frac{1}{2}$  | 2681 $\frac{1}{2}$   | 1711 $\frac{1}{2}$ | 4551 $\frac{1}{2}$            | 7 3381 $\frac{1}{2}$ | 163                  | 313                 | 17                              | 4111 $\frac{1}{2}$                | 477   | 967  | 1211 $\frac{1}{2}$       |
| 36             | Uebrig Stationen                        | 2 294                 | 2 0881 $\frac{1}{2}$  | 500                  | 116                | 2 701                         | 121 $\frac{1}{2}$    | 1801 $\frac{1}{2}$   | 24                  | —                               | 3 1321 $\frac{1}{2}$              | 1 250   | 811  | 30                       |
| Summa          |   | 21 8901 $\frac{1}{2}$ | 13 7751 $\frac{1}{2}$ | 5 646                | 4 014              | 10 8181 $\frac{1}{2}$         | 9 5521 $\frac{1}{2}$ | 2 0851 $\frac{1}{2}$ | 1 180               | 3611 $\frac{1}{2}$              | 9 531                             | 13 0721 $\frac{1}{2}$                               | 5 5391 $\frac{1}{2}$                             | 2421 $\frac{1}{2}$       |



| N.    | Bezeichnung<br>der<br>Empfangs-Station. |         |       |                      |                   |             |          |               |         |                           |                           |                             |   |                     |                                   |                    |    |
|-------|---|---------|-------|----------------------|-------------------|-------------|----------|---------------|---------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|---|---------------------|-----------------------------------|--------------------|----|
|       |   | Hopfen. | Zute. | Kaffee, Cacao, Thee. | Kalk, gebrannter. | Kartoffeln. | Knochen. | Knochenkohle. | Lumpen. | Mehl und Mühlenfabrikate. | Obst, Gemüse, Pflanzen u. | Öle, Fette, Thran und Salz. | Seifensapfen, Seifensapfen, Seifensapfen u. | Papier und Pappe u. | Petrolium und andere Mineral-Öle. | Weis und Meismehl. |    |
|       |   |         |       |                      |                   |             |          |               |         |                           |                           |                             |   |                     |                                   |                    | 33 |
| 1     | Blankenberg . . . .                     | —       | —     | —                    | 19½               | 14½         | —        | —             | —       | 15                        | —                         | —                           | 101½  | —                   | —                                 | 1½                 |    |
| 2     | Bobitz . . . . .                        | —       | —     | —                    | 26                | 101½        | —        | —             | —       | 55                        | 1                         | —                           | 167½  | 15                  | 1½                                | 7½                 |    |
| 3     | Borkow . . . . .                        | —       | —     | —                    | 24½               | 4½          | —        | 10            | —       | 112½                      | 1½                        | 2                           | 79  | —                   | 2                                 | 15                 |    |
| 4     | Brüel . . . . .                         | —       | —     | —                    | 75½               | 5½          | 10       | —             | —       | 80                        | 1½                        | 1½                          | 199   | 1½                  | 101½                              | 1                  |    |
| 5     | Bützow . . . . .                        | —       | —     | —                    | 332               | 44½         | 7        | —             | 32½     | 317½                      | 7½                        | 30½                         | 515½  | 1 763½              | 188½                              | 17½                |    |
| 6     | Crivitz . . . . .                       | —       | —     | 1                    | 30                | 19½         | —        | —             | —       | 44½                       | —                         | 10½                         | 109   | 12½                 | 58½                               | 1                  |    |
| 7     | Doberan . . . . .                       | —       | —     | ½                    | 82                | 16          | —        | —             | —       | 225½                      | —                         | —                           | 166½  | 1                   | 29                                | —                  |    |
| 8     | Dömitz . . . . .                        | —       | —     | —                    | —                 | 1½          | —        | —             | 5       | 2                         | 5                         | —                           | —   | 1                   | —                                 | 11½                |    |
| 9     | Gnoien . . . . .                        | —       | —     | —                    | 80                | 10          | —        | —             | —       | 108½                      | —                         | 1½                          | 428   | 12                  | —                                 | 25                 |    |
| 10    | Goldberg . . . . .                      | —       | —     | —                    | —                 | 2½          | 15       | —             | 356     | 121½                      | —                         | —                           | 10½   | —                   | 48½                               | —                  |    |
| 11    | Grevesmühlen . . . .                    | —       | —     | 2½                   | 251½              | 142         | 1        | —             | —       | 234½                      | 3                         | 3                           | 718   | 25                  | 174                               | 118½               |    |
| 12    | Güstrow . . . . .                       | 1½      | —     | 2½                   | 733½              | 156         | 1        | —             | 46      | 205                       | 6                         | 97½                         | 798   | 104½                | 528                               | 61½                |    |
| 13    | Hagenow . . . . .                       | —       | —     | —                    | 2                 | 2           | 4        | —             | —       | 5½                        | —                         | —                           | —   | —                   | —                                 | ½                  |    |
| 14    | Krakow . . . . .                        | —       | —     | —                    | 100               | —           | —        | —             | 1       | 91                        | 1                         | —                           | 30  | 1                   | 60½                               | 4                  |    |
| 15    | Kröpelin . . . . .                      | —       | —     | —                    | 95½               | 21          | ½        | —             | —       | 134½                      | —                         | —                           | 114   | 7½                  | 47                                | ½                  |    |
| 16    | Ludwigslust . . . . .                   | —       | —     | —                    | —                 | 10½         | —        | —             | —       | —                         | —                         | —                           | —   | —                   | 5                                 | 7½                 |    |
| 17    | Lübeck . . . . .                        | 1       | —     | ½                    | —                 | 5 414       | 61       | 1             | 249     | 412½                      | 57                        | 21½                         | —   | 293½                | —                                 | —                  |    |
| 18    | Malchin . . . . .                       | 4       | —     | 56                   | 155½              | 46          | 25       | —             | 14      | 357½                      | ½                         | 143½                        | 176½  | 12½                 | 30½                               | 20                 |    |
| 19    | Mölln . . . . .                         | —       | —     | —                    | 1½                | 11½         | —        | —             | —       | 59½                       | —                         | —                           | 117   | —                   | —                                 | —                  |    |
| 20    | Neubrandenburg . . .                    | 40      | —     | 165                  | 70                | 7           | 53½      | —             | 703     | 300                       | —                         | 6                           | 301½  | —                   | 359                               | 30½                |    |
| 21    | Neubukow . . . . .                      | —       | —     | ½                    | 114½              | 21          | —        | —             | —       | 62½                       | 2½                        | 1½                          | 242½  | 1½                  | 29½                               | 11½                |    |
| 22    | Neukloster . . . . .                    | —       | —     | —                    | 40                | 4           | —        | —             | —       | 67½                       | —                         | —                           | 21½   | 1½                  | 15½                               | 5½                 |    |
| 23    | Nerzenhof . . . . .                     | —       | —     | 2½                   | 477               | 36          | —        | —             | —       | 543½                      | 2                         | 1                           | 291½  | 65                  | 55½                               | 16                 |    |
| 24    | Plau . . . . .                          | —       | —     | —                    | 231               | 4 624       | —        | —             | —       | 404                       | —                         | ½                           | 118   | —                   | 107                               | 15½                |    |
| 25    | Rostock . . . . .                       | 7       | —     | 85                   | 431               | 859         | 129½     | —             | 16      | 498½                      | 69½                       | 119                         | 937   | 155                 | 500½                              | 137                |    |
| 26    | Schönberg . . . . .                     | —       | —     | 3                    | 164½              | 33          | —        | —             | —       | 51½                       | 1                         | 5                           | 120   | 41½                 | 91½                               | 6                  |    |
| 27    | Stavenhagen . . . . .                   | —       | —     | 1½                   | 177½              | 15          | —        | —             | 20      | 356                       | ½                         | 1½                          | 145   | 11½                 | 68                                | 5½                 |    |
| 28    | Schwaan . . . . .                       | ½       | —     | —                    | 169               | 17½         | —        | —             | —       | 99½                       | —                         | —                           | 146   | —                   | 16                                | —                  |    |
| 29    | Schwerin . . . . .                      | 15      | —     | 16                   | 570½              | 262½        | 1        | —             | 132½    | 1 394½                    | 45½                       | 415½                        | 538½  | 458                 | 1516½                             | 124½               |    |
| 30    | Sternberg . . . . .                     | —       | —     | —                    | 53                | 1½          | —        | —             | 1       | 384                       | ½                         | ½                           | 129   | —                   | 64                                | 1                  |    |
| 31    | Teterow . . . . .                       | —       | —     | 5                    | 287               | 36          | 5½       | —             | —       | 339½                      | 1½                        | 23                          | 604½  | 3                   | 131                               | 3½                 |    |
| 32    | Teterow-See . . . . .                   | —       | —     | —                    | 25                | —           | —        | —             | —       | —                         | —                         | —                           | 60  | —                   | —                                 | —                  |    |
| 33    | Waren . . . . .                         | —       | —     | —                    | 10                | 23½         | —        | —             | —       | 203                       | —                         | —                           | 30  | —                   | 245                               | —                  |    |
| 34    | Warin . . . . .                         | —       | —     | ½                    | 46                | 1           | —        | —             | —       | 36                        | —                         | —                           | 30½   | —                   | 12                                | —                  |    |
| 35    | Wismar . . . . .                        | —       | —     | 12½                  | 743               | 375½        | 30½      | —             | 40      | 496½                      | ½                         | 63                          | 843   | 97                  | 396                               | 260                |    |
| 36    | Uebrige Stationen                       | —       | —     | —                    | 947½              | 296½        | —        | —             | 1 082   | 2 181½                    | 11½                       | 18                          | 3 547                                       | 212½                | 98½                               | 420½               |    |
| Summa |   | 69      | —     | 354½                 | 6 565½            | 12 636      | 344½     | 11            | 2 698   | 10 000                    | 217                       | 965                         | 11 835½                                     | 3 297½              | 4980                              | 1328½              |    |



| N. | Bezeichnung<br>der<br>Empfangs-Station. | Thonröhren und<br>Cementröhren. | Rüben, Zucker- und<br>Futterrüben, Schnitz-<br>Cichorienwurzel. | Rübensyrup, Melasse. | Salpetersäure, Salzsäure. | Salz, Koch-, Speise-, Vieh-,<br>Glaubersalz. | Schiefer. | Schwefelsäure. | Soda |      | Spiritus, Brauntwein, Essig. | Stärke, Stärkesyrup, Stärkezucker, Trauben-<br>zucker, Kartoffelmehl zc. | Steine, bearbeitet, Krippen und Tröge,<br>Brunnen-, Mählschneide, Marmorplatten zc. | Steine, gebrannt, Bruch-, Pflaster- und<br>Bausteine zc. |
|----|---|---------------------------------|---|----------------------|---------------------------|--|-----------|----------------|------|------|------------------------------|--|---|--|
|    |   | 48                              | 49  | 50                   | 51                        | 52   | 53        | 54             | 55a  | 55b  | 56                           | 57   | 58  | 59   |
| 1  | Blankenberg . . .                       | —                               | —   | —                    | —                         | —  | —         | —              | —    | —    | —                            | —  | —   | 1½   |
| 2  | Bobitz . . . . .                        | —                               | 830   | —                    | —                         | 17   | —         | —              | —    | 2½   | —                            | —  | 1   | 1  |
| 3  | Borkow . . . . .                        | —                               | —   | —                    | —                         | 2  | —         | —              | —    | —    | —                            | —  | 1½  | 799½   |
| 4  | Brüel . . . . .                         | 6                               | —   | 1                    | —                         | 21   | 5½        | —              | 10½  | —    | 5½                           | —  | —   | 60½  |
| 5  | Bülow . . . . .                         | 194½                            | 1 860   | —                    | —                         | 112½   | 17½       | —              | 10½  | —    | 4½                           | —  | 20  | 487  |
| 6  | Crivitz . . . . .                       | 30                              | —   | —                    | —                         | 103  | —         | —              | 10   | —    | 1                            | —  | 6½  | 1 414  |
| 7  | Doberan . . . . .                       | 40                              | 214½  | —                    | —                         | —  | —         | —              | —    | —    | —                            | —  | —   | 45   |
| 8  | Dömitz . . . . .                        | —                               | 1   | —                    | —                         | —  | —         | —              | —    | —    | 25                           | —  | —   | 723  |
| 9  | Gnoien . . . . .                        | 20½                             | 1 576½  | —                    | —                         | 23   | 5         | —              | 17½  | —    | 1½                           | —  | 63  | 372½   |
| 10 | Goldberg . . . . .                      | 21½                             | —   | —                    | 1½                        | 35   | —         | —              | 1    | —    | 1½                           | —  | 3   | 32   |
| 11 | Grevesmühlen . . .                      | 116½                            | 100   | —                    | —                         | 215  | —         | —              | 30½  | —    | 103                          | 4  | 67  | 98½  |
| 12 | Güstrow . . . . .                       | 815                             | 22 589  | —                    | 6                         | 273  | —         | —              | 64   | —    | 670½                         | 19½  | 5   | 14 582   |
| 13 | Hagenow . . . . .                       | 66                              | —   | —                    | —                         | —  | —         | —              | —    | —    | 26½                          | —  | —   | 1½   |
| 14 | Krafow . . . . .                        | 7½                              | 341½  | —                    | —                         | 32   | —         | —              | 1    | —    | 2 795½                       | —  | 41  | 192½   |
| 15 | Kröpelin . . . . .                      | 26½                             | 66½   | —                    | —                         | 22   | —         | —              | 5    | —    | 2                            | —  | 36  | 79½  |
| 16 | Ludwigslust . . . .                     | —                               | —   | —                    | —                         | —  | —         | —              | 1    | —    | 10                           | —  | —   | 1 025  |
| 17 | Lübeck . . . . .                        | 25½                             | 356½  | —                    | —                         | —  | —         | —              | 5    | —    | 531½                         | —  | 1   | 5½   |
| 18 | Malchin . . . . .                       | 15½                             | 38 885  | 970½                 | —                         | 56   | —         | 15             | 20   | —    | 9½                           | 1  | 31½   | 724½   |
| 19 | Mölln . . . . .                         | —                               | 793   | —                    | —                         | 15   | —         | —              | —    | —    | —                            | —  | —   | 51½  |
| 20 | Neubrandenburg . .                      | 10½                             | 236   | 2                    | —                         | 106  | 5         | —              | —    | 7    | 54                           | —  | —   | 746  |
| 21 | Neubukow . . . . .                      | 17                              | 100½  | —                    | —                         | 10   | —         | —              | 19   | —    | 4½                           | —  | 20  | 286½   |
| 22 | Neukloster . . . . .                    | 100½                            | 150   | —                    | —                         | 2  | —         | —              | 1    | —    | 4                            | —  | 2   | 600½   |
| 23 | Neukuhof . . . . .                      | 63                              | 3 167½  | —                    | —                         | 83   | —         | —              | 1½   | —    | 11                           | —  | 17  | 7 332½   |
| 24 | Plau . . . . .                          | —                               | 160   | —                    | —                         | 95   | 27        | —              | 19   | —    | 16½                          | 673  | —   | 35   |
| 25 | Rostock . . . . .                       | 185                             | 5 307   | 220                  | —                         | 281  | 33        | 32             | 165  | —    | 321                          | 221  | 189   | 488  |
| 26 | Schönberg . . . . .                     | 525                             | 80  | —                    | 20                        | 130½   | —         | —              | —    | —    | 8                            | —  | 17½   | 234  |
| 27 | Stavenhagen . . . .                     | 197                             | 16 160  | 100                  | 10                        | 130  | —         | —              | 8½   | —    | 2                            | 1½   | 293½  | 2 766½   |
| 28 | Schwaan . . . . .                       | 117½                            | 460   | —                    | —                         | 2½   | —         | —              | —    | —    | —                            | —  | 40½   | 22   |
| 29 | Schwerin . . . . .                      | 292                             | —   | 41                   | 1½                        | 582½   | 85½       | 90             | 134½ | 100½ | 981                          | 8  | 326   | 2 164½   |
| 30 | Sternberg . . . . .                     | 35                              | —   | —                    | —                         | 65   | —         | —              | 19½  | —    | 2                            | —  | 79½   | 615½   |
| 31 | Teterow . . . . .                       | 165                             | 1 711½  | —                    | 7                         | 115½   | 6½        | —              | 28   | —    | 25½                          | —  | 38½   | 780½   |
| 32 | Teterow-See . . . .                     | —                               | 35 340½   | —                    | 2½                        | —  | —         | —              | —    | —    | —                            | —  | —   | 2 392½   |
| 33 | Waren . . . . .                         | 20                              | 20  | —                    | —                         | 22   | 8         | —              | —    | —    | —                            | —  | 10½   | 311½   |
| 34 | Warin . . . . .                         | —                               | 10  | —                    | —                         | 20   | —         | —              | —    | —    | —                            | —  | —   | 68   |
| 35 | Wismar . . . . .                        | 96½                             | 26 143  | 35                   | 25½                       | 813½   | 11        | 5½             | 30½  | 10   | 91½                          | 35   | 94½   | 2 475  |
| 36 | Uebrig Stationen                        | 933½                            | 51 194½   | 6½                   | 10                        | 171½   | 34        | 9½             | 4    | 13½  | 10                           | 31   | 128½  | 8 607  |
|    | Summa                                   | 4 142½                          | 207 854½  | 1 376                | 84½                       | 3 559  | 239       | 152            | 608  | 134  | 5 719                        | 996  | 1 535   | 50 622   |



| N <sup>o</sup> | Bezeichnung<br>der<br>Empfangs-Station. | Zucker                           |                            |                               |   |                              |                  |                   |                              |                     |                     |                   |                     |                       |
|----------------|---|----------------------------------|----------------------------|-------------------------------|---|------------------------------|------------------|-------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------------|
|                |   | Steinkohlen, Briquets und Coles. | Tabak, roh, Tabakserippen. | Theer, Pech, Asphalt, Harz u. | Schmwaaren, Porzellan, Steingut, Gajence. | Torf, Torfstreu, Holzstößen. | Wein.            | Wolle aller Art.  | Zint, Zinfafche, Zinfbroden. | roh.                | raffinirt.          | Sammelladungen.   | Sonstige Güter.     | Summe (1-70).         |
|                |   | 60                               | 61                         | 62                            | 63  | 64                           | 65               | 66                | 67                           | 68a                 | 68b                 | 69                | 70                  | 71                    |
| 1              | Blankenberg . . .                       | 1 400                            | —                          | 7                             | $\frac{1}{2}$                             | —                            | —                | 6                 | —                            | —                   | —                   | $5\frac{1}{2}$    | 33                  | 2 420 $\frac{1}{2}$   |
| 2              | Bobitz . . . . .                        | 385                              | —                          | $6\frac{1}{2}$                | $2\frac{1}{2}$                            | —                            | $2\frac{1}{2}$   | —                 | —                            | —                   | —                   | —                 | 203 $\frac{1}{2}$   | 3 226                 |
| 3              | Borkow . . . . .                        | 259 $\frac{1}{2}$                | —                          | $\frac{1}{2}$                 | 2   | —                            | —                | —                 | —                            | —                   | —                   | 16 $\frac{1}{2}$  | 49                  | 3 669                 |
| 4              | Brüel . . . . .                         | 842 $\frac{1}{2}$                | —                          | —                             | $\frac{1}{2}$                             | —                            | $3\frac{1}{2}$   | —                 | —                            | —                   | $3\frac{1}{2}$      | $40\frac{1}{2}$   | 71                  | 2 950                 |
| 5              | Bützow . . . . .                        | 2 588 $\frac{1}{2}$              | —                          | $15\frac{1}{2}$               | $6\frac{1}{2}$                            | —                            | $2\frac{1}{2}$   | $2\frac{1}{2}$    | $\frac{1}{2}$                | —                   | $42\frac{1}{2}$     | —                 | 397 $\frac{1}{2}$   | 13 169 $\frac{1}{2}$  |
| 6              | Crivitz . . . . .                       | 1 038 $\frac{1}{2}$              | —                          | $4\frac{1}{2}$                | $2\frac{1}{2}$                            | —                            | $2\frac{1}{2}$   | —                 | —                            | —                   | $6\frac{1}{2}$      | 9                 | 231                 | 5 756                 |
| 7              | Doberan . . . . .                       | 3 273                            | —                          | 37                            | —   | —                            | $4\frac{1}{2}$   | —                 | —                            | $2\frac{1}{2}$      | 19                  | —                 | 289 $\frac{1}{2}$   | 5 940 $\frac{1}{2}$   |
| 8              | Dömitz . . . . .                        | $112\frac{1}{2}$                 | —                          | —                             | —   | —                            | 1                | 1                 | —                            | —                   | —                   | $9\frac{1}{2}$    | $71\frac{1}{2}$     | 1 900                 |
| 9              | Enoien . . . . .                        | 1 424                            | —                          | $21\frac{1}{2}$               | $50\frac{1}{2}$                           | —                            | 3                | —                 | —                            | —                   | 35                  | $12\frac{1}{2}$   | 259 $\frac{1}{2}$   | 7 271                 |
| 10             | Goldberg . . . . .                      | 94                               | —                          | 3                             | 5   | —                            | 1                | 43                | —                            | —                   | 7                   | 8                 | 79                  | 2 488 $\frac{1}{2}$   |
| 11             | Grevesmühlen . . .                      | 2 160 $\frac{1}{2}$              | 1                          | 7                             | 12  | 1                            | 10               | $7\frac{1}{2}$    | $\frac{1}{2}$                | —                   | 42                  | $55\frac{1}{2}$   | 481                 | 11 916                |
| 12             | Güstrow . . . . .                       | 19 205 $\frac{1}{2}$             | $14\frac{1}{2}$            | $78\frac{1}{2}$               | 399                                       | 35                           | 62               | $140\frac{1}{2}$  | $31\frac{1}{2}$              | $69\frac{1}{2}$     | $150\frac{1}{2}$    | 100 $\frac{1}{2}$ | 2 497               | 79 762 $\frac{1}{2}$  |
| 13             | Hagenow . . . . .                       | 2 035 $\frac{1}{2}$              | —                          | 1                             | 2   | —                            | 1                | —                 | —                            | —                   | —                   | 32                | 180                 | 3 490 $\frac{1}{2}$   |
| 14             | Krafow . . . . .                        | 1 819 $\frac{1}{2}$              | —                          | $2\frac{1}{2}$                | 15  | —                            | $1\frac{1}{2}$   | 1                 | —                            | —                   | 35                  | —                 | 116                 | 6 566 $\frac{1}{2}$   |
| 15             | Kräpelin . . . . .                      | 983                              | —                          | 18                            | $1\frac{1}{2}$                            | —                            | 10               | $\frac{1}{2}$     | —                            | —                   | $84\frac{1}{2}$     | —                 | 110                 | 3 575 $\frac{1}{2}$   |
| 16             | Ludwigslust . . . .                     | 1 191                            | —                          | —                             | 2   | —                            | $11\frac{1}{2}$  | —                 | —                            | 13                  | —                   | $12\frac{1}{2}$   | $366\frac{1}{2}$    | 4 606 $\frac{1}{2}$   |
| 17             | Lübeck . . . . .                        | 130                              | $47\frac{1}{2}$            | $11\frac{1}{2}$               | $6\frac{1}{2}$                            | —                            | 6                | 25                | —                            | —                   | —                   | 14                | $968\frac{1}{2}$    | 14 312 $\frac{1}{2}$  |
| 18             | Malchin . . . . .                       | 1 671 $\frac{1}{2}$              | —                          | 22                            | 12  | —                            | 3                | —                 | —                            | 4 918               | $53\frac{1}{2}$     | 9                 | 972                 | 53 696 $\frac{1}{2}$  |
| 19             | Mölln . . . . .                         | 340                              | —                          | $3\frac{1}{2}$                | —   | —                            | —                | —                 | —                            | —                   | —                   | —                 | 27                  | 2 041 $\frac{1}{2}$   |
| 20             | Neubrandenburg . .                      | 1 704                            | —                          | $123\frac{1}{2}$              | —   | —                            | —                | 74                | 10                           | —                   | —                   | 403               | $345\frac{1}{2}$    | 15 039 $\frac{1}{2}$  |
| 21             | Neubukow . . . . .                      | 1 639                            | —                          | $2\frac{1}{2}$                | $12\frac{1}{2}$                           | —                            | —                | $8\frac{1}{2}$    | $\frac{1}{2}$                | —                   | $11\frac{1}{2}$     | $11\frac{1}{2}$   | $230\frac{1}{2}$    | 4 520 $\frac{1}{2}$   |
| 22             | Neukloster . . . . .                    | 312                              | —                          | —                             | $\frac{1}{2}$                             | —                            | —                | —                 | —                            | —                   | $4\frac{1}{2}$      | —                 | 99                  | 2 127                 |
| 23             | Derzshof . . . . .                      | 1 641 $\frac{1}{2}$              | —                          | $13\frac{1}{2}$               | 26  | —                            | $6\frac{1}{2}$   | $1\frac{1}{2}$    | —                            | —                   | 14                  | —                 | $205\frac{1}{2}$    | 17 445 $\frac{1}{2}$  |
| 24             | Plau . . . . .                          | 2 280                            | —                          | $25\frac{1}{2}$               | 7   | —                            | 1                | 7                 | —                            | 2                   | 16                  | 24                | $227\frac{1}{2}$    | 12 617                |
| 25             | Rostock . . . . .                       | 3 422 $\frac{1}{2}$              | 5                          | 597                           | $350\frac{1}{2}$                          | $61\frac{1}{2}$              | 202              | 19                | —                            | 2 730               | 428                 | 2 274             | 3 252               | 38 676 $\frac{1}{2}$  |
| 26             | Schönberg . . . . .                     | 2 552                            | $\frac{1}{2}$              | $1\frac{1}{2}$                | —   | —                            | $5\frac{1}{2}$   | $6\frac{1}{2}$    | —                            | $\frac{1}{2}$       | 2                   | —                 | 175                 | 7 824                 |
| 27             | Stavenhagen . . . .                     | 4 426 $\frac{1}{2}$              | 34                         | $22\frac{1}{2}$               | $44\frac{1}{2}$                           | 5                            | 1                | 1                 | —                            | 4                   | $7\frac{1}{2}$      | 27                | 730                 | 31 058 $\frac{1}{2}$  |
| 28             | Schwaan . . . . .                       | 1 052                            | $33\frac{1}{2}$            | $4\frac{1}{2}$                | 6   | —                            | $6\frac{1}{2}$   | —                 | —                            | —                   | 4                   | $43\frac{1}{2}$   | $251\frac{1}{2}$    | 4 055                 |
| 29             | Schwerin . . . . .                      | 24 970 $\frac{1}{2}$             | 1                          | 87                            | 241                                       | $294\frac{1}{2}$             | $437\frac{1}{2}$ | $15\frac{1}{2}$   | $55\frac{1}{2}$              | 1                   | $469\frac{1}{2}$    | $796\frac{1}{2}$  | 4 027               | 80 743 $\frac{1}{2}$  |
| 30             | Sternberg . . . . .                     | 509 $\frac{1}{2}$                | —                          | $3\frac{1}{2}$                | —   | —                            | $1\frac{1}{2}$   | 13                | —                            | 4                   | 8                   | —                 | $115\frac{1}{2}$    | 3 767 $\frac{1}{2}$   |
| 31             | Teterow . . . . .                       | 2 277 $\frac{1}{2}$              | 7                          | $21\frac{1}{2}$               | 29  | —                            | 8                | $19\frac{1}{2}$   | 3                            | $\frac{1}{2}$       | 36                  | 47                | $661\frac{1}{2}$    | 13 253 $\frac{1}{2}$  |
| 32             | Teterow-See . . . .                     | 4 232 $\frac{1}{2}$              | —                          | —                             | —   | —                            | —                | —                 | —                            | —                   | —                   | —                 | 85                  | 42 400                |
| 33             | Waren . . . . .                         | 1 515                            | —                          | 20                            | —   | —                            | $1\frac{1}{2}$   | 2                 | —                            | —                   | $\frac{1}{2}$       | —                 | $1 333\frac{1}{2}$  | 6 895                 |
| 34             | Warin . . . . .                         | 156                              | —                          | —                             | $1\frac{1}{2}$                            | —                            | 1                | —                 | —                            | —                   | 1                   | —                 | 71                  | 905                   |
| 35             | Wismar . . . . .                        | 2 378                            | 10                         | 201                           | $286\frac{1}{2}$                          | 21                           | 97               | 17                | —                            | $283\frac{1}{2}$    | 176                 | 140               | 1 541               | 62 019 $\frac{1}{2}$  |
| 36             | Uebrige Stationen                       | 16 375 $\frac{1}{2}$             | 1                          | $95\frac{1}{2}$               | 51  | $235\frac{1}{2}$             | $12\frac{1}{2}$  | 10                | —                            | —                   | 7                   | $38\frac{1}{2}$   | 2 200 $\frac{1}{2}$ | 127 295               |
|                | Summa                                   | 112 398                          | 155                        | 1 458 $\frac{1}{2}$           | 1575 $\frac{1}{2}$                        | 653 $\frac{1}{2}$            | 905              | 421 $\frac{1}{2}$ | 1011 $\frac{1}{2}$           | 8 028 $\frac{1}{2}$ | 1 664 $\frac{1}{2}$ | 4 130             | 22 954              | 699 401 $\frac{1}{2}$ |







**Monatsweise Zusammenstellung**  
der  
**Einnahmen der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn**  
(einschließlich Doberan-Heiligendamm).

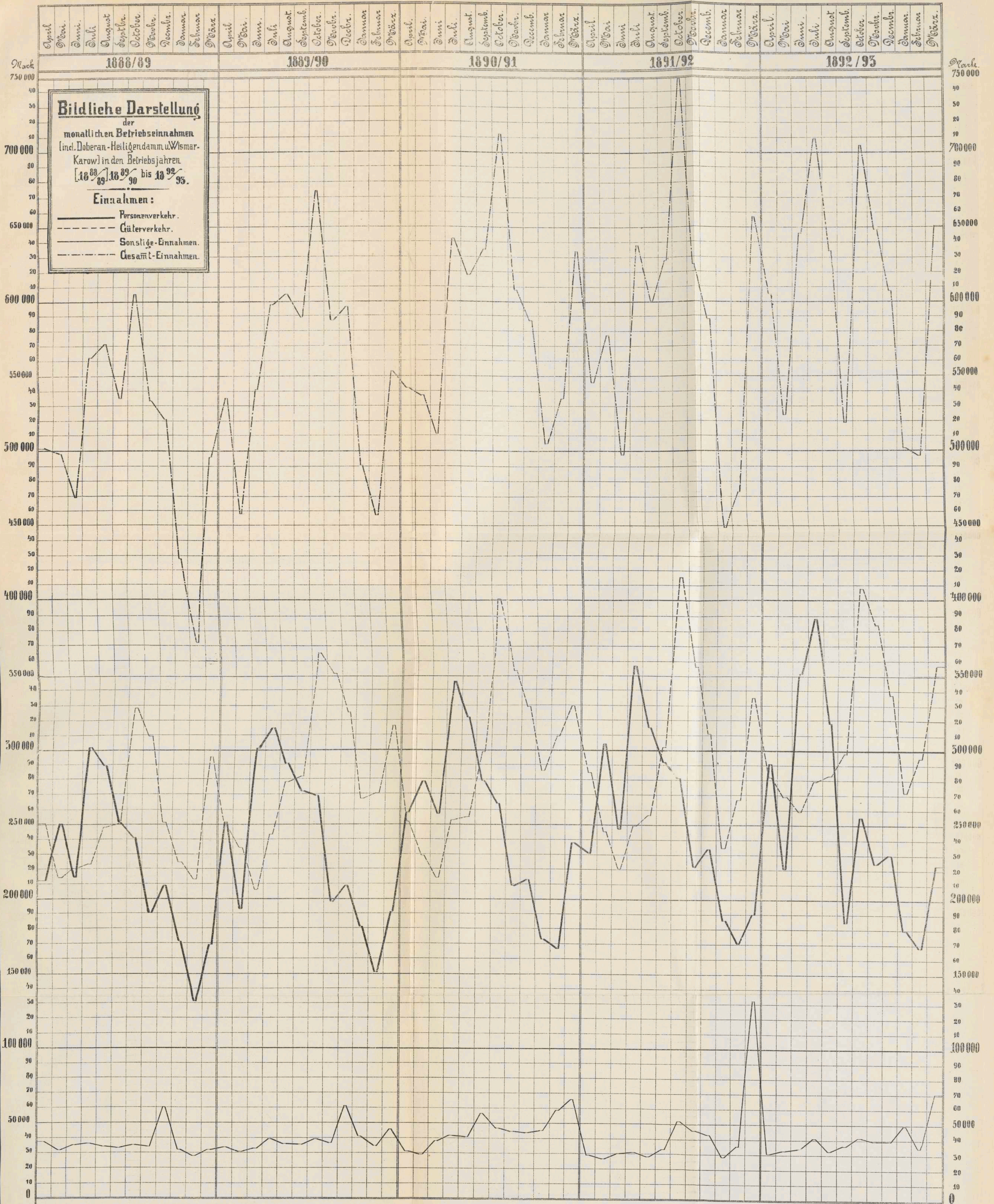
| Monate.             |      | Tit. I.                                      |    | Tit. II.                 |    | Tit. III.  |    | Tit. IV.   |    | Tit. V.                            |    | Tit. VI.              |    | Summa.    |    |
|---------------------|------|--|----|--------------------------|----|--|----|--|----|------------------------------------|----|-----------------------|----|-----------|----|
|                     |      | Aus dem Per-<br>sonen- und<br>Gepäckverkehr. |    | Aus dem<br>Güterverkehr. |    | Vergütung für<br>Ueberlassung<br>von Bahn-<br>anlagen etc. |    | Vergütung für<br>Ueberlassung<br>von Betriebs-<br>mitteln. |    | Erträge<br>aus Ver-<br>äußerungen. |    | Sonstige<br>Einnahme. |    |           |    |
|                     |      | M.   | ℳ  | M.                       | ℳ  | M.   | ℳ  | M.   | ℳ  | M.                                 | ℳ  | M.                    | ℳ  | M.        | ℳ  |
| April . . . . .     | 1892 | 283 592                                      | 16 | 274 078                  | 99 | 9 692  | 71 | 11 646   | 59 | 91                                 | 30 | 8 348                 | 42 | 587 450   | 17 |
| Mai . . . . .       | "    | 214 959                                      | 16 | 260 027                  | 35 | 9 688  | —  | 11 802   | 72 | 4 932                              | 96 | 5 354                 | 30 | 506 764   | 49 |
| Juni . . . . .      | "    | 343 242                                      | 47 | 251 519                  | 78 | 9 687  | 98 | 12 887   | 36 | 1 970                              | 06 | 8 094                 | 53 | 627 402   | 18 |
| Juli . . . . .      | "    | 378 774                                      | 05 | 270 669                  | 37 | 9 683  | 42 | 11 119   | 52 | 11 057                             | 24 | 8 200                 | 20 | 689 503   | 80 |
| August . . . . .    | "    | 309 629                                      | 80 | 274 111                  | 30 | 8 923  | 33 | 11 988   | 87 | 4 623                              | 30 | 5 926                 | 66 | 615 203   | 26 |
| September . . . . . | "    | 178 272                                      | 85 | 289 039                  | 46 | 8 922  | 44 | 12 868   | 86 | 7 140                              | 66 | 6 050                 | 73 | 502 295   | —  |
| October . . . . .   | "    | 246 859                                      | 19 | 397 417                  | 93 | 10 454   | 51 | 13 786   | 89 | 6 649                              | 42 | 9 790                 | 69 | 684 958   | 63 |
| November . . . . .  | "    | 218 488                                      | 31 | 373 958                  | 12 | 10 176   | 34 | 14 466   | 07 | 6 023                              | 07 | 7 654                 | 81 | 630 766   | 72 |
| December . . . . .  | "    | 223 219                                      | 12 | 328 778                  | 87 | 10 276   | 33 | 14 454   | 20 | 1 646                              | 22 | 12 111                | 39 | 590 486   | 13 |
| Januar . . . . .    | 1893 | 174 576                                      | 20 | 263 860                  | 05 | 8 657  | 39 | 15 877   | 91 | 7 937                              | 75 | 16 091                | 45 | 487 000   | 75 |
| Februar . . . . .   | "    | 162 814                                      | 23 | 287 018                  | 96 | 8 509  | 25 | 14 514   | 92 | 5 147                              | 44 | 5 067                 | 40 | 483 072   | 20 |
| März . . . . .      | "    | 216 488                                      | 30 | 346 311                  | 45 | 8 549  | 80 | 17 109   | 45 | 33 623                             | 94 | 10 156                | 63 | 632 239   | 57 |
| Summa               |      | 2 950 915                                    | 84 | 3 616 791                | 63 | 113 221  | 50 | 162 523  | 36 | 90 843                             | 36 | 102 847               | 21 | 7 037 142 | 90 |



Monatsweise Zusammenstellung  
der  
Einnahmen der Wismar - Rarower Eisenbahn.

| Monate.             |      | Tit. I.                                     |    | Tit. II.                |    | Tit. III.  |    | Tit. IV.   |    | Tit. V.                            |    | Tit. VI.              |    | Summa.  |    |
|---------------------|------|---|----|-------------------------|----|--|----|--|----|------------------------------------|----|-----------------------|----|---------|----|
|                     |      | Aus dem Per-<br>sonen- und<br>Gepäckverehr. |    | Aus dem<br>Güterverehr. |    | Vergütung für<br>Ueberlassung<br>von Bahn-<br>anlagen u. |    | Vergütung für<br>Ueberlassung<br>von Betriebs-<br>mitteln. |    | Erträge<br>aus Ver-<br>äußerungen. |    | Sonstige<br>Einnahme. |    |         |    |
|                     |      | M.  | ℳ  | M.                      | ℳ  | M.   | ℳ  | M.   | ℳ  | M.                                 | ℳ  | M.                    | ℳ  | M.      | ℳ  |
| April . . . . .     | 1892 | 8 172                                       | 71 | 8 701                   | 67 | 28   | —  | 916  | 66 | —                                  | —  | 223                   | 30 | 18 042  | 34 |
| Mai . . . . .       | "    | 6 807                                       | 35 | 9 787                   | 43 | 28   | —  | 916  | 66 | —                                  | —  | 253                   | 65 | 17 793  | 09 |
| Juni . . . . .      | "    | 9 529                                       | 49 | 7 936                   | 58 | 28   | —  | 916  | 66 | —                                  | —  | 225                   | 95 | 18 636  | 68 |
| Juli . . . . .      | "    | 10 213                                      | 16 | 8 481                   | 37 | 28   | —  | 916  | 66 | —                                  | —  | 227                   | 55 | 19 866  | 74 |
| August . . . . .    | "    | 8 806                                       | 57 | 8 934                   | —  | 28   | —  | 916  | 66 | —                                  | —  | 278                   | 55 | 18 963  | 78 |
| September . . . . . | "    | 6 245                                       | 02 | 9 393                   | 54 | 28   | —  | 916  | 66 | —                                  | —  | 223                   | 60 | 16 806  | 82 |
| October . . . . .   | "    | 8 148                                       | 05 | 10 340                  | 24 | 28   | —  | 916  | 66 | —                                  | —  | 222                   | 87 | 19 655  | 82 |
| November . . . . .  | "    | 6 372                                       | 66 | 10 100                  | 33 | 28   | —  | 916  | 66 | 76                                 | 50 | 262                   | 97 | 17 757  | 12 |
| December . . . . .  | "    | 6 810                                       | 84 | 8 912                   | 12 | 28   | —  | 916  | 66 | —                                  | —  | 220                   | 33 | 16 887  | 95 |
| Januar . . . . .    | 1893 | 5 296                                       | 31 | 8 286                   | 69 | 28   | —  | 916  | 66 | —                                  | —  | 250                   | 60 | 14 778  | 26 |
| Februar . . . . .   | "    | 5 237                                       | 96 | 7 823                   | 32 | 28   | —  | 916  | 66 | —                                  | —  | 192                   | 46 | 14 198  | 40 |
| März . . . . .      | "    | 6 621                                       | 63 | 10 412                  | 29 | 27   | 25 | 916  | 74 | 2                                  | 91 | 225                   | 90 | 18 206  | 72 |
| Summa               |      | 88 261                                      | 75 | 109 109                 | 58 | 335  | 25 | 11 000   | —  | 79                                 | 41 | 2 807                 | 73 | 211 593 | 72 |



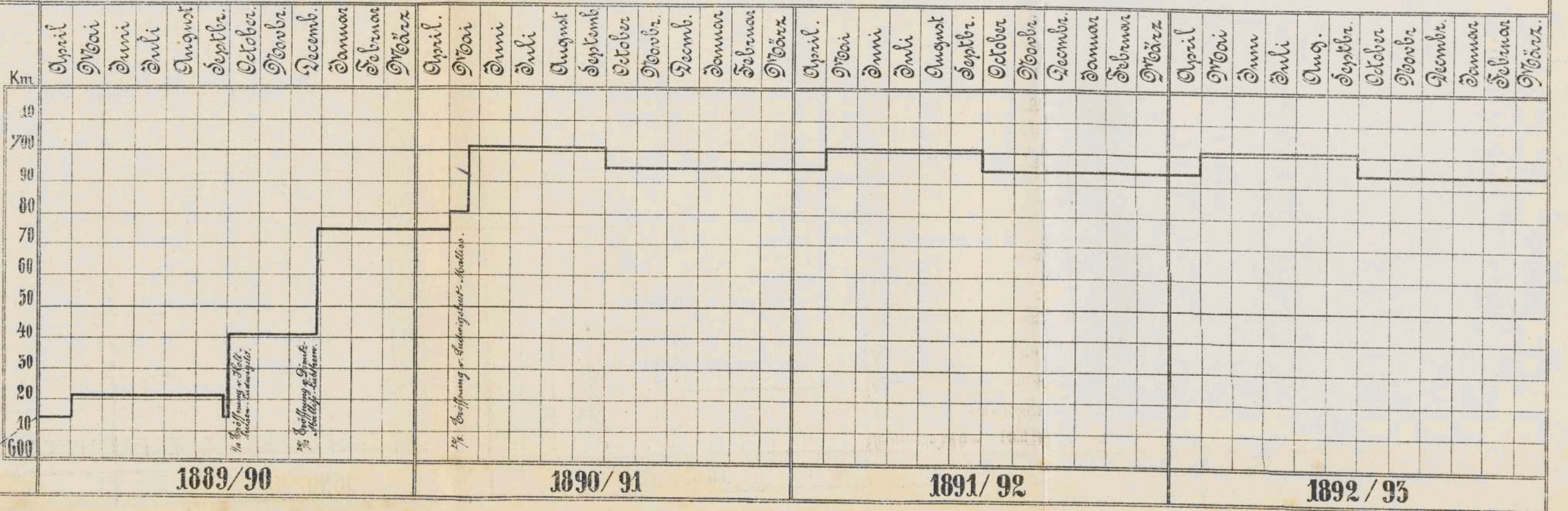


Betriebslängen in den Jahren 1889/90 bis 1892/93.

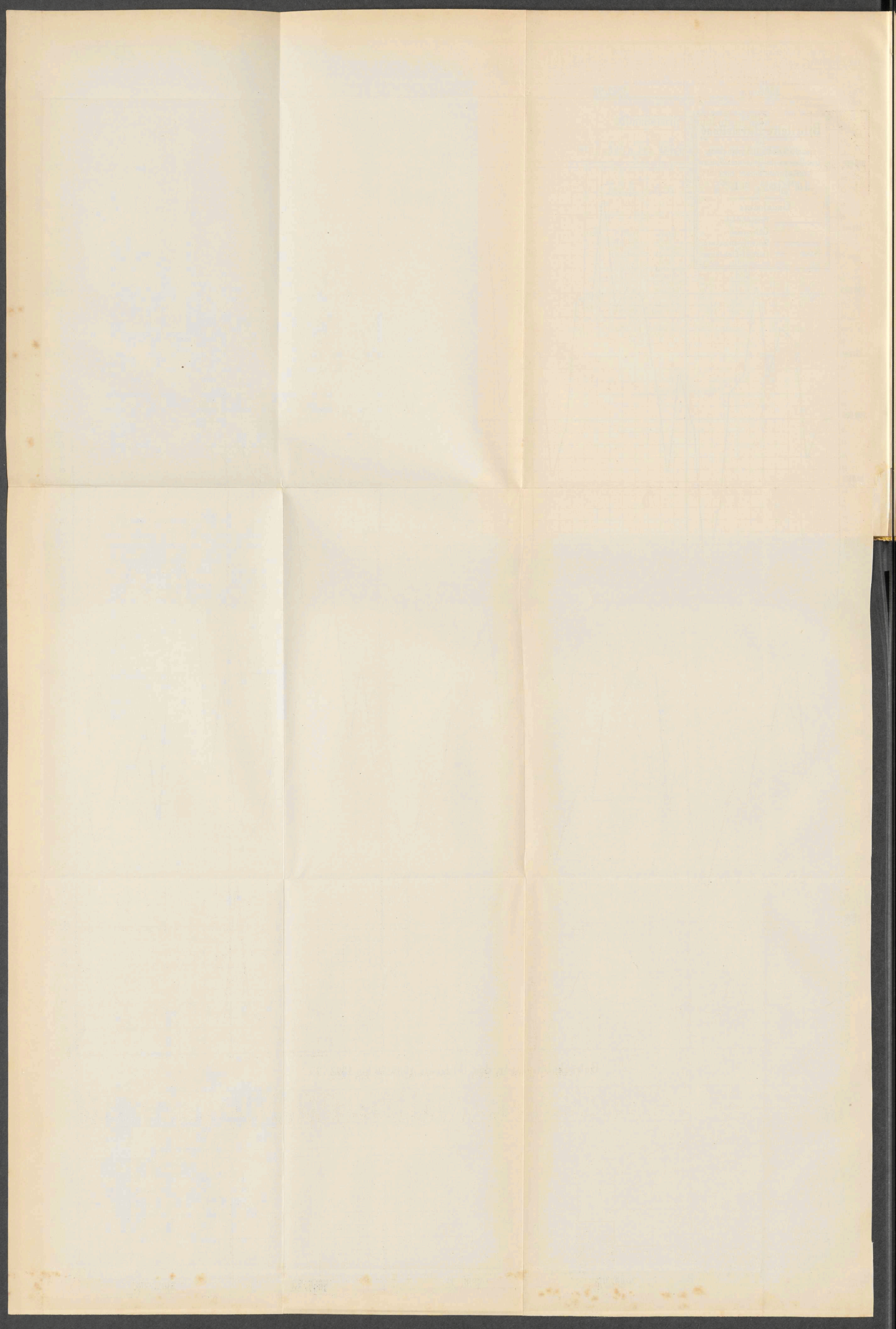
Die **Bahnlänge** der im Jahre 1889 in die  
Grossherzogliche Verwaltung übernom-  
menen Strecken der Privat-Eisenbahnen

| Strecke                             | Km.           |
|-------------------------------------|---------------|
| a. Mecklenburgische Fr.-Eisenbahn   | 500,42        |
| b. Güstrow-Plan (incl. Rostow-Plan) | 69,45         |
| c. Wismar-Rostock                   | 50,80         |
| d. Cnoien-Teterow                   | 26,50         |
| e. Doberan-Heiligendamm             | 6,61          |
| f. Wismar-Karow                     | 71,32         |
| <b>Zusammen</b>                     | <b>624,28</b> |

die Betriebslänge, da die Strecke  
Doberan-Heiligendamm = 6,61  
nur in den Monaten Mai bis September  
betrieben wird, am 1. April 1889 = 614,67

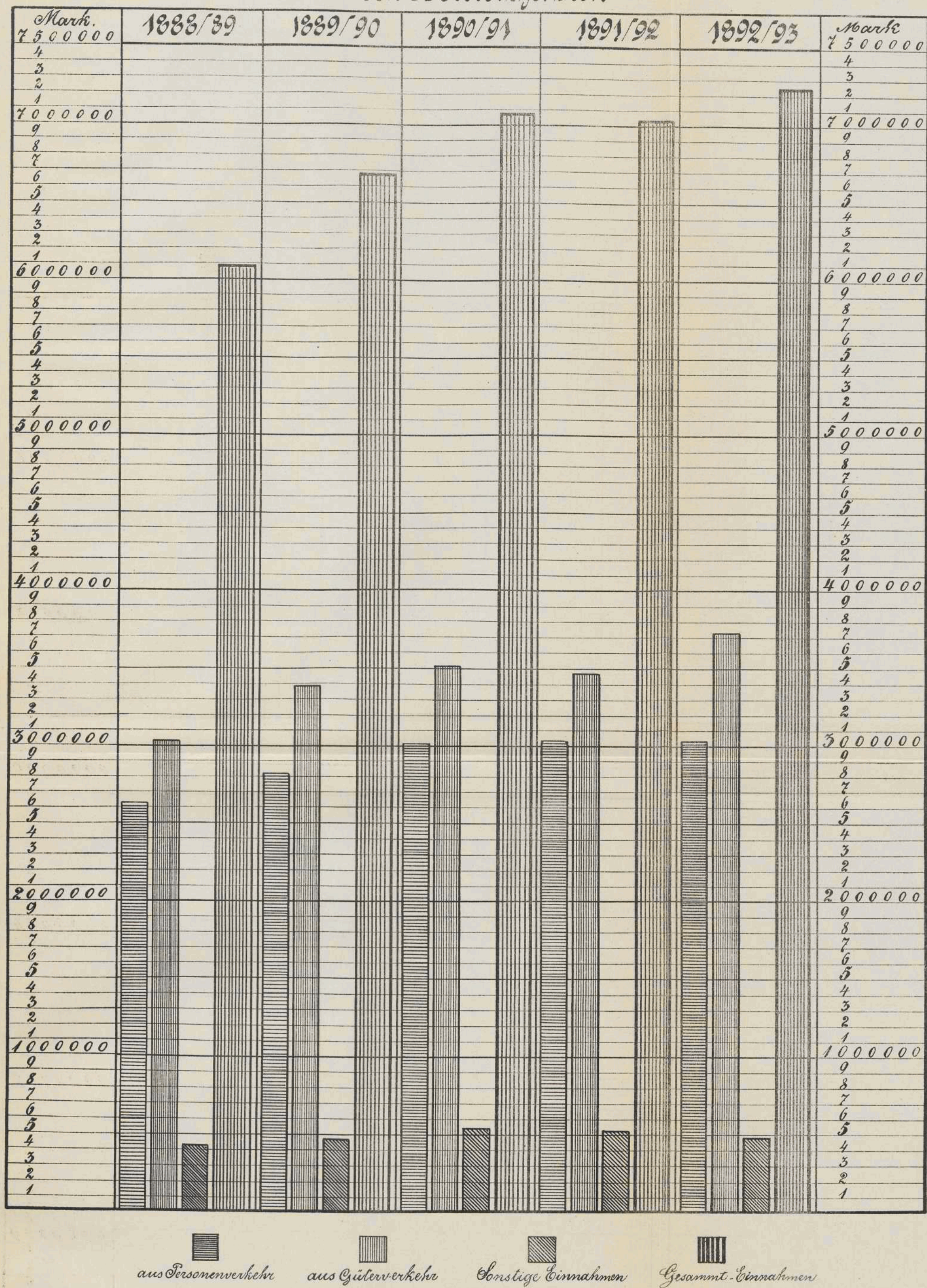








# Bildliche Darstellung der Jahres-Einnahmen in den Betriebsjahren





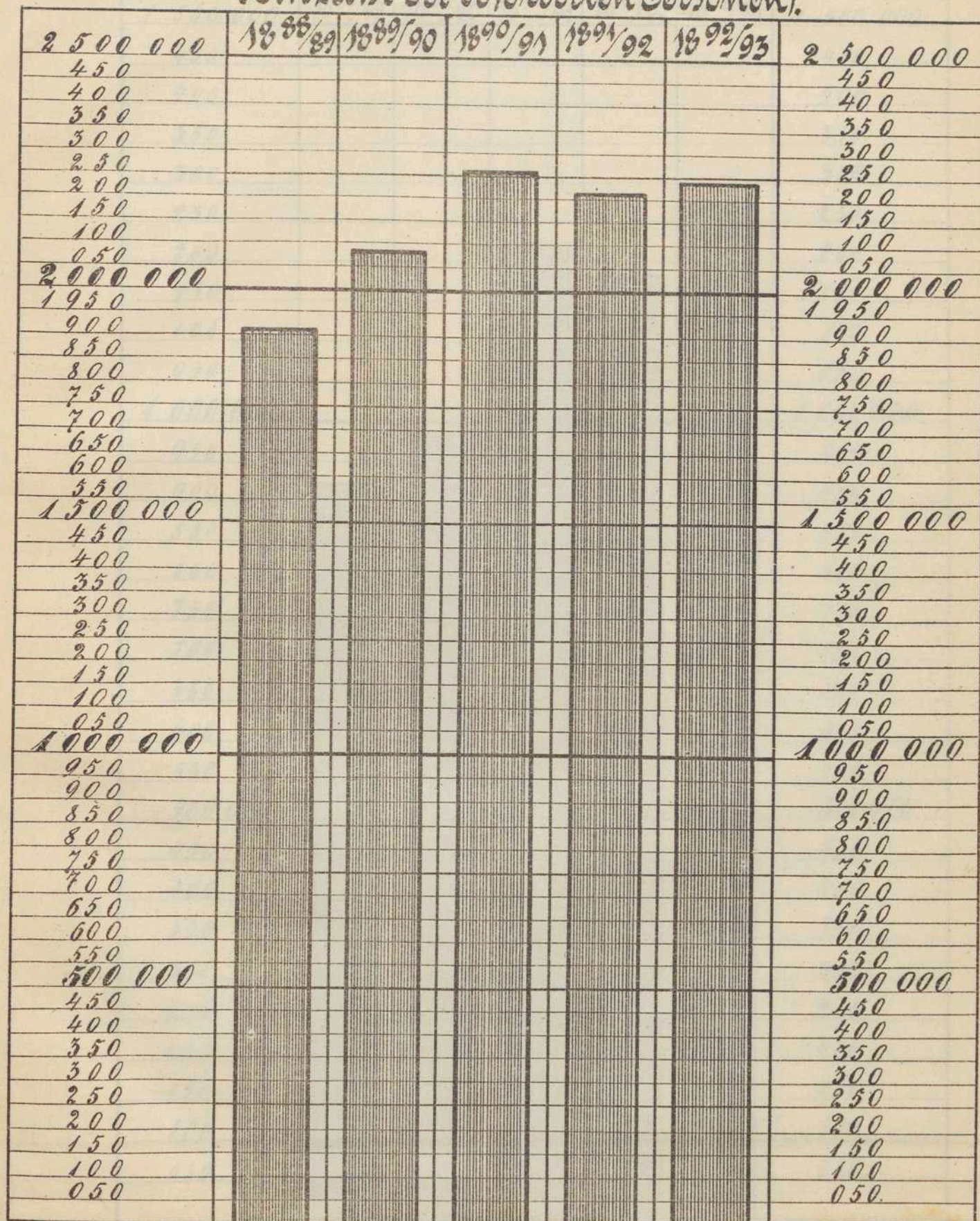




# Bildliche Darstellung des Personen-Verkehrs

Anlage XVI.

in den Betriebsjahren (18<sup>88</sup>/89) 18<sup>89</sup>/90 - 18<sup>92</sup>/93.  
(Anzahl der beförderten Personen).





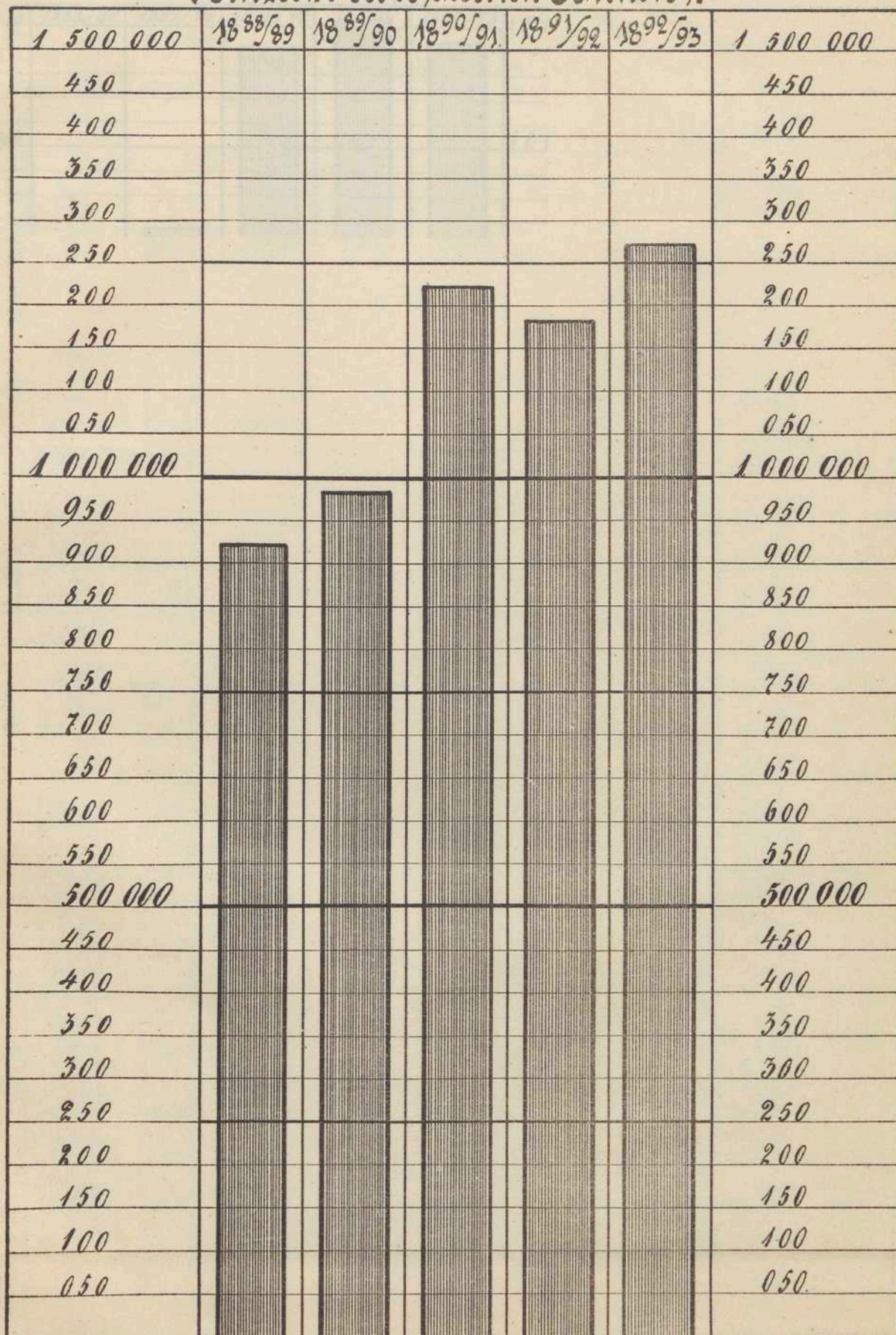
11. April

Ergebnisse der Versuche zur Bestimmung des  
Einflusses der Temperatur auf die  
Veränderung der Löslichkeit von  
Salzen in Wasser

| Salz   | 15° C | 20° C | 25° C | 30° C | 35° C |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| NaCl   | 35.7  | 35.9  | 36.1  | 36.3  | 36.5  |
| KNO <sub>3</sub>                               | 31.6  | 33.3  | 35.7  | 38.1  | 40.8  |
| Na <sub>2</sub> SO <sub>4</sub>                | 19.4  | 19.5  | 19.6  | 19.7  | 19.8  |
| CaCl <sub>2</sub>                              | 74.5  | 74.7  | 74.9  | 75.1  | 75.3  |
| MgSO <sub>4</sub>                              | 26.9  | 27.1  | 27.3  | 27.5  | 27.7  |
| Na <sub>2</sub> CO <sub>3</sub>                | 21.5  | 22.1  | 22.7  | 23.3  | 23.9  |
| K <sub>2</sub> CO <sub>3</sub>                 | 11.1  | 11.3  | 11.5  | 11.7  | 11.9  |
| Na <sub>2</sub> PO <sub>4</sub>                | 10.8  | 10.9  | 11.0  | 11.1  | 11.2  |
| K <sub>2</sub> SO <sub>4</sub>                 | 12.1  | 12.3  | 12.5  | 12.7  | 12.9  |
| Na <sub>2</sub> SiO <sub>3</sub>               | 5.1   | 5.2   | 5.3   | 5.4   | 5.5   |
| CaSO <sub>4</sub>                              | 0.2   | 0.2   | 0.2   | 0.2   | 0.2   |
| MgCO <sub>3</sub>                              | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> VO <sub>4</sub>                | 0.5   | 0.5   | 0.5   | 0.5   | 0.5   |
| K <sub>2</sub> VO <sub>4</sub>                 | 0.3   | 0.3   | 0.3   | 0.3   | 0.3   |
| Na <sub>2</sub> MoO <sub>4</sub>               | 0.4   | 0.4   | 0.4   | 0.4   | 0.4   |
| K <sub>2</sub> MoO <sub>4</sub>                | 0.2   | 0.2   | 0.2   | 0.2   | 0.2   |
| Na <sub>2</sub> WO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> WO <sub>4</sub>                 | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> CrO <sub>4</sub>               | 0.2   | 0.2   | 0.2   | 0.2   | 0.2   |
| K <sub>2</sub> CrO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> Cr <sub>2</sub> O <sub>7</sub> | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> Cr <sub>2</sub> O <sub>7</sub>  | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> SeO <sub>4</sub>               | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> SeO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> TeO <sub>4</sub>               | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> TeO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> AsO <sub>4</sub>               | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> AsO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> S <sub>2</sub> O <sub>4</sub>  | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> S <sub>2</sub> O <sub>4</sub>   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> S <sub>2</sub> O <sub>3</sub>  | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> S <sub>2</sub> O <sub>3</sub>   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> SO <sub>3</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> SO <sub>3</sub>                 | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> SiO <sub>3</sub>               | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> SiO <sub>3</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> VO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> VO <sub>4</sub>                 | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> WO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> WO <sub>4</sub>                 | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> CrO <sub>4</sub>               | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> CrO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> Cr <sub>2</sub> O <sub>7</sub> | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> Cr <sub>2</sub> O <sub>7</sub>  | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> SeO <sub>4</sub>               | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> SeO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> TeO <sub>4</sub>               | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> TeO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> AsO <sub>4</sub>               | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> AsO <sub>4</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> S <sub>2</sub> O <sub>4</sub>  | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> S <sub>2</sub> O <sub>4</sub>   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> S <sub>2</sub> O <sub>3</sub>  | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> S <sub>2</sub> O <sub>3</sub>   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| Na <sub>2</sub> SO <sub>3</sub>                | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |
| K <sub>2</sub> SO <sub>3</sub>                 | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   | 0.1   |



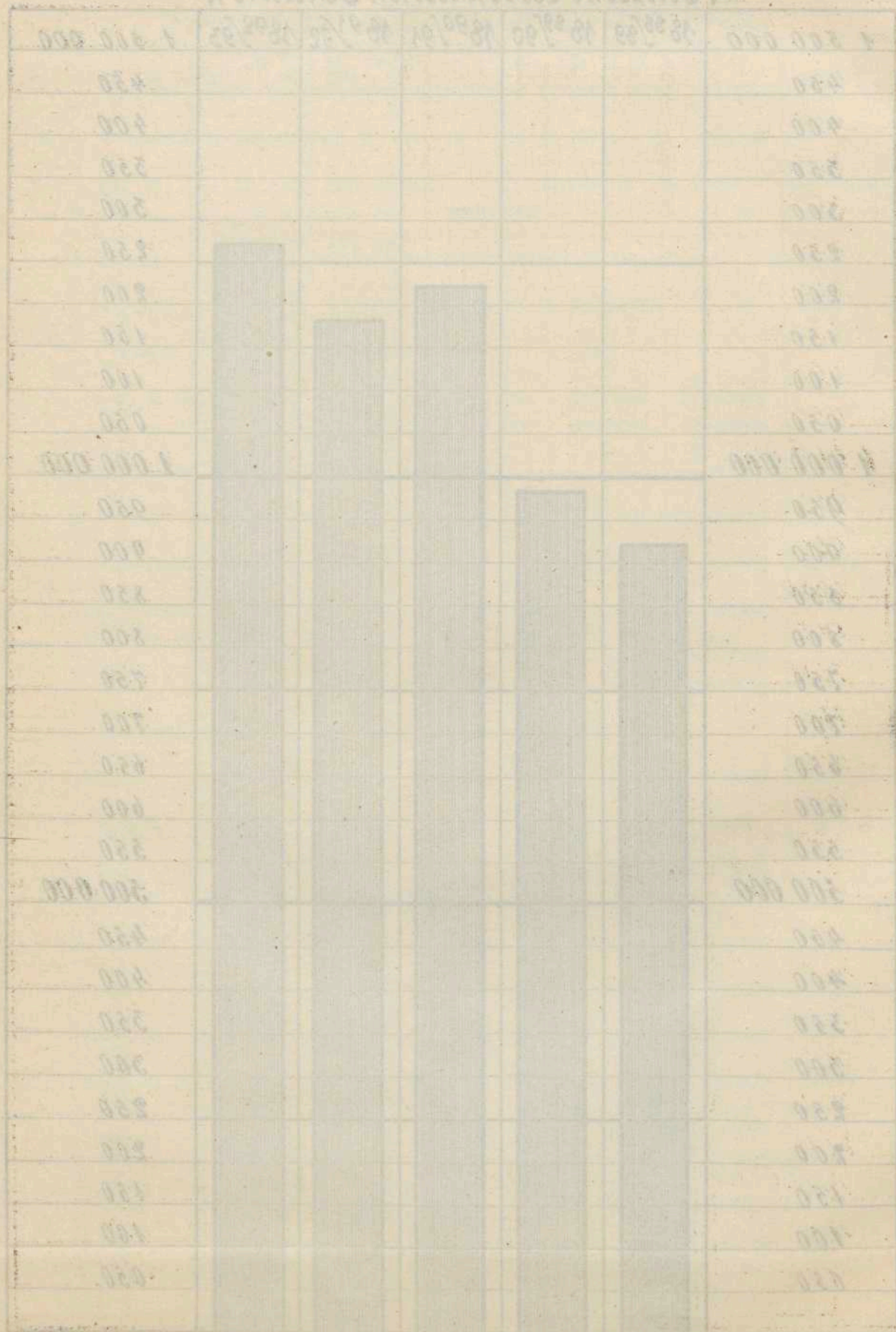
Bildliche Darstellung des Güter-Verkehrs  
in den Betriebsjahren 18<sup>88</sup>/89 18<sup>89</sup>/90 - 18<sup>92</sup>/93  
(Anzahl der beförderten Tonnen).





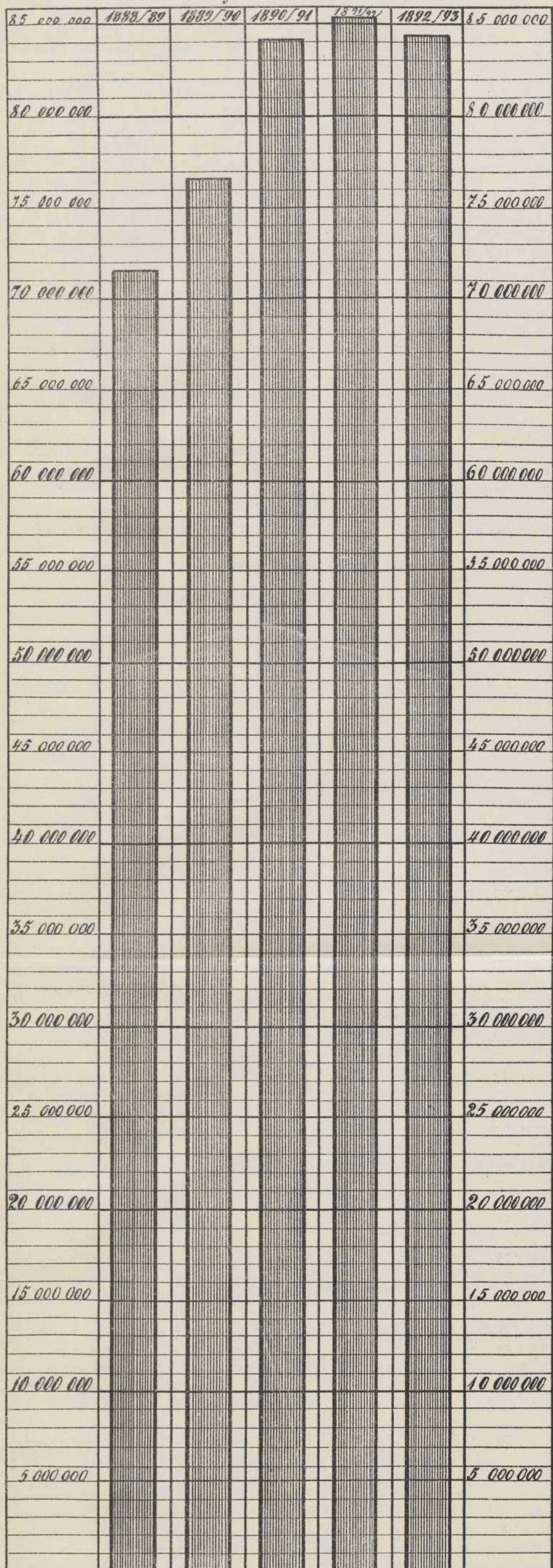
Handwritten text at the top left corner.

Handwritten title and subtitle at the top center, oriented upside down.





a. Bildliche Darstellung der in den Betriebsjahren 1888/89 bis 1892/93 geleisteten Personenkilometer.



b. Bildliche Darstellung der in den Betriebsjahren 1888/89 bis 1892/93 geleisteten Tonnenkilometer.









## Nachweisung

des Unterschiedes zwischen der Normalfracht und der Ausnahmefracht für Wagenladungsgüter, welche zu bestehenden Ausnahmefrachtsätzen befördert sind.

Jahrgang 1892/93.

|   | Fracht               |    |                                 |    | Unterschied |    |          |    |
|---|----------------------|----|---------------------------------|----|-------------|----|----------|----|
|   | nach normalen Sätzen |    | nach bestehenden Ausnahmesätzen |    | einzelnen   |    | zusammen |    |
|   | M.                   | ℔  | M.                              | ℔  | M.          | ℔  | M.       | ℔  |
| 1) Ausnahmetarif für Eisen ꝛ. des Spezialtarifs I.<br>Im Rheinisch-Niederdeutschen Verkehrsverehr . . . . . | 784                  | 95 | 521                             | 88 | 263         | 07 | 263      | 07 |
| 2) Ausnahmetarif für Eisen ꝛ. des Spezialtarifs II.   |                      |    |                                 |    |             |    |          |    |
| a. Im Niederdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 47                   | 79 | 32                              | 61 | 15          | 18 |          |    |
| b. Im Rheinisch-Niederdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 28 920               | 38 | 20 499                          | 09 | 8 421       | 29 |          |    |
| c. Im Westdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 103                  | 02 | 70                              | 14 | 32          | 88 | 8 469    | 35 |
| 3) Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate.  |                      |    |                                 |    |             |    |          |    |
| a. Im Hamburg-Mecklenburgischen Verkehrsverehr . . . . .  | 9 879                | 44 | 9 569                           | 68 | 309         | 76 |          |    |
| b. Im Nord-Ostsee-Verkehrsverehr . . . . .  | 21 318               | 86 | 20 592                          | 40 | 726         | 46 |          |    |
| c. Im Hanseatisch-Ostdeutschen Verkehrsverehr . . . . .   | 7 774                | 17 | 6 580                           | 52 | 1 193       | 65 |          |    |
| d. Im Norddeutsch-Sächsischen Verkehrsverehr . . . . .  | 4 820                | 32 | 3 941                           | 79 | 878         | 53 |          |    |
| e. Im Niederdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 87 639               | 13 | 76 327                          | 92 | 11 311      | 21 |          |    |
| f. Im Rheinisch-Niederdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 7 219                | 20 | 5 235                           | 22 | 1 983       | 98 |          |    |
| g. Im Westdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 498                  | 67 | 385                             | 27 | 113         | 40 |          |    |
| h. In den Staatsbahn-Verkehren . . . . .  | 3 054                | —  | 2 679                           | 90 | 374         | 10 | 16 891   | 09 |
| 4) Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben ꝛ.   |                      |    |                                 |    |             |    |          |    |
| a. Im Lokal-Verkehr . . . . .   | 316 086              | 42 | 251 912                         | 18 | 64 174      | 24 |          |    |
| b. Im Mecklenburgischen Verkehrsverehr . . . . .  | 22 589               | 79 | 19 185                          | 52 | 3 404       | 27 |          |    |
| c. Im Hamburg-Mecklenburgischen Verkehrsverehr . . . . .  | 6 649                | 89 | 5 809                           | 96 | 839         | 93 |          |    |
| d. Im Nord-Ostsee-Verkehrsverehr . . . . .  | 22 449               | 59 | 19 866                          | 22 | 2 583       | 37 |          |    |
| e. Im Berlin-Hanseatischen Verkehrsverehr . . . . .   | 890                  | 41 | 677                             | 65 | 212         | 76 |          |    |
| f. Im Hanseatisch-Ostdeutschen Verkehrsverehr . . . . .   | 12 330               | 87 | 8 791                           | 96 | 3 538       | 91 |          |    |
| g. Im Niederdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 21 796               | 07 | 18 967                          | 20 | 2 828       | 87 |          |    |
| h. Im Rheinisch-Niederdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 16 411               | 76 | 13 356                          | 38 | 3 055       | 38 | 80 637   | 73 |
| 5) Ausnahmetarif für Mais<br>(vom 1. April bis 30. Juni 1892).  |                      |    |                                 |    |             |    |          |    |
| a. Im Lokal-Verkehr . . . . .   | 202                  | 81 | 148                             | 50 | 54          | 31 |          |    |
| b. Im Mecklenburgischen Verkehrsverehr . . . . .  | 53                   | 03 | 36                              | 31 | 16          | 72 |          |    |
| c. Im Hamburg-Mecklenburgischen Verkehrsverehr . . . . .  | 12 931               | 76 | 9 438                           | 40 | 3 493       | 36 |          |    |
| d. Im Nord-Ostsee-Verkehrsverehr . . . . .  | 788                  | 97 | 593                             | 14 | 195         | 83 |          |    |
| e. Im Hanseatisch-Ostdeutschen Verkehrsverehr . . . . .   | 939                  | 03 | 769                             | 63 | 169         | 40 |          |    |
| f. Im Niederdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 134                  | 33 | 98                              | 65 | 35          | 68 |          |    |
| g. Im Rheinisch-Niederdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 19                   | 10 | 16                              | 37 | 2           | 73 |          |    |
| h. In den Staatsbahn-Verkehren . . . . .  | 388                  | 30 | 307                             | 55 | 80          | 75 | 4 048    | 78 |
| 6) Ausnahmetarif für Braun- und Steinkohlen.<br>Im Lokal-Verkehr . . . . .                                  | 122 604              | 29 | 87 394                          | 02 | 35 210      | 27 | 35 210   | 27 |
| 7) Ausnahmetarif für Staunkalk (Kalkasche) ꝛ. zum Düngen.   |                      |    |                                 |    |             |    |          |    |
| a. Im Lokal-Verkehr . . . . .   | 1 832                | 47 | 1 356                           | 80 | 475         | 67 |          |    |
| b. Im Mecklenburgischen Verkehrsverehr . . . . .  | 453                  | 50 | 308                             | 95 | 144         | 55 |          |    |
| c. Im Hanseatisch-Ostdeutschen Verkehrsverehr . . . . .   | 32                   | —  | 23                              | 42 | 8           | 58 |          |    |
| d. Im Niederdeutschen Verkehrsverehr . . . . .  | 571                  | 07 | 356                             | 56 | 214         | 51 | 843      | 31 |
|   |                      |    |                                 |    | Zusammen    |    | 146 363  | 60 |



Das Verzeichnis enthält die Beschreibung der Bücher, welche in der Bibliothek der Universität zu Bonn vorhanden sind. Es ist alphabetisch geordnet und enthält die Titel, die Verfasser, die Ausgaben und die Preise der Bücher.











| Titel    |  | Verfasser |  | Ausgaben   |  | Preise    |  |
|----------|--|-----------|--|------------|--|-----------|--|
| I. Theil |  | II. Theil |  | III. Theil |  | IV. Theil |  |
| A. Theil |  | B. Theil  |  | C. Theil   |  | D. Theil  |  |
| 1. Buch  |  | 2. Buch   |  | 3. Buch    |  | 4. Buch   |  |
| 5. Buch  |  | 6. Buch   |  | 7. Buch    |  | 8. Buch   |  |
| 9. Buch  |  | 10. Buch  |  | 11. Buch   |  | 12. Buch  |  |
| 13. Buch |  | 14. Buch  |  | 15. Buch   |  | 16. Buch  |  |
| 17. Buch |  | 18. Buch  |  | 19. Buch   |  | 20. Buch  |  |
| 21. Buch |  | 22. Buch  |  | 23. Buch   |  | 24. Buch  |  |
| 25. Buch |  | 26. Buch  |  | 27. Buch   |  | 28. Buch  |  |
| 29. Buch |  | 30. Buch  |  | 31. Buch   |  | 32. Buch  |  |
| 33. Buch |  | 34. Buch  |  | 35. Buch   |  | 36. Buch  |  |
| 37. Buch |  | 38. Buch  |  | 39. Buch   |  | 40. Buch  |  |
| 41. Buch |  | 42. Buch  |  | 43. Buch   |  | 44. Buch  |  |
| 45. Buch |  | 46. Buch  |  | 47. Buch   |  | 48. Buch  |  |
| 49. Buch |  | 50. Buch  |  | 51. Buch   |  | 52. Buch  |  |
| 53. Buch |  | 54. Buch  |  | 55. Buch   |  | 56. Buch  |  |
| 57. Buch |  | 58. Buch  |  | 59. Buch   |  | 60. Buch  |  |
| 61. Buch |  | 62. Buch  |  | 63. Buch   |  | 64. Buch  |  |
| 65. Buch |  | 66. Buch  |  | 67. Buch   |  | 68. Buch  |  |
| 69. Buch |  | 70. Buch  |  | 71. Buch   |  | 72. Buch  |  |
| 73. Buch |  | 74. Buch  |  | 75. Buch   |  | 76. Buch  |  |
| 77. Buch |  | 78. Buch  |  | 79. Buch   |  | 80. Buch  |  |
| 81. Buch |  | 82. Buch  |  | 83. Buch   |  | 84. Buch  |  |
| 85. Buch |  | 86. Buch  |  | 87. Buch   |  | 88. Buch  |  |
| 89. Buch |  | 90. Buch  |  | 91. Buch   |  | 92. Buch  |  |
| 93. Buch |  | 94. Buch  |  | 95. Buch   |  | 96. Buch  |  |
| 97. Buch |  | 98. Buch  |  | 99. Buch   |  | 100. Buch |  |






Grossherzoglich Mecklenburgischen  
FRIEDRICH FRANZ-EISENBAHN

201

[illegible]

|   |                        |  |
|---|------------------------|--|
|  | zweigleisige Hauptbahn |  |
|  | eingleisige            | Do   |
|  | Do                     | Nebenbahn  |
|  | Do                     | Do   |
|  | Do                     | projectiert  |
|  | Do                     | Schmalspurbahn mit Haltestelle für Personen-Verkehr.   |
|  | Do                     | Do   |
|  | Do                     | Do   |
|  | Blackstation           |  Anschluss-Weiche |

Ob. fremde Bahnen.

|   |                           |
|---|---------------------------|
|  | Hauptbahn mit Station     |
|  | Nebenbahn . Do.           |
|  | im Bau begriffene Bahnen. |

.....Chaussee                      ~~~~~ Flüsse und Bäche  
.....Landesgrenze.                      a

1893

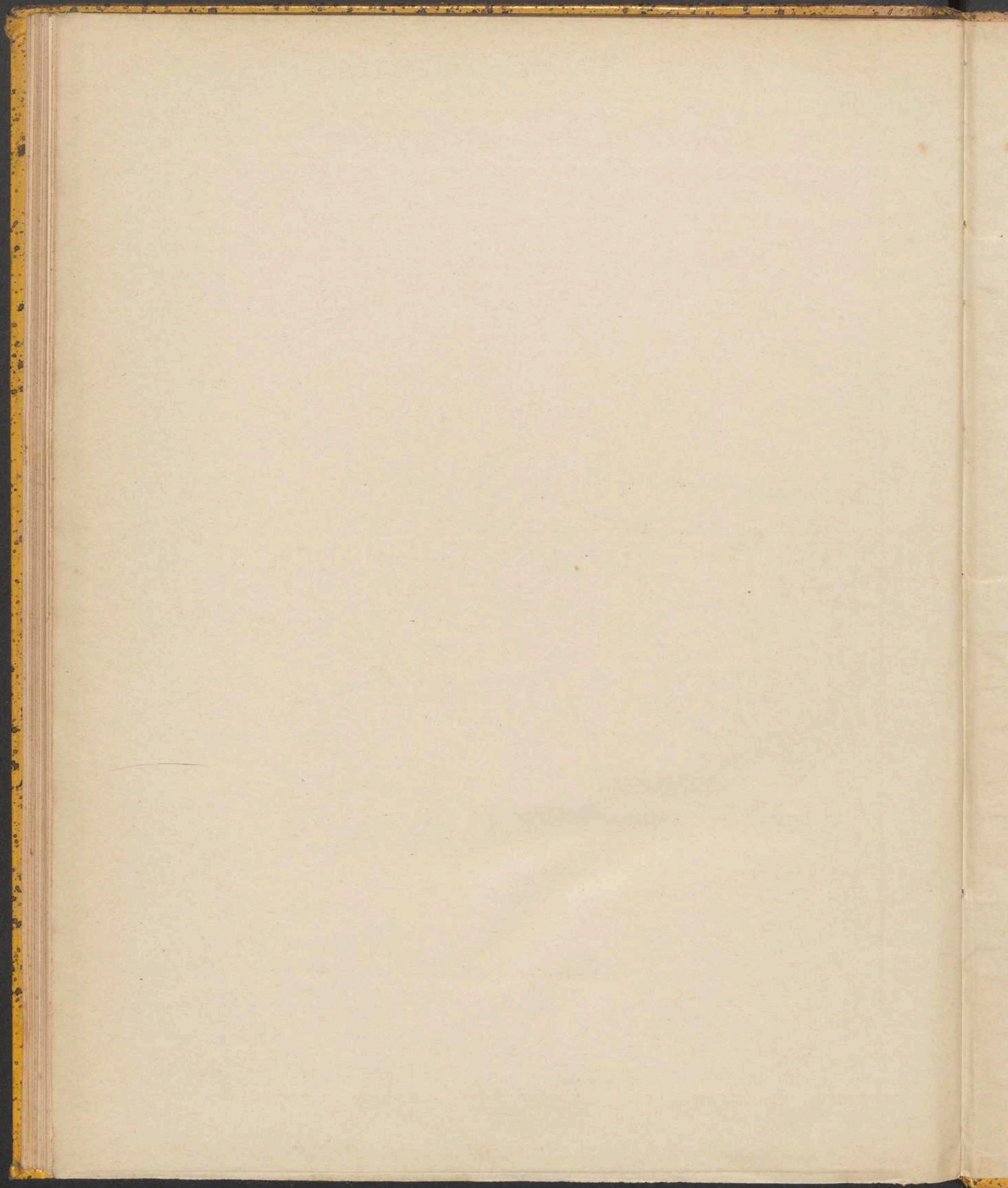




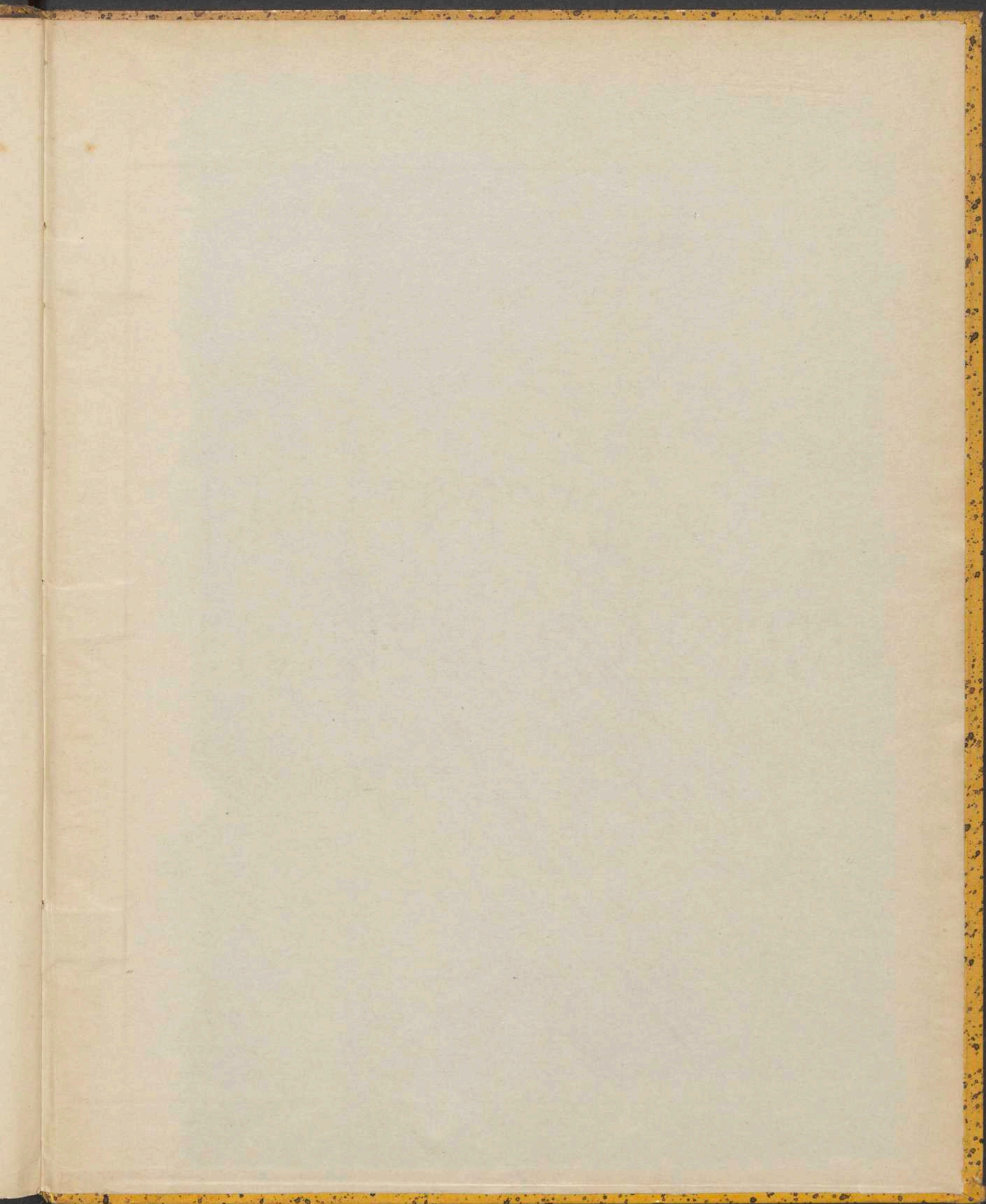


















| Nr. | Von                           | I.<br>Leihen.<br>Stück. | II.<br>Fahr-<br>zeuge.<br>Stück. | III. Vieh.                                     |                    |                  |         |           |         |                               |                  |                                  |        |
|-----|-------------------------------|-------------------------|----------------------------------|--|--------------------|------------------|---------|-----------|---------|-------------------------------|------------------|----------------------------------|--------|
|     |                               |                         |                                  | Pferde<br>Donke, Mäulen,<br>Maultiere,<br>Ose. | Ochsen,<br>Stiere. | Kühe,<br>Rinder. | Kälber. | Schweine. | Ferkel. | Schafe,<br>Lämmer,<br>Ziegen. | Gänse,<br>Puter. | Enten<br>u. kleines<br>Geflügel. | Hunde. |
|     |                               |                         |                                  | Stück.   | Stück.             | Stück.           | Stück.  | Stück.    | Stück.  | Stück.                        | Stück.           | Stück.                           | Stück. |
|     | Uebertrag                     | 16                      | 280                              | 2 346  | 579                | 5 009            | 3 132   | 18 205    | 943     | 25 938                        | 144              | 33                               | 1 902  |
| 38  | Kleinen . . . . .             | 1                       | —                                | 12   | 26                 | 75               | 49      | 20        | —       | 1 720                         | —                | —                                | 135    |
| 39  | Al. Grabow . . . . .          | —                       | —                                | —  | 2                  | 15               | —       | 108       | —       | —                             | —                | —                                | 5      |
| 40  | Al. Lunow . . . . .           | —                       | —                                | —  | —                  | 40               | 4       | 202       | —       | 251                           | —                | —                                | 19     |
| 41  | Alueß . . . . .               | —                       | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 17     |
| 42  | Krafow . . . . .              | —                       | —                                | —  | 8                  | 76               | 22      | 205       | 1       | 848                           | 550              | —                                | 77     |
| 43  | Kröpelin . . . . .            | 1                       | —                                | —  | 7                  | 270              | 128     | 1 474     | 2       | 890                           | —                | —                                | 36     |
| 44  | Salendorf . . . . .           | —                       | —                                | —  | 37                 | 164              | 55      | 923       | 15      | 3 412                         | 352              | —                                | 118    |
| 45  | Levenstorf . . . . .          | —                       | —                                | —  | 2                  | 5                | 1       | 17        | —       | —                             | —                | —                                | 9      |
| 46  | Ludwigslust . . . . .         | 8                       | 12                               | —  | —                  | 192              | 4       | 4         | 78      | 1 594                         | 3 983            | —                                | 210    |
| 47  | Lübeck . . . . .              | 15                      | 19                               | —  | —                  | 1 227            | 64      | 394       | —       | 1 296                         | 1 081            | 8                                | 334    |
| 48  | Lüblow . . . . .              | —                       | —                                | —  | —                  | 11               | 1       | 1         | —       | 1                             | —                | —                                | 14     |
| 49  | Lübtorf . . . . .             | —                       | —                                | —  | —                  | 18               | 24      | 2         | —       | —                             | —                | —                                | 28     |
| 50  | Lübtheen . . . . .            | —                       | —                                | —  | —                  | 3                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 5      |
| 51  | Lüdersdorf . . . . .          | —                       | —                                | —  | —                  | 1                | —       | 5         | —       | —                             | —                | —                                | 46     |
| 52  | Lüßow . . . . .               | —                       | —                                | —  | —                  | —                | 5       | 453       | —       | 74                            | —                | —                                | 49     |
| 53  | Malchin . . . . .             | —                       | 2                                | 189  | —                  | —                | 95      | 2 525     | 312     | 4 174                         | —                | —                                | 115    |
| 54  | Malß . . . . .                | —                       | —                                | —  | —                  | —                | —       | 5         | —       | —                             | —                | —                                | 29     |
| 55  | Mecklenburg . . . . .         | —                       | —                                | —  | —                  | —                | —       | 14        | —       | —                             | —                | —                                | 44     |
| 56  | Meyenburg-Grenze . . . . .    | —                       | —                                | 167  | —                  | —                | 01      | 976       | 65      | 1 142                         | 4 588            | —                                | 65     |
| 57  | Müstorf . . . . .             | —                       | —                                | —  | —                  | —                | 8       | 27        | —       | 1                             | —                | —                                | 17     |
| 58  | Nöln . . . . .                | —                       | —                                | 6  | 1                  | —                | —       | 80        | —       | 254                           | —                | —                                | 20     |
| 59  | Neubrandenburg . . . . .      | 6                       | 11                               | 1 276  | 105                | —                | —       | 2         | 254     | 2 419                         | 380              | —                                | 240    |
| 60  | Neubufow . . . . .            | —                       | —                                | 29   | 23                 | —                | —       | 1 342     | 146     | 1 187                         | 150              | —                                | 35     |
| 61  | Neu-Kalß . . . . .            | —                       | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 45     |
| 62  | Neukloster . . . . .          | —                       | —                                | 3  | 3                  | —                | —       | 339       | —       | 1 774                         | —                | —                                | 35     |
| 63  | Oerzenhof . . . . .           | —                       | —                                | 47   | 45                 | 1                | —       | 96        | —       | 1 148                         | —                | —                                | 38     |
| 64  | Partentin . . . . .           | —                       | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 13     |
| 65  | Plaaz . . . . .               | —                       | —                                | 8  | 23                 | 90               | —       | —         | —       | 616                           | 1 000            | —                                | 16     |
| 66  | Plate . . . . .               | —                       | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | 36      | —                             | 250              | —                                | 25     |
| 67  | Plau . . . . .                | 1                       | —                                | 74   | 29                 | 326              | —       | —         | —       | 171                           | —                | —                                | 40     |
| 68  | Plüschow . . . . .            | —                       | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 14     |
| 69  | Poggelow . . . . .            | —                       | —                                | 32   | —                  | 55               | —       | —         | —       | 936                           | —                | —                                | 14     |
| 70  | Priemerburg . . . . .         | —                       | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 34     |
| 71  | Rastow . . . . .              | 1                       | —                                | 3  | —                  | 3                | 6       | —         | —       | 1                             | —                | —                                | 35     |
| 72  | Reddelich . . . . .           | —                       | —                                | —  | —                  | 1                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 10     |
| 73  | Rostock F. F. . . . .         | 28                      | 28                               | 703  | 188                | 343              | 493     | —         | —       | 3 467                         | 798              | —                                | 431    |
| 74  | Rostock Ll. . . . .           | 2                       | 1                                | 52   | 14                 | 86               | —       | —         | —       | 188                           | —                | —                                | 94     |
| 75  | Sandhagen . . . . .           | —                       | —                                | —  | 2                  | 2                | —       | —         | —       | 11                            | —                | —                                | 7      |
| 76  | Schönau-Falkenhagen . . . . . | —                       | —                                | —  | 7                  | 8                | 2       | 16        | —       | —                             | —                | —                                | 24     |
| 77  | Schönberg . . . . .           | 3                       | —                                | 112  | 148                | 685              | 337     | 1 700     | —       | —                             | —                | —                                | 132    |
| 78  | Schwerin . . . . .            | 33                      | 46                               | 397  | 14                 | 301              | 74      | 1 130     | —       | —                             | 210              | —                                | 575    |
| 79  | Schwaan . . . . .             | —                       | —                                | 286  | 51                 | 861              | 92      | 2 576     | —       | —                             | —                | —                                | 148    |
| 80  | Schwinkendorf . . . . .       | —                       | —                                | 9  | 3                  | 100              | —       | 112       | —       | —                             | —                | —                                | 14     |
| 81  | Sponholz . . . . .            | —                       | —                                | 27   | 3                  | 54               | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 39     |
| 82  | Stavenhagen . . . . .         | —                       | —                                | 141  | 160                | 523              | 364     | 3 158     | —       | —                             | —                | —                                | 54     |
| 83  | Steinhausen . . . . .         | —                       | —                                | —  | —                  | —                | —       | —         | —       | —                             | —                | —                                | 1      |
| 84  | Sternberg . . . . .           | 1                       | —                                | 42   | 53                 | 208              | 87      | 3 098     | —       | —                             | —                | —                                | 86     |
| 85  | Strasburg-Grenze . . . . .    | 2                       | 12                               | 1 950  | 55                 | 318              | 27      | 112       | 118     | —                             | —                | —                                | 150    |
| 86  | Sufow . . . . .               | —                       | —                                | —  | 3                  | 130              | 9       | 20        | —       | —                             | —                | —                                | 16     |
| 87  | Sülstorf . . . . .            | —                       | —                                | —  | —                  | 1                | 15      | 8         | —       | —                             | —                | —                                | 11     |
|     | Uebertrag                     | 118                     | 412                              | 11 166   | 2 157              | 14 352           | 5 906   | 45 219    | 2 866   | 65 847                        | 20 836           | 41                               | 5 670  |