

Friedrich Franz III., Mecklenburg-Schwerin, Großherzog

Hohes Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsches Rescript vom 15. November 1894 betr. Umleitung der Schnellzüge zwischen Neustrelitz und Warnemünde auf der Strecke Lalendorf-Rostock über Güstrow und dementsprechende Regulirung der Personentarife : Landtags-Drucksache 1894

Rostock: Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei, [1894]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn176711320X>

Druck Freier  Zugang  OCR-Volltext

S o h e s

Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsches Rescript

vom 15. November 1894

betr.

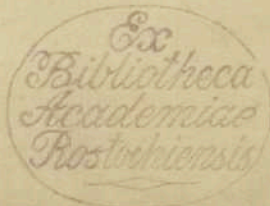
Umleitung der Schnellzüge zwischen Neustrelitz und

Warnemünde auf der Strecke

Lalendorf—Rostock über Güstrow

und

dementsprechende Regulirung der Personentarife.



Rostock.

Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei.

Mh 5831. 25.



UB Rostock

28\$ 010 357 408



WATERBURY

HONOLULU

THE HONOLULU WATERBURY

WATERBURY

Friedrich Franz

von Gottes Gnaden Großherzog von Mecklenburg 2c.

Nach der Unserem Rescripte vom 15. November v. Js. betreffend den Ankauf des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd 2c. beigegebenen Begründung war bei den Verstaatlichungs-Vorschlägen bereits in Aussicht genommen, auf der Strecke Lalen-^{dorf}-Rostock über Laage den Vollbahnbetrieb aufzuheben und dieselbe nach Maßgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen zu betreiben, die zwischen Neustrelitz und Warnemünde verkehrenden Schnellzüge aber über Güstrow und Schwaan zu leiten, auch für diese Strecke den Verkehr mit Nachtschnellzügen einzurichten.

Es war darauf hingewiesen, daß der directe Anschluß des Knotenpunktes Güstrow an den Schnellzugsverkehr mit Berlin die erwünschtesten Vorzüge biete, auch den Stationen an der Strecke Rostock-Laage-Lalendorf mit dieser Anordnung nur gedient sein könne, da dieselbe eine größere Berücksichtigung der localen Verkehrsinteressen wie bisher ermögliche.

Nachdem im Laufe dieses Jahres eine nähere Bearbeitung des Projectes stattgefunden hat, haben Wir über die Ausführung desselben mit Unserem Rescripte vom 14. d. M. betreffend den Nachtrag des außerordentlichen Haupt-Stats der Eisenbahn-Verwaltung pro 18⁹⁵/₉₆ Unseren getreuen Ständen eingehende Vorlagen bezüglich der erforderlichen baulichen Herstellungen mitgetheilt.

Angeschlossen lassen Wir euch nun zwei weitere Berichte Unserer General-Eisenbahn-Direction zugehen, in welchen zunächst dargelegt wird, daß in Folge der Umleitung der Schnellzüge über Güstrow eine Verlängerung der Fahrzeit derselben nicht zu befürchten sei, indem in anderer Weise ein Ausgleich geschaffen werden könne. Dabei ist vorgesehen, daß diese Züge in Lalendorf in der Richtung nach Neustrelitz zum Einsteigen, diejenigen in der Richtung von Neustrelitz zum Aussteigen von Personen halten werden mit der Begründung, daß bei dieser Maßnahme eine Beeinträchtigung der Verbindung zwischen Lalendorf und Rostock bei der Möglichkeit der Benutzung der zahlreichen anderen Züge in der Richtung Warnemünde bis und von Lalendorf nicht zu erblicken sein möchte.

Wir halten nach den Ausführungen der General-Eisenbahn-Direction die Leitung der Schnellzüge über Güstrow für durchaus angemessen, glauben aber, was die letzt erwähnte Anordnung für

die Station Lalendorf betrifft, die Entscheidung darüber bis dahin aussetzen zu sollen, daß die Fahrpläne im Speciellen bearbeitet und vom Landes-Eisenbahnrathe begutachtet sein werden.

Des Weiteren sind in jenen Berichten von unserer General-Eisenbahn-Direction Vorschläge über die Regulirung der Personen-Tarife auf der früheren Lloydstrecke mit einer bezüglichen Erläuterung gemacht worden, welche dahin gehen:

a. allen Fahrkarten zwischen Lalendorf und Rostock loco und transito, d. h. allen Fahrkarten, welche die Punkte Lalendorf und Rostock berühren, Gültigkeit über Güstrow und über Laage für alle Züge beizulegen, das Fahrgeld für die Strecke Lalendorf-Rostock aber in der Weise zu berechnen, daß die kürzeste Entfernung über Laage und die Normaltagen der Staatsbahn Anwendung finden;

b. im Verkehr zwischen Stationen der früheren Lloydstrecke und Stationen anderer Strecken nach den Normaltagen der Staatsbahn durchzurechnen, so daß für alle Züge nur eine Art Fahrkarten aufzulegen sein würde;

c. auch im reinen Localverkehr der früheren Lloydbahnstrecke die Normaltagen der Staatsbahn zur Anwendung zu bringen.

Indem Wir die Herstellung einer Einheitlichkeit der Personen-Tarife für sämtliche Strecken Unserer Eisenbahn-Verwaltung einmal für dringend wünschenswerth und nicht unbillig erachten, dann aber auch darauf hinweisen, daß nach den Vorschlägen für den größeren Theil der Reisenden Erleichterungen geschaffen werden, die in einzelnen Fällen eintretenden Fahrgelderhöhungen durchweg nicht erheblich sind und in der vorgeschlagenen Berechnung des Fahrgeldes für die Strecke Lalendorf-Rostock ein angemessener Ausgleich gegenüber der Mehrentfernung der über Güstrow geleiteten Schnellzüge gefunden und damit dem Beschlusse Unserer getreuen Stände vom 12. December v. J. entsprochen sein dürfte, so tragen Wir kein Bedenken, Uns mit den Vorschlägen einverstanden zu erklären.

Wir ertheilen euch den Auftrag, dieses Rescript mit Anlagen an Unsere auf dem gegenwärtigen Landtage versammelten getreuen Stände hinauszugeben.

Gegeben durch Unser Staats-Ministerium.

Schwerin, 15. November 1894.

Ad mandatum Serenissimi speciale.

v. Amsberg.

An

die Landtags-Commissarien,
Staatsminister von Bülow
und Staatsrath von Bülow

in

Malchin.

Schwerin, 6. October 1894.

Großherzogliche
General-Direction
der
Mecklenburgischen
Friedrich-Franz Eisenbahn.

Bericht zum hohen Erlaß

vom 4. Juli d. J.

J.-Nr. 9208

betrifft

Leitung der Schnellzüge zwischen Neustrelitz und
Warnemünde auf der Strecke Salendorf-Rostock
über Güstrow und dementsprechende Regulirung
der Personentarife.

Mit 2 Anlagen.

An
das hohe Großherzogliche Ministerium des Innern
hier selbst.

Nach Verstaatlichung der Linie Neustrelitz-Warnemünde verfügt die Großherzogliche Eisenbahn-Verwaltung zwischen den Punkten Salendorf und Rostock über zwei Linien mit Vollbahn-Betrieb, von denen die Linie über Laage eine Länge von 44 km, diejenige über Güstrow eine Länge von 50 km aufweist. Es kommt in Frage, auf der Strecke Salendorf-Rostock über Laage den Vollbetrieb aufzuheben und dieselbe nach Maßgabe der Bahn-Ordnung für die Neben-Eisenbahnen zu betreiben. Voraussetzung hierfür wäre, daß nach entsprechendem Umbau der Bahnhofsanlagen in Salendorf und Rostock die zwischen Neustrelitz und Warnemünde verkehrenden Schnellzüge, welche namentlich für den durchgehenden Personenverkehr von hervorragender Bedeutung sind, zwischen Salendorf und Rostock über die Güstrower Linie geführt werden.

Diese Maßnahme ist eine naheliegende Folge der veränderten Besitz-Verhältnisse, und deren Zweckmäßigkeit in wirtschaftlicher Beziehung dürfte ohne Weiteres einleuchten. Ganz besonderer Werth ist aber darauf zu legen, daß der in der Mitte des Landes liegende und für den Verkehr wichtige Eisenbahnknotenpunkt

Güstrow von den Schnellzügen berührt wird. Durch diese Aenderung wird die Bedeutung und der Nutzen der Schnellzüge für das Land sicherlich und in wünschenswerther Weise gehoben.

Bedenken aus Fahrplanrückichten stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Auf dem Wege über Güstrow ist zwar die Mehr-Entfernung von 6 km und der neue Halt in Güstrow zu überwinden, doch läßt sich dies ohne Verlängerung der Fahrzeit unschwer ausgleichen. Beim Halten der Schnellzüge in Güstrow wird sich der Uebergang zwischen diesen und den Anschlußzügen dort vollziehen. Diesem zufolge wird künftighin allen berechtigten Ansprüchen genügt, wenn in Lalendorf die Schnellzüge in der Richtung nach Neustrelitz nur noch zum Einsteigen, diejenigen in der Richtung von Neustrelitz nur noch zum Aussteigen von Personen halten, so daß die unter jetzigen Umständen für Lalendorf vorgesehene Haltezeit um 3 Minuten abgekürzt werden kann. Eine weitere Ausglei chung wird durch die Erhöhung der Fahrge schwindigkeit, welche auf der Strecke Lalendorf-Rostock über Laage nur 60 km in der Stunde beträgt, erreicht, wie denn auch in der Behandlung der Schnellzüge in Rostock bezüglich des Anschlusses von Hamburg eine Erleichterung und damit eine Zeitersparniß eintreten würde.

Für die nicht zu umgehende Regulirung der Personen-Tarife zwischen den Punkten Lalendorf und Rostock kommt nicht nur der Entfernungs-Unterschied zwischen den beiden Wegen über Laage und über Güstrow von 6 km in Betracht, sondern auch die Verschiedenheit der Einheits-Taxen der früheren Lloyd-Bahn und des übrigen Staatsbahnnetzes. Die kilometrischen Taxen der Lloyd-Bahnstrecke betragen nämlich:

	I. Cl.,	II. Cl.,	III. Cl.,
für Schnellzüge	9 Pf.,	6,67 Pf.,	4,67 Pf.,
	I. Cl.,	II. Cl.,	III. Cl., IV. Cl.,
für Personenzüge	8 Pf.,	6 Pf.,	4 Pf., 2 Pf.,
die Normal-Taxen des übrigen Netzes dagegen			
	für alle Züge		
	I. Cl.,	II. Cl.,	III. Cl., IV. Cl.,
	9 Pf.,	6 ¹ / ₃ Pf.,	4 ² / ₃ Pf., 2 ¹ / ₃ Pf.

In der Anlage

A

sind in verschiedener Weise für die Strecke Lalendorf-Rostock berechnete Fahrgeldsätze zum Vergleiche gestellt, und zwar sind grundlegend gemacht der Rechnung

unter A. die längere Entfernung über Güstrow und die alten (Normal-)Taxen der Staatsbahn,

unter B. die kürzere Entfernung über Laage und die abweichenden (Lloydbahn-)Taxen,

unter C. die kürzere Entfernung über Laage und die Normal-Taxen der Staatsbahn.

Während die Rechnungen unter A und B die bestehenden verschiedenen Fahrgeldsätze der beiden Wege darstellen, ist die Rechnung unter C aufgestellt, um zu prüfen, ob durch diese nicht ein gangbarer Ausweg zur Schaffung gleicher, für beide Strecken anwendbare Sätze gefunden werden könnte.

Der wesentlichste Theil des nicht unbedeutenden Personenverkehrs zwischen Rostock und den Stationen östlich von Lalen-
dorf bewegt sich schon jetzt, wie dies auch durch die Zugverbindungen erklärlich ist, über Güstrow zu den höchsten Fahrgeldsätzen unter A, und auf der Linie über Laage fällt der Haupttheil des Verkehrs auf die Schnellzüge mit Anwendung der höheren Schnellzug-Fahrgeldsätze unter B, so daß von den niedrigsten Personenzug-Fahrgeldsätzen unter B nur ein verhältnißmäßig kleiner Theil der zwischen Lalen-
dorf und Rostock verkehrenden Reisenden berührt wird. Darnach würde sich die Rechnung unter C für das Publicum außerordentlich günstig stellen, da dieselbe für den großen Theil der immer über Güstrow fahrenden Reisenden durchweg recht erhebliche Ermäßigungen, für den bisherigen Schnellzug-Verkehr über Laage noch in der II. Classe eine geringe Ermäßigung und nur für den nicht so belangreichen bisherigen Personenzug-Verkehr über Laage Erhöhungen von 10 bis 30 Pfennigen herbeiführt. Im Durchgangs-Verkehre über die Punkte Lalen-
dorf-Rostock werden diese Erhöhungen durch die bei der Rechnung unter C ermöglichte Durchrechnung und einmalige Abrundung des Fahrgeldes für die ganze Strecke zum Theil sogar aufgehoben oder doch abgemindert, wie die Anlage A unter II an dem Beispiele Teterow-Doberan zeigt. Der Durchgangs-Verkehr ist von wesentlicher Bedeutung, da in Lalen-
dorf die Linien über Waren und Malchin, in Rostock die Linien über Doberan, Warnemünde und Ribnitz anschließen.

Von dem Publicum und namentlich von den Inhabern von Rückfahrkarten dürfte es ohne jede Frage als eine große Annehmlichkeit empfunden werden, wenn allen die Punkte Lalen-
dorf und Rostock berührenden Fahrkarten ausnahmslos Gültigkeit sowohl über Laage, als auch über Güstrow beigelegt würde, um je nach der Zuglage beliebig den einen oder anderen Weg benutzen zu können.

Diese Maßnahme, auf welche auch die jetzigen Besitzverhältnisse hinweisen, wird ohne erhebliche Opfer der Eisenbahn zwar nicht durchführbar, möchte aber doch thunlich erscheinen, wenn zur Fahrgeldberechnung gemäß der Rechnung unter C in Anlage A gegriffen würde.

Wir kommen demnach zu dem Vorschlage, allen Fahrkarten zwischen Lalen-
dorf und Rostock loco und transito Gültigkeit über Güstrow und über Laage für alle Züge beizulegen und das Fahrgeld für die Strecke Lalen-
dorf-Rostock in der Weise zu berechnen,

daß die kürzeste Entfernung über Laage und die Normaltagen der Staatsbahn Anwendung finden.

Da hiernach für eine Theilstrecke der früheren Lloydbahn schon eine Abweichung von den bisherigen Tagen eintreten müßte, liegt die Erwägung nahe, ob nicht aus Zweckmäßigkeitsrücksichten und zur Erreichung der sehr wünschenswerthen Einheitlichkeit für das ganze Staatsbahnnetz eine weitere Vereinfachung in der Fahrgeldberechnung herbeizuführen sein möchte.

In der Anlage

B

sind für Entfernungen von 10 bis 40 km die Fahrgeldsätze A nach den Tagen der früheren Lloydbahn, B nach den Normaltagen der Staatsbahn ersichtlich gemacht, um die Unterschiede festzustellen, welche die verschiedene Rechnung ergibt. Für Schnellzüge fällt diese zu Gunsten der Normaltagen aus, wogegen die Personenzugsätze nach Lloydtagen, wenn man von der I. Classe als wenig in Frage kommend und nicht belangreich abieht, sich je nach der Streckenlänge und Classe um 10 bis 30 Pfennig niedriger stellen.

Sofern es sich um einen Verkehr zwischen Stationen an der Lloydbahnstrecke und Stationen an den übrigen Strecken des Staatsbahnnetzes, also gewissermaßen um einen directen Verkehr im Localverkehr handelt, kommen in der Regel nur kurze Lloydbahnstrecken und die erwähnten geringen Unterschiede in Frage. Wird in diesem Verkehre die Verschiedenheit der Tagen beachtet, so müssen die Theilsätze für die Lloydstrecken und für die andern Strecken für sich berechnet, abgerundet und dann zusammengelegt, auch besondere Fahrkarten für Lloyd-Schnellzüge und Lloyd-Personenzüge aufgelegt werden. Bei Durchrechnung nach Normaltagen unter einmaliger Abrundung würden kleine Unterschiede in vielen Fällen aufgehoben, durchweg also geringere als die nachgewiesenen Abweichungen verbleiben.

Diese Sachlage führt uns zu dem weiteren Vorschlage, im Verkehr zwischen Stationen der früheren Lloydstrecke und Stationen anderer Strecken nur eine Art Fahrkarten für alle Züge unter Durchrechnung nach den Normaltagen der Staatsbahn aufzulegen.

Es bleibt dann noch der reine Local-Verkehr der früheren Lloydbahnstrecke übrig, für welchen hauptsächlich die Personenzüge mit den niedrigen Lloydtagen in Betracht kommen, da die Schnellzüge, abgesehen von den Endstationen und der über Güstrow zu bedienenden Station Rostock, nur in Valendorf und Waren halten.

Dringend zu wünschen wäre auch hier die Anwendung der Staatsbahntagen im Interesse der Einheitlichkeit, zumal die Fahrgeldunterschiede durchweg nicht sehr erheblich sind.

Vergleichung der Fahrgeldsätze zwischen Palendorf und Rostock loco und transito.

A. Rechnung nach alten Taxen über **Güstrow**.

B. " " " " " Saage.

C. " " Normaltaxen über den kürzesten Weg.

km	Rechnung.	Schnellzug, einfache Fahrt.			Personenzug, einfache Fahrt.				Alle Züge, Rückfahrt.	
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	II.	III.
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>

I. Palendorf loco — Rostock loco.

50	A	4,50	3,20	2,40	4,50	3,20	2,40	1,20	4,80	3,50
44	B	4,00	3,00	2,10	3,60	2,70	1,80	0,90	4,10	2,70
44	C	4,00	2,80	2,10	4,00	2,80	2,10	1,10	4,20	3,10
Rechnung C										
	gegen A weniger	0,50	0,40	0,30	0,50	0,40	0,30	0,10	0,60	0,40
	" B mehr	—	—	—	0,40	0,10	0,30	0,20	0,10	0,40
	" B weniger	—	0,20	—	—	—	—	—	—	—

II. Palendorf transito — Rostock transito — Teterow-Doberan.

82	A	—	5,20	3,90	—	5,20	3,90	—	7,80	5,80
74	B	—	5,00	3,60	—	4,70	3,30	—	7,10	4,90
73	C	—	4,70	3,50	—	4,70	3,50	—	7,00	5,20
Rechnung C										
	gegen A weniger	—	0,50	0,40	—	0,50	0,40	—	0,80	0,60
	" B mehr	—	—	—	—	—	0,20	—	—	0,30
	" B weniger	—	0,30	0,10	—	—	—	—	0,10	—

Vergleichung von Fahrgeldsähen.

A. Rechnung nach Tagen der früheren Lloydbahn.

B. Rechnung nach Normaltagen.

km	Rechnung.	Schnellzug, einfache Fahrt.			Personenzug, einfache Fahrt.				Alle Züge, Rückfahrt.	
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	II.	III.
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
10	A	0,90	0,70	0,50	0,80	0,60	0,40	0,20	0,90	0,60
	B	0,90	0,70	0,50	0,90	0,70	0,50	0,30	1,00	0,70
	B gegen A mehr weniger	—	—	—	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	A	1,40	1,10	0,80	1,20	0,90	0,60	0,30	1,40	0,90
	B	1,40	1,00	0,70	1,40	1,00	0,70	0,40	1,50	1,10
	B gegen A mehr weniger	—	—	—	0,20	0,10	0,10	0,10	0,10	0,20
		—	0,10	0,10	—	—	—	—	—	—
20	A	1,80	1,40	1,00	1,60	1,20	0,80	0,40	1,80	1,20
	B	1,80	1,30	1,00	1,80	1,30	1,00	0,50	1,90	1,40
	B gegen A mehr weniger	—	—	—	0,20	0,10	0,20	0,10	0,10	0,20
		—	0,10	—	—	—	—	—	—	—
25	A	2,30	1,70	1,20	2,00	1,50	1,00	0,50	2,30	1,50
	B	2,30	1,60	1,20	2,30	1,60	1,20	0,60	2,40	1,80
	B gegen A mehr weniger	—	—	—	0,30	0,10	0,20	0,10	0,10	0,30
		—	0,10	—	—	—	—	—	—	—
30	A	2,70	2,10	1,50	2,40	1,80	1,20	0,60	2,70	1,80
	B	2,70	1,90	1,40	2,70	1,90	1,40	0,70	2,90	2,10
	B gegen A mehr weniger	—	—	—	0,30	0,10	0,20	0,10	0,20	0,30
		—	0,20	0,10	—	—	—	—	—	—
35	A	3,20	2,40	1,70	2,80	2,10	1,40	0,70	3,20	2,10
	B	3,20	2,30	1,70	3,20	2,30	1,70	0,90	3,40	2,50
	B gegen A mehr weniger	—	—	—	0,40	0,20	0,30	0,20	0,20	0,40
		—	0,10	—	—	—	—	—	—	—
40	A	3,60	2,70	1,90	3,20	2,40	1,60	0,80	3,60	2,40
	B	3,60	2,60	1,90	3,60	2,60	1,90	1,00	3,80	2,80
	B gegen A mehr weniger	—	—	—	0,40	0,20	0,30	0,20	0,20	0,40
		—	0,10	—	—	—	—	—	—	—

Schwerin, den 6. November 1894.

Großherzogliche
General-Direction
der
Mecklenburgischen
Friedrich-Franz Eisenbahn.

Bericht zum hohen Erlaß

vom 15. October d. J.

J.-Nr. 13122

betrifft

Leitung der Schnellzüge zwischen Neustrelitz und
Warnemünde auf der Strecke Salendorf-Kostock
über Güstrow.

An
das hohe Großherzogliche Ministerium des Innern
hiersebst.

J.-Nr. I 11810.

Dem Vorschlage, die Schnellzüge zwischen Neustrelitz und Warnemünde bei Leitung über Güstrow in Salendorf für die Richtung nach Neustrelitz nur zum Einsteigen und für die Richtung von Neustrelitz nur zum Aussteigen halten zu lassen, liegt die Annahme zu Grunde, daß diese Schnellzüge alsdann für Salendorf (wie auch für Teterow etc.) nur noch bezüglich des Verkehrs nach und von der Richtung Neustrelitz eine Bedeutung haben werden. Durch das Halten der Schnellzüge in Salendorf für die Richtung nach Neustrelitz auch zum Aussteigen und für die Richtung von Neustrelitz auch zum Einsteigen würde allerdings die Möglichkeit gegeben sein, diese Schnellzüge neben den zahlreichen anderen Zügen noch in der Richtung Warnemünde bis und von Salendorf zu benutzen. Daß hierfür aber unter den gedachten veränderten Verhältnissen ein wirkliches Bedürfnis vorliegen sollte, vermögen wir nicht zu erkennen. Da mit der Leitung der Schnellzüge über Güstrow die Absicht verbunden ist, die Anschlüsse nach Güstrow zu verlegen, so können bei Reisen von und nach Salendorf in der Richtung Warnemünde auf der Strecke Salendorf-Güstrow die Anschlußzüge und mit Umsteigen in Güstrow auf der übrigen

Strecke die Schnellzüge benutzt werden, wie dies auch für Teterow etc. der Fall sein wird. Eine Beschränkung der Verbindungen zwischen Laldorf und Rostock dürfte in der vorgeschlagenen Maßnahme also nicht zu erblicken sein.

Uns leitet das Bestreben, die Schnellzüge zweckentsprechend durchzuführen und denselben den Charakter als Schnellzüge durch Vermeidung jedes unmotivirten Aufenthalts nach Möglichkeit zu wahren. Sollte trotz der eintretenden Sachlage aber besonderer Werth darauf gelegt werden, daß die Schnellzüge in Laldorf auch zum Zwecke des Ein- und Aussteigens für Reisen nach und von der Richtung Warnemünde halten, so würde die Erfüllung solches Verlangens, bei welchem lediglich der geringfügige Laldorfer Ortsverkehr in Frage kommen kann, die geplante Zugumlegung zwar erschweren, nicht aber unausführbar machen.

Vergleichung der Fahrgeldsätze zwischen Calend und Rostock loco und transito.

ung nach alten Tagen über Güstrow.

" " " " Laage.

" Normaltagen über den kürzesten Weg.

km	Rechnung.	Fahrt.				Personenzug, einfache Fahrt.				Alle Züge, Rückfahrt.	
		I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	II.	III.
		M				M	M	M	M	M	M

I. Calend

Rostock loco.

50	A	4,50	3,20	0	3,20	2,40	1,20	4,80	3,50
44	B	4,00	3,00		2,70	1,80	0,90	4,10	2,70
44	C	4,00	2,80		2,80	2,10	1,10	4,20	3,10
Rechnung C gegen A weniger		0,50	0,40	0,30		0,30	0,10	0,60	0,40
" B mehr		—	—	—		0,30	0,20	0,10	0,40
" B weniger		—	0,20	—		—	—	—	—

II. Calendorf transito — Rostock transito

Doberan.

82	A	—	5,20	3,90	—	—	7,80	5,80
74	B	—	5,00	3,60	—	—	7,10	4,90
73	C	—	4,70	3,50	—	4,00	7,00	5,20
Rechnung C gegen A weniger		—	0,50	0,40	—	0,50	0,80	0,60
" B mehr		—	—	—	—	—	—	0,30
" B weniger		—	0,30	0,10	—	—	0,10	—