



Geschäftsbericht des Deutsch-Nordischen Lloyd Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft : für das Betriebsjahr ...

1892(1893) : Geschäftsbericht für das Jahr ...

[Rostock]: Druck von Adlers Erben, [1893]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn176534087X>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft.

Geschäftsbericht

für das Jahr 1892.



MK-5810³⁰ Druck von Adlers Erben. 14653

Deutsch-Nordischer Lloyd

Eisenbahn- und Dampfschiff-Actien-Gesellschaft

Geschäftsbericht

für das Jahr 1892



11-511

Der ordentlichen Generalversammlung gestatten wir uns hieneben den Rechnungsabschluss und die Bilanz nebst Gewinn- und Verlust-Conto für das Geschäftsjahr 1892 vorzulegen und dabei Folgendes zu berichten.

a. Zustand der Bahn und der Betriebsmittel.

Der Zustand der Bahn und der Betriebsmittel ist durchweg ein guter.

Für Erweiterungsbauten sind zu Lasten des Bau-Contos im Geschäftsjahre 99 698,67 *ℳ* verausgabt. — Es sind in Folge der Einrichtung des Nachtdienstes die Wärterhäuser und Wärterbuden erweitert und vermehrt. Das Stationsgebäude in Warnemünde ist durch einen Anbau für die Zwecke der Postverwaltung erweitert. Auf dem Bahnhofe Rostock ist ein neuer Locomotivschuppen erbaut, wodurch auch eine Verlegung der Drehscheibe nothwendig wurde.

Auf dem Bahnhofe Waren ist eine Anschlussbahn nach der Zuckerfabrik daselbst und auf der Feldmark Sophienhof zwischen den Stationen Vollrathruhe und Grabowhöfe eine neue Ladeweiche hergestellt worden.

Ausserdem sind auf einzelnen Stationen Viehställe und auf der Station Kayenmühle eine grössere Laderampe errichtet.

Die Schiffe sind mit electricischer Beleuchtung und electricen Scheinwerfern zur besseren Sicherung des Nachtdienstes und insbesondere der Hafeneinfahrten ausgerüstet worden.

Die Kosten des Anbaues an das Stationsgebäude in Warnemünde und der dadurch verursachten Verlegung der Retirade betragen zusammen 14 205,33 *ℳ* und werden uns mit 7 % von Seiten der Post verzinst.

Bahn und Betriebsmittel sind vorschriftsmässig in gutem Zustande erhalten.

Wiederholt sind die eingehendsten Revisionen und Prüfungen vorgenommen und sind besonders auch die gesammten Brücken fortgesetzt genau beobachtet und mehrfachen Belastungsproben unterzogen. Nicht

minder haben wiederholte Besichtigungen der Schiffe und eine Dockung derselben, sowie eine Revision und Druckprobe der Kessel stattgefunden.

Die durch die Witterungsverhältnisse verursachten Schäden an dem Bahnkörper, den Dämmen und Böschungen sind beseitigt worden.

b. Betrieb und Verkehr.

Im Betriebe der Bahn und der Schiffslinie ist im Vergleich zu den früheren Jahren insofern eine Veränderung und Erweiterung eingetreten, als mit dem 1. Mai 1892 eine tägliche Doppelverbindung vice versa zwischen Berlin und Kopenhagen über unsere Linie hergestellt und in Folge dessen auf der ganzen Bahnstrecke ein Nachtdienst eingerichtet ist. Zur Wahrung der Rentabilität waren wir aber genöthigt, an Stelle der für die Nachtverbindung eingelegten 2 neuen Schnellzüge zwei Tages-Personenzüge eingehen zu lassen. Um indess eine Schädigung des Tages-Personenverkehrs zu vermeiden und den Interessen des Localverkehrs Genüge zu leisten, haben wir, an Stelle der aufgehobenen beiden Personenzüge, die Güterzüge für den Personenverkehr mit nutzbar gemacht.

Der Bahnbetrieb hat im Uebrigen, gleichwie im vorigen Jahre, in geregelter Weise stattgefunden. Der Schiffsbetrieb hingegen hat wegen der Quarantaine vor Gjedser, welche von Anfang September bis 21. November gedauert hat, empfindliche Störungen erleiden müssen. Dagegen haben Unterbrechungen in Folge von Eisverhältnissen im vergangenen Jahre nicht stattgefunden.

An dem Betriebe der Dampferlinie Warnemünde-Gjedser theiligt sich seit dem 1. Mai 1892 die Vereinigte Dampfschiffsgesellschaft in Kopenhagen mit einem Schiffe.

In Warnemünde ist Seitens der Stadt Rostock nunmehr auch die südliche Seite des Hafengebassins für den Bahnverkehr nutzbar gemacht. Das dahin führende neue Hafengleis ist gegen Schluss des Jahres von uns in Betrieb genommen.

An Zugkilometern sind geleistet:

im Jahre	Schnell-	Personen-	Güter- Z ü g e	Gemischte	Arbeits-	Zusammen	Leerfahrten
1892	145910	236969	47622	61564	3115	494580	15596

Es haben dieselben betragen:

1891	92893	290840	106666	—	2660	493059	15517
1890	93014	306014	94879	—	1785	495692	10413
1889	92898	290711	84238	18595	1196	469043	8639
1888	92282	261530	86077	11592	5107	463591	13893
1887	91980	273183	115494	—	3679	495928	31074

An Wagenachskilometern wurden geleistet:

im Jahre	Personenwagen			Postwagen		
	eigene	fremde	zusammen			
1892	2872354	831030	3703384	681428		
Es haben dieselben betragen:						
1891	2733579	695390	3428769	566385		
1890	2663278	825857	3489135	570509		
1889	2583188	560644	3143822	569390		
1888	2543612	467094	3010706	565298		
1887	1943258	489281	2432539	581580		
im Jahre	Gepäckwagen			Güterwagen		
	eigene	fremde	zusammen	eigene	fremde	zusammen
1892	871999	94388	966387	1568957	2182628	3751585
Es haben dieselben betragen:						
1891	920729	34908	955337	1522875	1674399	3197274
1890	958081	78284	1036365	1909142	1634974	2944116
1889	914119	37680	951799	1375859	1219499	2595358
1888	935882	3601	939483	1372527	1414878	2878405

Ueber die beförderten Gütermengen etc. in den verschiedenen Jahren und die Transportlänge derselben giebt nachfolgende Zusammenstellung Auskunft.

Es sind transportirt resp. geleistet:

im Jahre	Eilgut		Stückgut		Ladungen		Vieh		Summa	
	t.	tkm.	t.	tkm.	t.	tkm.	t.	tkm.	t.	tkm.
1892	933	47320	18446	921284	187444	7600305	8190	842361	215013	9411270
Es haben dieselben betragen:										
1891	792	42150	17664	830328	174454	5713470	11122	750795	204032	7336683
1890	649	34812	13905	645610	178557	5655406	4998	364622	198109	6700450
1889	518	27688	10682	507542	153688	4937024	2355	171871	167223	5644125
1888	537	23809	15966	705309	123256	4065231	2205	159393	141964	4953742
1887	919	58720	13334	612747	113122	3792710	6190	563728	133565	5028905

Die Frequenz des Personen- und Gepäckverkehrs ergibt sich aus folgenden Zahlen:

im Jahre	Anzahl der beförderten Personen					Summa der Personen	Anzahl der Personen-Kilometer					Summa der Personen-Kilometer	Hunde. Anzahl	Gepäck To.
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	Militär		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	Militär			
	1892	6258	71658	210052	130773	8632	427367	411805	3741262	6394152	3801676	448143	14797038	1202
1891	5795	70467	204810	129383	9132	419587	391611	3633525	5855916	3669234	531676	14081962	1483	1566
1890	4788	52057	136686	110269	7655	311455	392623	3501602	5623754	3221350	483900	13223229	1390	1605
1889	3624	43969	135821	108607	4250	296271	290060	2841863	5239854	2798050	292344	11462171	1069	1452
1888	3855	56073	186531	77610	4822	328891	243960	2382000	4335680	2627784	268438	9857862	983	1091
1887	2589	56520	189950	85231	9897	344187	139964	2125000	4152104	2812822	364406	9594297	1507	1121

im Jahre	Einnahme an Personen - Fahrgeld					Einnahme für Gepäck und Hunde	Summa aller Einnahmen
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	Militär		
1892	32601	199324	225152	76033	6722	19429	559261
1891	29307	182842	201149	73385	7975	16387	511045
1890	29180	181260	199688	64425	7257	15252	497062
1889	24518	158996	188055	55961	4385	14001	445916
1888	19601	166790	172265	57811	4295	13115	433827
1887	11631	131325	179856	56819	6450	11948	398029

Der gesammte Verkehr unserer Bahn- und Schiffslinie hat, wie die Tabellen ergeben, sich auch im verflossenen Geschäftsjahre in erfreulicher Weise fortentwickelt. Es ist das Resultat um so befriedigender, als die ausserordentlichen Schädigungen in Berücksichtigung gezogen werden müssen, welche alle Norddeutschen Bahnen durch die in der letzten Jahreshälfte herrschende Cholera erlitten haben.

Ferner kommt in Betracht, dass die schon im vorigen Jahresberichte erwähnten Eisenbahnzustände in Mecklenburg und die uns schwer schädigenden Concurrenzen ungemindert fortbestehen. Nur der von der Mecklenburgischen Staatsbahn eingeführte im Verkehr mit unserem Unternehmen aber verweigerte Kohlenausnahmetarif ist in Folge der fortgesetzten Klagen der Stadt Rostock und deren Handelsinteressenten endlich von der Mecklenburgischen Staatsbahn-Verwaltung zum 1. Februar 1893 beseitigt.

In der im letzten Geschäftsberichte ebenfalls erwähnten Processsache gegen die Mecklenburgische Staatsbahn-Verwaltung, wegen Nichterfüllung eines s. Zt. mit der Güstrow-Plauer Eisenbahn abgeschlossenen Instradirungsvertrages, hat inzwischen das Grossherzogliche Landgericht zu Schwerin ein die Mecklenburgische Staatsbahn verurtheilendes Erkenntniss gefällt.

Gegen dies Erkenntniss ist Seitens der Verwaltung der Mecklenburgischen Staatsbahn beim Grossherzoglichen Ober-Landesgerichte Berufung eingelegt und nun zunächst dessen Entscheidung zu erwarten.

c. Einnahme.

Die Gesamteinnahme aller Titel stellt sich für das Geschäftsjahr 1892 auf

1 301 671,03 M.

Es hat dieselbe betragen:

im Jahre 1891	1 215 776,47 M.
„ „ 1890	1 133 036,77 „
„ „ 1889	991 425,02 „
„ „ 1888	933 557,99 „
„ „ 1887	996 245,80 „

Die Mehreinnahme im Jahre 1892 beträgt in der Endsumme, verglichen mit der Gesamteinnahme des Jahres 1891

85 894,56 M.

Stellt man aber die Einnahmen aus den einzelnen Verkehrszweigen den Einnahmen im Vorjahre gegenüber, so ergibt sich eine Steigerung von insgesamt 112 115,56 *M* und zwar:

a. 1) Einnahmen aus dem Personenverkehr pro 1892	559 261,33	<i>M</i>
2) desgleichen pro 1891	511 045,38	„
	mithin mehr	48 215,95 <i>M</i>
b. 1) Einnahmen aus dem Güterverkehr pro 1892	541 830,07	<i>M</i>
2) desgleichen pro 1891	488 884,85	„
	mithin mehr	52 945,22 „
c. 1) Einnahmen für Mitbenutzung von Bahnhöfen von anderen Verwaltungen pro 1892	19 466,00	<i>M</i>
2) desgleichen pro 1891	15 618,49	„
	mithin mehr	3 847,51 „
d. 1) Erträge aus Veräusserungen pro 1892	12 153,50	<i>M</i>
2) desgleichen pro 1891	5 046,62	„
	mithin mehr	7 106,88 „
	zusammen also wie oben	112 115,56 <i>M</i>

Den vorstehend specificirten Mehreinnahmen bei den Titeln I, II, III und V steht bei den Titeln IV, VI und VII eine Mindereinnahme gegenüber und zwar

bei Titel IV Miethe für Wagen	2 295,84	<i>M</i>
„ „ VI Zinseinnahme	19 532,01	„
und „ „ VII Einnahmen des Schiffsverkehrs	4 393,15	„
	zusammen also	26 221,00 <i>M</i>

Die wirkliche Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr beträgt $14\frac{1}{2}\%$, aus dem Güter- und Viehverkehr 13% .

Die Nettopluseinnahme zu unseren Gunsten stellt sich aber auf nur $9\frac{1}{2}\%$ bzw. 10% , denn es muss in Berücksichtigung gezogen werden, dass die Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft zu Kopenhagen, welche auf der Linie Gjedser-Warnemünde das gewöhnliche Touren-Postschiff an Stelle unseres zweiten zurückgezogenen Postschiffes eingestellt hat, an den Schiffseinnahmen zur Hälfte participirt und dieser Einnahmethheil also in unserer Rechnung nicht mehr erscheint.

Die Mindereinnahme sub Titel IV (Miethe für Wagen) ist eine Folge der jetzigen Eisenbahn-Verhältnisse in Mecklenburg.

Die Mindereinnahme sub Titel VI ist darin begründet, dass wir im Jahre 1891 eine ausserordentliche Zinseinnahme von rot. 23 000 *M* hatten.

d. Ausgaben.

Die Ausgaben aller Titel stellen sich für das verflossene Rechnungsjahr, einschliesslich derjenigen Kosten, welche dem Erneuerungs- und Reservfonds zur Last fallen, auf insgesamt:

954 938,24 M.

Es haben dieselben betragen:

im Jahre 1891	870 301,64 M
„ „ 1890	831 602,39 „
„ „ 1889	731 413,12 „
„ „ 1888	619 521,77 „
„ „ 1887	577 426,39 „

Die Mehrausgabe gegenüber dem vorigen Jahre beträgt:

	1890	1891	1892	
a. sub Titel I (Gehälter der Directoren und Beamten)	152645,16	158795,37	170599,33	+ 11803,96 M
b. sub Titel II	117452,38	116541,42	122283,80	+ 5742,38 „
c. „ „ III	195041,00	170852,98	187031,82	+ 16178,84 „
d. „ „ IV	54876,34	85747,63	72140,21	— 13607,42 M
e. „ „ V	135031,44	142490,80	155810,72	+ 12819,92 „
f. „ „ VI	8551,51	41749,69	62832,25	+ 21082,56 „
g. „ „ VII	672,28	—	—	—
h. „ „ VIII	22783,47	19872,08	28092,41	+ 8220,33 „
i. „ „ IX	25585,98	15615,36	27493,73	+ 11878,37 „
k. „ „ X	118962,33	118636,31	129153,97	+ 10517,66 „
	831602,39	870301,64	954938,24	+ 98244,02 M — 13607,42 M
				= + 84636,60 M

Die Mehrausgabe sub Tit. I und II ist hauptsächlich eine Folge des eingeführten Nachtdienstes, zum geringeren Theile aber auch in Gehaltserhöhungen und vermehrten Kohlen- und Oelprämien begründet.

Von den 16 000 M Mehrausgabe sub Tit. III entfallen 2000 M auf vermehrte Druckkosten etc., 3000 M auf Heizung und Erleuchtung der Stationen, etwa 8000 M auf grössere Zinszahlungen und der Rest auf eine einmalige Beitragsleistung (als Mitglied des Vereins deutscher Privatbahnen) zu den Kosten des Unfalls auf Bahnhof Goldstein. Die Minderausgabe sub Tit. IV entfällt mit circa 6000 M auf geringere Kosten für Schneeverwehungen und der Rest auf die übrigen Positionen. Beim Titel V (Kosten des Bahntransports) entfallen von der Mehrausgabe 2000 M auf Feuerungsmaterial und rot. 10 800 M auf Unterhaltung der Locomotiven und Wagen. Der vermehrte Kohlen-Consum ist eine Folge der vergrösserten Fahrgeschwindigkeit unserer Züge und des gesteigerten Verkehrs. An den Betriebsmitteln sind im Laufe des vergangenen Rechnungsjahres mehrfach grössere nicht jährlich wiederkehrende Reparaturen und Renovirungen ausgeführt.

Ebenso sind sub Tit. VI umfassendere Erneuerungen sowohl bei den Betriebsmitteln, wie auch bei den Schwellen bewirkt worden. Die Gesamt-Ausgabe dieses Titels kommt übrigens bei den zum Erneuerungsfonds zu leistenden Beiträgen in Abzug. Ebenso kommen an den Zuschüssen zum Reservefonds 2 984,48 *M* der Ausgaben sub Tit. III Pos. 11 und 6000 *M* der Ausgaben sub Tit. IV Pos. 5 in Abzug.

Die Mehrausgabe sub Tit. VIII ist in den erhöhten Kosten des Bahnhofes Neustrelitz begründet. Fortgesetzt sind wir bei der preussischen Staatsbahn-Verwaltung bemüht gewesen, eine Verminderung unserer Beitragskosten und insbesondere eine anderweitige Vertheilung der Rangirkosten zu erzielen. Die Verhandlungen sind bisher zwar ohne Erfolg geblieben, indess werden wir unsere Bemühungen fortsetzen.

Für den Schiffsbetrieb sind die Ausgaben um 10 517,66 *M* gestiegen und zwar hauptsächlich für Feuerungsmaterial. Es liegt dieses darin, dass wir trotz der Einstellung des dänischen Dampfers doch 50 Fahrten mit unseren Schiffen mehr gemacht haben als im Vorjahre.

Im laufenden Jahre wird sich das Verhältniss voraussichtlich günstiger gestalten.

Die Mehrausgabe sub Tit. IX entfällt ausschliesslich auf die Anmietung einer grösseren Anzahl Leihwagen. Diese Ausgaben, sowie manche andere liessen sich vermindern, wenn die in Mecklenburg bestehenden Concurrenz-Verhältnisse beseitigt würden. Bei den jetzigen Concurrenz-Verhältnissen ist es unausbleiblich, dass nicht bloss entbehrliche Zugkilometer und eine ausserordentlich hohe Anzahl vollständig überflüssiger Wagenachskilometer geleistet werden, sondern es ist auch eine rationelle Ausnutzung der Wagen unmöglich. Wir geben die Hoffnung nicht auf, dass die Mecklenburgische Staatsbahn-Verwaltung, welche ja diese Nachteile noch im grösseren Masse empfinden muss, schliesslich dazu kommen wird, im eigenen Interesse und im Interesse des gesammten Handels- und Verkehrslebens, ihre jetzige Stellung den Privatbahnen gegenüber zu ändern und alle diejenigen Concurrenzen zu beseitigen, die unmöglich nutzbringend sein können.

Unsererseits wird unentwegt an den Grundsätzen festgehalten werden, welchen s. Zt. der Mecklenburgische Staats-Commissar, jetziger General-Director der Mecklenburgischen Staatsbahnen, vor der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Mecklenburg dahin Ausdruck gab, dass jede Bahn auf den Verkehr der anderen billige Rücksicht zu nehmen habe, weil alle Bahnen im Interesse des Landes erbaut seien und dieses auf das Schwerste geschädigt würde, wenn durch Konkurrenzmanöver irgend welcher Art die Lebensfähigkeit einer Bahn untergraben würde. Wenn den Concurrenzbestrebungen Thür und Thor geöffnet

werde, so kämen die Bahnen in Gefahr, nicht mehr als öffentliche Verkehrsanstalten zu gelten, sondern auf das Niveau eines gewöhnlichen Frachtführers herabzusinken. Weiter wurde von dem genannten Staats-Commissar, und wir haben keine Ursache daran zu zweifeln, dass seine Auffassung auch diejenige der hohen Regierung war, u. A. erklärt:

„Sollte es gelingen, allgemeine Normen für den Verkehr aufzustellen, so dürfte nicht nur dem öffentlichen Interesse, sondern auch dem eigenen Interesse der Bahnen entsprochen werden, denn es würde dadurch nicht nur die Erstellung der Tarife und der Instradierungsvorschriften, sowie aller hiermit im Zusammenhange stehenden Arbeiten sich vereinfachen, sondern es würde auch jeder unwirtschaftliche Aufwand, zu dem man in der Hitze der Concurrenz leicht komme, vermieden werden.“

Dieser Standpunkt, den wir als den nur allein richtigen anerkennen, bringt in der That den grössten Nutzen für alle Bahnen, **mögen sie, wie der genannte Staats-Commissar ausdrücklich hervorhob, vom Staate oder von Privaten verwaltet werden.**

Den nach der anliegenden Bilanz sich ergebenden Betriebs-Ueberschuss schlagen wir vor, wie folgt, zu verwenden:

a. Zur Verzinsung der Prioritäts-Anleihe	236 130,00 M.
b. Zur Tilgung der Prioritäts-Anleihe	23 870,00 „
c. Als Saldo vortrag	89 750,37 „
von welch' letzterem dem Erneuerungsfonds zugeführt werden können	89 000,00 „

**Die Direction
des Deutsch-Nordischen Lloyd
Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft.**

A. Becké. Schlaaff. Sieges.

Bilanz

Activa.

Baukosten der Hauptbahn Neustrelitz-Warnemünde		ℳ	08
" " Zweigbahn Vollrathruhe-Dahmen	ℳ 16498451.10		
" " Rostocker Hafenbahn	" 230851.25		
" " Schiffe	" 248394.77		
" " Bahn-Betriebsmittel, nachträglich beschaffte	" 788528.—		
" " Verwaltungsgebäude	" 248351.65		
" " sonstige	" 77449.53		
	" 134703.48		
	ℳ 18226729.78		
Abschreibungen	" 67500.—	18159229	78
Actien der Nordischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft		25000	—
Effecten		250309	—
Depositen		54661	60
Materialien für Oberbau und Betriebsmittel	ℳ 24273.09		
" für den sonstigen Betrieb	" 96040.98	120314	07
Debitoren		464029	56
Kassenbestände bei der Hauptkasse	ℳ 3874.18		
" " den Stationskassen	" 21593.52	25467	70
		ℳ	19099011 71

Debet.

Gewinn- und

Betriebs-Ausgabe		ℳ	08
Verzinsung der Prioritäts-Anleihe		954938	24
Tilgung " " "		236130	—
Saldo		23870	—
		89750	37
		ℳ	1304688 61

Rostock, den

Die Di

A. Becké. Schlaaff.

di scher Lloyd.

z pro 1892.

Passiva.

	<i>M</i>	<i>Œ</i>
Actien-Capital Lit. A.	4500000	—
„ Lit. B.	4500000	—
Prioritäts-Obligationen	5891500	—
Landes-Subventionen	1334134	—
Erneuerungsfonds	225264	91
Reservefonds I (concessionsmässiger)	11467	29
„ II (gesetzlicher)	41000	—
Cautionen	54811	60
Creditoren	2451083	54
Gewinn- und Verlust-Conto	89750	37

M | 19099011 | 71

Verlust-Conto.

Credit.

	<i>M</i>	<i>Œ</i>
Uebertrag aus dem Vorjahre	3017	58
Betriebs-Einnahme	1301671	03

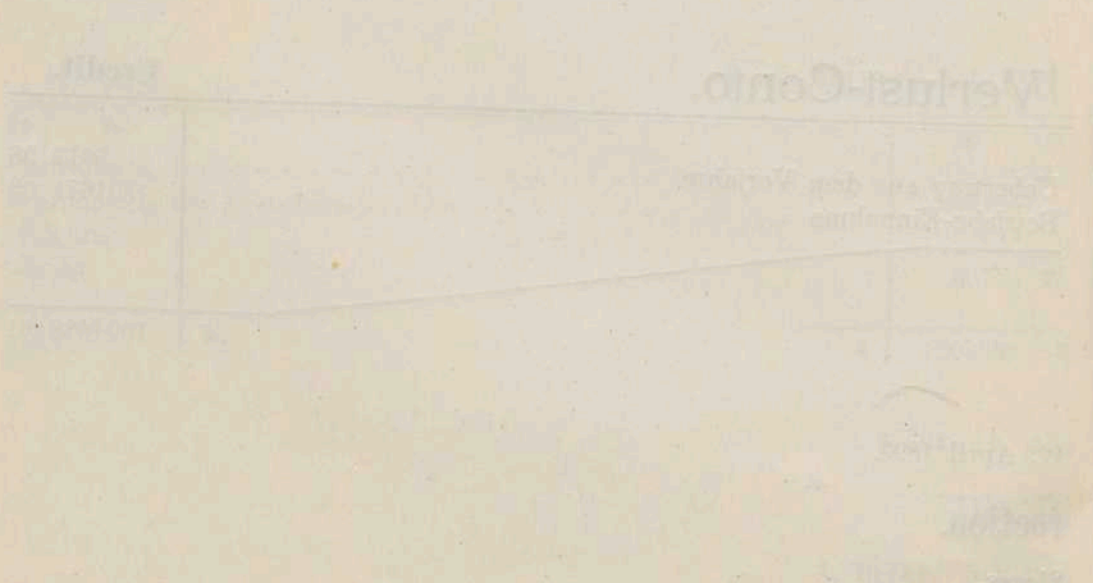
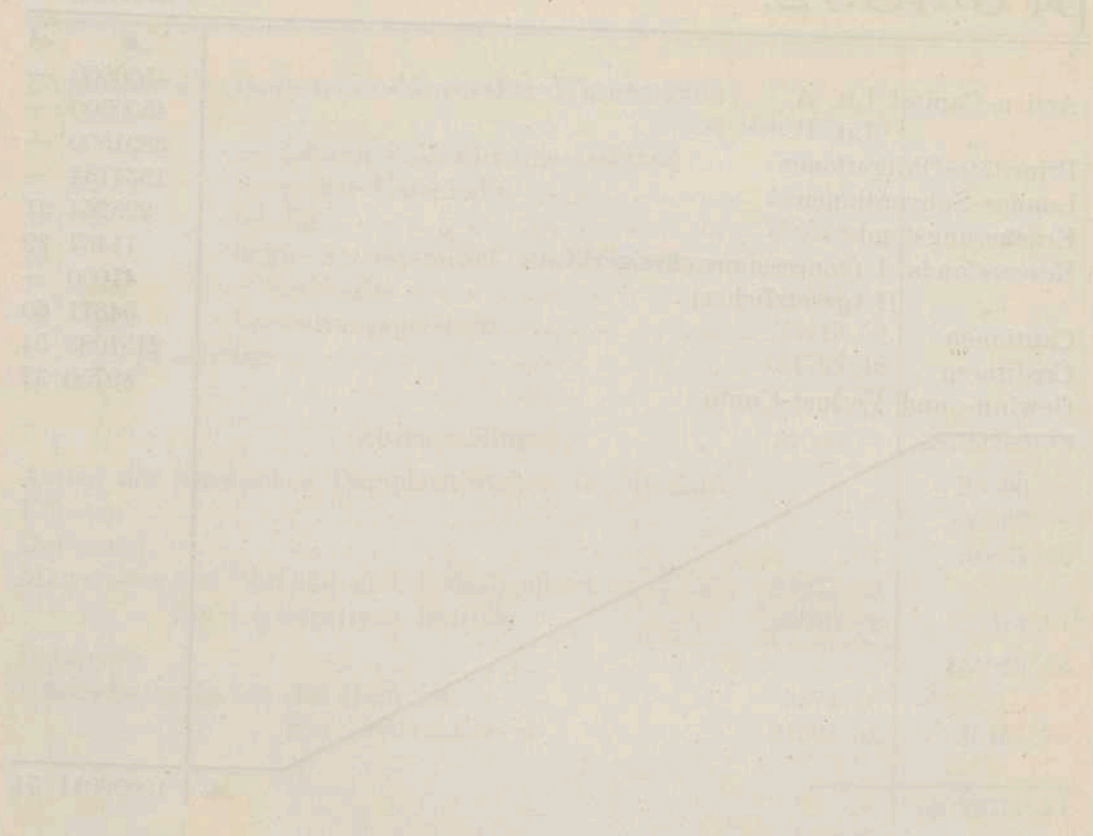
M | 1304688 | 61

12. April 1893.

rection.

Sieges.

1892



Water Board
 1892

d. Ausgaben.

Die Ausgaben aller Titel stellen sich für das verflossene Rechnungsjahr, einschliesslich derjenigen Kosten, welche dem Erneuerungs- und Reservefonds zur Last fallen, auf insgesamt:

954 938,24 M.

haben dieselben betragen:

im Jahre 1891	870 301,64 M
„ „ 1890	831 602,39 „
„ „ 1889	731 413,12 „
„ „ 1888	619 521,77 „
„ „ 1887	577 426,39 „

Die Mehrausgabe gegenüber dem vorigen Jahre beträgt:

a. sub	1890	1891	1892	
der Beamten	52645,16	158795,37	170599,33	+ 11803,96 M
b. sub Tit. I	452,38	116541,42	122283,80	+ 5742,38 „
c. „ „ II	1,00	170852,98	187031,82	+ 16178,84 „
d. „ „ IV	24	85747,63	72140,21	- 13607,42 M
e. „ „ V		142490,80	155310,72	+ 12819,92 „
f. „ „ VI		41749,69	62832,25	+ 21082,56 „
g. „ „ VII				
h. „ „ VIII		22,08	28092,41	+ 8220,33 „
i. „ „ IX		36	27493,73	+ 11878,37 „
k. „ „ X			129153,97	+ 10517,66 „
	85	54938,24	+ 98244,02 M	- 13607,42 M
				= + 84636,60 M

Die Mehrausgabe sub Tit. I ist hauptsächlich eine Folge des eingeführten Nachtdienstes, der hauptsächlich in den Theile aber auch in Gehaltserhöhungen und vermehrte Zulagen und Prämien begründet.

Von den 16 000 M Mehrausgabe sub Tit. IV entfallen 2000 M auf vermehrte Druckkosten etc., 3000 M auf Erleuchtung der Stationen, etwa 8000 M auf grössere Reparaturen und der Rest auf eine einmalige Beitragsleistung (als Minderleistung der deutschen Privatbahnen) zu den Kosten des Unfalls an der Station. Die Minderausgabe sub Tit. IV entfällt mit circa 1000 M auf geringere Kosten für Schneeverwehungen und der Rest auf Reparaturen der Stationen. Beim Titel V (Kosten des Bahntransports) entfallen 2000 M Mehrausgabe 2000 M auf Feuerungsmaterial und rot. 1000 M auf Unterhaltung der Locomotiven und Wagen. Der vermehrte Verbrauch ist eine Folge der vergrösserten Fahrgeschwindigkeit und des gesteigerten Verkehrs. An den Betriebsmitteln sind des vergangenen Rechnungsjahres mehrfach grössere nicht wiederkehrende Reparaturen und Renovierungen ausgeführt.