



... Bericht der Eisenbahn-Committe über die Verwaltung der Staats-Eisenbahnen

**1.1891 : : de dato Sternberg den 8. December 1891**

Rostock: Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei, 1891

**<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1765637988>**

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

# Erster Bericht

der

Eisenbahn-Committe

über die

## Bewaltung der Staats-Eisenbahnen

de dato Sternberg den 8. December 1891.



---

Rostock.

Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei.

1891.

MK-5831<sup>6</sup>



Erster Theil

Geographische Beschreibung

der Provinz Brandenburg

von Johann Heinrich Meier

Verlag

der Buchhandlung des Königl. Universitäts-Bibliothekars

1784

# I. Bericht der Eisenbahn-Committe

über

die Verwaltung der Staatseisenbahnen.

Auf dem vorigjährigen Landtage sind von der damaligen Committee ad Cap. II. der Mecklenburg-Schwerinschen Landtags-Proposition zwei Hauptberichte vom 9. und 15. December erstattet, welche gedruckt vorliegen. Beide Berichte sind von der Landtags-Versammlung genehmigt. Dieselben enthalten eine Reihe von Anträgen, und haben wir es für geboten erachtet, vor dem Eintritt in die Lösung der uns jetzt zugewiesenen Aufgabe festzustellen, ob und inwieweit diesen Anträgen Folge gegeben ist. Damit wird gleichzeitig ein Theil der uns überwiesenen Propositionen des Engern Ausschusses Erledigung finden.

## I.

Zum I. Bericht der Committee ad Cap. II. vom 9. December 1890 und Landtags-Beschluß de eod. dato.

1. Der Etat pro 18<sup>92/93</sup> ist diesmal mit Rescript vom 17. October d. J. vor dem Ante-Comitial-Convent herausgegeben, dem ständischen Antrag also entsprochen. Dagegen hat es sich nach den Ausführungen des Rescripts vom 19. October d. J. nicht als ausführbar erwiesen, die Betriebs-Rechnung pro 18<sup>90/91</sup> selbst dem Landtage vorzulegen, da dieselbe erst im October d. J. hat zum Abschluß gebracht werden können und zunächst der Super-Revision zu unterziehen war. Mit dem letztgedachten Rescript sind aber herausgegeben: der General-Extract der Rechnung der Friedrich Franz- und Wismar-Narow-Eisenbahn pro 18<sup>90/91</sup> nebst Bericht der General-Direction über die Betriebs-Rechnung 18<sup>90/91</sup>, ferner Abschriften der Hauptrechnung der Eisenbahn-Verwaltung pro 18<sup>90/91</sup>, wie dieselbe von der General-Direction abgelegt ist, mit Bericht



derselben und Abschrift der Rechnung des Sicherheitsfonds. Ueber die Frage, ob diese Vorlagen die erforderliche Grundlage für die Durchberathung des Stats pro 18<sup>92/93</sup> gewähren, werden wir uns bei der Besprechung desselben über die Vorlagen selbst in einem besonderen Abschnitte unseres II. Berichts äußern.

Anzuerkennen dürfte es jedenfalls sein, daß es große Schwierigkeiten hat, dem ständischen Wunsche, die Rechnung schon vor dem Ante-Comitial-Convente oder auf dem Landtage zu erhalten, zu entsprechen, da die Super-Revision des umfangreichen Materials immerhin eine sehr gerammte Zeit erfordern wird.

2. Die Verwendung der an die General-Eisenbahn-Direction baar abgelieferten 1526 501 *M* 89 *S*, sowie der dieser zugegangenen 1311500 *M* in Consols, cf. pag. 5 des I. Berichts pro 1890, wird sich aus der Rechnung pro 18<sup>90/91</sup> ergeben.

Die Rechnung des Baufonds der Friedrich Franz-Eisenbahn bis ult. März 1890 liegt jetzt vor und wird in einem besonderen Abschnitt dieses Berichts behandelt werden.

3. Die im I. Bericht pro 1890 pag. 8 gewünschte Uebersicht der Gehalte ergibt sich aus der Rechnung pro 18<sup>90/91</sup> und aus dem zum Etat pro 18<sup>92/93</sup> vorgelegten allgemeinen Besoldungs-Stat.

Somit ist der dem Engern Ausschuss durch Landtags-Beschluß vom 9. December v. J. ad B. Nr. 1 des Berichts zur Ausgabe ertheilte Auftrag erledigt.

## II.

### Zum II. Bericht der Committee ad Cap. II. vom 15. December 1890 und Landtags-Beschluß de eod. dato.

1. Ad 1 des II. Berichts pag. 3. Betreffend die rechtzeitige Vorlage des Stats und der Rechnung der Eisenbahn-Verwaltung verweisen wir auf I sub 1 des jetzigen Berichts und auf unsere im Verlaufe desselben noch zu machenden Ausführungen. Das Gleiche gilt wegen der Rechnung des Baufonds.

2. Ad 2 des II. Berichts.

Im Allgemeinen ist anzuerkennen, daß der Stat pro 18<sup>92/93</sup>, welchem eine erläuternde Denkschrift beigegeben, den ständischen Wünschen mehr entspricht, wie dies von dem Stat pro 18<sup>91/92</sup> gesagt werden konnte. Immerhin sind die Einnahmen und Ausgaben nicht so eingehend erläutert, wie dies bei den preussischen Stats geschieht, welche letztere durch streckenweise Behandlung der einzelnen Positionen sehr werthvolles Material für die Stat-Prüfung bieten.

Der II. Bericht hielt solche Erläuterungen für unerlässlich und empfahl nur von einem directen Antrage zunächst abzusehen, weil seitens der Herren Landtags-Commissarien darauf hingewiesen wurde, daß die Rechnung der Eisenbahn-Verwaltung, welche in



Mecklenburg, anders wie in Preußen, den Ständen zugehe, immer das zuverlässigste Material für eine Etat-Prüfung abgeben und und in vielen Fällen eine specielle Begründung von Statansätzen entbehrlich machen würde. Die Committee schlug in Folge dessen vor, zwar eine genauere Begründung des Stats zu beanspruchen, im Uebrigen aber abzuwarten, ob die Formirung der Rechnung den obigen Voraussetzungen entsprechen werde.

Unter I unseres jetzigen Berichts ist darauf hingewiesen, daß die Rechnung pro 18<sup>90/91</sup> noch nicht vorliegt, wohl aber der General-Extract dieser Rechnung mit Bericht der General-Direction, sowie Abschrift der Betriebsrechnung pro 18<sup>90/91</sup> nebst Bericht als Grundlagen für die Etat-Prüfung pro 18<sup>92/93</sup> herausgegeben sind.

Von der Rechnung pro 1889 bis ult. März 1890, welche uns mit Belägen zugegangen ist, können wir nur soviel sagen, daß dieselbe in der kurzen auf dem Landtage zu Gebote stehenden Zeit nur sehr summarisch geprüft werden kann und bei der Umfänglichkeit derselben Zweifel entstehen, ob die Rechnung wirklich einen ausreichenden Ersatz bieten würde für die im vorigen Jahre in Aussicht genommene genauere Erläuterung des Stats nach Art der preussischen Verwaltung. Zudem wird voraussichtlich die superrevidirte Rechnung auch in Zukunft niemals rechtzeitig vorliegen.

Diese Erwägungen bestimmen uns zu dem Antrage:

Stände wollen die Vorlegung der Jahresrechnung auf dem Landtage als Regel nicht in Anspruch nehmen, dagegen aber beanspruchen, daß neben der Vorlage der General-Extracte aus der Betriebs- und Haupt-Rechnung nebst erläuternden Berichten nur die Stats, diese aber mit der eingehenden Begründung, wie solche von den preussischen Eisenbahn-Directionen den Stats beigegeben wird, vorgelegt werden, auch diese Vorlagen allemal vor dem Ante-Comitial-Convent herausgegeben werden; die Stats nebst Begründung in einer gewissen Anzahl von Druckemplaren.

3. Ad 3 des II. Berichts. Dem Antrage, daß in Zukunft im Etat ordentliche und außerordentliche Einnahmen und Ausgaben getrennt, die Ausgaben, welche der Erneuerung dienen, als ordentliche in den Etat, diejenigen, welche zur Erweiterung des Unternehmens, z. B. zur Vermehrung der Betriebsmittel gemacht sind, als außerordentliche dort eingestellt werden, ist bereits für den Etat pro 18<sup>91/92</sup> nach Verhandlung mit dem Engern Ausschusse, vergl. Drucksache 88, Folge gegeben. Hier sind die auf vorigjährigem Landtage bewilligten 530 000 *M* zur Vermehrung der Betriebsmittel in extraordinario der Ausgabe, die erforderliche Anleihe in gleichem Betrage in extraordinario der Einnahme eingestellt. Sofern auf gegenwärtigem Landtage zu gleichen Zwecken Geldmittel bewilligt werden sollten, ist der Etat pro 18<sup>92/93</sup> entsprechend zu berichtigen.



## 4. Ad 4 des II. Berichts.

Aus der Abschrift der Rechnung des Sicherheitsfonds pro 18<sup>90/91</sup> ergibt sich, daß nach den ständischen Anträgen cf. auch § 5 der Normativ-Bestimmungen von dem Ueberschuß von 1 187 475 *M* 53 *℔* der Betrag von 800 000 *M* zur Dotirung des Sicherheitsfonds verwandt ist, welchem auch der Ueberschuß pro 18<sup>90/91</sup> von 3 560 *M* 85 *℔* zugeflossen ist. Vergl. Druckfache 107, 108.

Nach § 5 der Normativ-Bestimmungen kommen diesem Fonds neben den Ueberschüssen im Sinne des § 4 auch die Zinsen seines Capitalstocks zu. Pro 18<sup>90/91</sup> sind demselben aber in der Rechnung keine Zinsen berechnet. Eingezogene Erkundigungen haben ergeben, daß die Zinsen pro 18<sup>90/91</sup> auf 800 000 *M* dem Betriebe zugewiesen sind und in der Summe von 66 800 *M* Tit. VI. Einnahme sub 5 des Etats pro 18<sup>90/91</sup> „Zinsen und Coursegewinn“ einbezogen sein werden und dürften hienach Zinsen erst ab 1. April d. J. dem Fonds zufließen, wie denn auch zu dem entsprechenden Titel der Einnahme im Etat pro 18<sup>91/92</sup> nur 25 000 *M* in Ansatz gebracht sind. Uns will dies Verfahren nicht als zutreffend erscheinen. Ultimo März 1890 ergab sich ein Ueberschuß von 1 187 475 *M* 53 *℔*, aus welchem vereinbarungsmäßig 800 000 *M* in den Sicherheitsfonds zu legen waren; daraus folgt, daß diesem auch pro 18<sup>90/91</sup> die Zinsen zukommen müssen, so lange nicht ein Anderes vereinbart ist. Dies liegt nicht vor, und ist aus der Genehmigung des Etats pro 18<sup>90/91</sup> nicht zu folgern.

Wir beantragen daher:

die Zinsen pro 1. October 1890 und 1. April 1891 auf 800 000 *M* für den Sicherheitsfonds zu beanspruchen.

Wird dieser Antrag angenommen, so ist die Betriebs-Ausgabe pro 18<sup>92/93</sup> mit der Erstattung von 28 000 *M* und den Zinsen darauf pro 18<sup>91/92</sup> à 3½ % zu belasten.

## 5. Ad 5 des II. Berichts.

Zur Vermehrung der Betriebsmittel sind 1890 außerordentlich 530 000 *M* bewilligt, hinzukommen 100 000 *M*, welche aus den Betriebs-Ueberschüssen des Etatsjahrs 18<sup>90/91</sup> für den gleichen Zweck vorgesehen sind.

Das hohe Rescript vom 20. October d. J. enthält die näheren Nachweise über die Verwendung dieser Mittel.

Es sind verausgabt im Rechnungsjahr 18<sup>90/91</sup> 349 392 *M* 39 *℔*,  
 nämlich für 30 Stück offene Güterwagen ohne Bremse à 3050,53 *M*  
 91 515,91 *M*  
 10 Stück Plattformwagen ohne Bremse à 3499,34 *M* 34 993,35 „  
 in dieseitigen Werkstätten erbaut.  
 20 Stück offene Wagen mit Bremse à 3635,74 *M* 72 714,73 „  
 erbaut in Breslau.

Latus 199 223,99 *M*



|  |             |                     |
|--|-------------|---------------------|
|  | Transport   | 199 223,99 <i>M</i> |
| 10 Stück offene Wagen ohne Bremse à 2973,20 <i>M</i> | 29 732,00 " |                     |
| erbaut in Güstrow.                                   |             |                     |
| 20 Stück offene Wagen ohne Bremse à 2892,80 <i>M</i> | 57 856,00 " |                     |
| 10 Stück mit Bremse à 3453,44 <i>M</i>               | 34 534,40 " |                     |
| 10 Stück ohne Bremse à 2450 <i>M</i>                 | 24 500,00 " |                     |
| 1 Stück mit Bremse                                   | 3 050,00 "  |                     |
| durch Bau-Inspector Müller-Teterow erbaut; in        |             |                     |
| Summa 111 offene Güterwagen und 2 Langholz-          |             |                     |
| Lade-Krähne  | 496,00 "    |                     |
|  | <hr/>       |                     |
|  | Summa       | 349 392,39 <i>M</i> |

Pro 18<sup>91/92</sup> sind in Bestellung gegeben:

|  |                    |  |
|--|--------------------|--|
| 1 Personenzugs-Locomotive zu                     | 46 500,00 <i>M</i> |  |
| 1 Güterzugs-Locomotive zu                        | 44 150,00 "        |  |
| 1 Tender-Locomotive zu                           | 28 150,00 "        |  |
| 5 bedeckte Güterwagen mit Bremse à 3774 <i>M</i> | 34 740,00 "        |  |
| 5 dgl. ohne Bremse à 3174 <i>M</i>               |                    |  |
| 6 offene Güterwagen mit Bremse à 3185 <i>M</i>   | 19 109,40 "        |  |
| 14 offene Güterwagen ohne Bremse à 2595 <i>M</i> | 36 328,66 "        |  |

Diese 20 Güterwagen sind bereits geliefert.

|   |             |
|---|-------------|
| 1 Gepäckwagen mit Postabtheilung        | 6 082,00 "  |
| 3 Personenwagen IV. Cl. à 6100 <i>M</i> | 18 300,00 " |

Die Ausgabe pro 18<sup>91/92</sup> wird betragen 233 360,00 *M* und sind zu weiteren Neubeschaffungen 47 247 *M* vorhanden, über deren Verwendung Schlusnachweisung bis zum nächsten Landtage vorbehalten wird.

Es ergibt sich hieraus, daß die bewilligten 530 000 *M* theils bestimmungsgemäße Verwendung gefunden haben, theils solche finden werden. Gegen die zum Ansatz gebrachten Preise sind Einwendungen nicht zu erheben und stimmen die geschehenen bzw. in Aussicht genommenen Neuanschaffungen wesentlich mit den 1890 vorgesehenen, vgl. II. Bericht pag. 7, überein. Auf dem nächsten Landtage ist die Schlußabrechnung zu erwarten.

Der II. Bericht de 1890 pag 8, 9 rechnet noch mit der Möglichkeit, daß pro 18<sup>90/91</sup> ein Ueberschuß aus der Betriebsverwaltung von 180 032 *M* vorhanden sein werde, auf welchen zur Deckung des außerordentlichen Bedarfs zurückgegriffen oder welcher doch zur Rückzahlung hierfür aufgenommener Anleihen verwandt werden könne.

Wir haben hier nur zu constatiren, daß dieser Ueberschuß sich nach den Darlegungen des hohen Rescripts vom 25. Juni d. J., vergl. Drucksachen 106, 107, 108, in Wirklichkeit auf 3560 *M* 85  $\frac{1}{2}$  gestellt hat, welche, da im Uebrigen die Eisenbahnverwaltung ihre sämtlichen Verpflichtungen aus § 4 der Normativ-Be-



stimmungen pro 18<sup>90/91</sup> erfüllt hat, nach § 5 derselben dem Sicherheitsfonds zugewiesen sind. Wir behalten uns vor, auf dies Ergebniß an anderer Stelle zurückzukommen.

6. Ad 6 des II. Berichts zur Vermehrung des Betriebsfonds sind auf dem Landtage 1890 bewilligt 370 000 M —  $\frac{1}{2}$  demselben stand an Ueberschüssen aus der Verstaatlichung zu Gebot . . . . . 387 475 M 53  $\frac{1}{2}$   
Sa. 757 475 M 53  $\frac{1}{2}$ .

Vorausgesetzt ward dabei, daß in den vorzulegenden Etats der Betriebsfonds als Einnahmeposten erscheint.

Diese Voraussetzung ist eingetreten. Bereits in dem mit dem Engern Ausschuß festgestellten Hauptetat pro 18<sup>91/92</sup>, Drucksache 88, sowie in dem jetzt vorliegenden Hauptetat pro 18<sup>92/93</sup> ist der obige Betrag als Betriebsfonds in Einnahme und Ausgabe gestellt.

7. Ad 7 des II. Berichts.

Die nach 5 und 6 dieses Berichts erforderlichen 530 000 M + 350 000 M = 900 000 M waren nach den Beschlüssen des vorigjährigen Landtags durch eine Anleihe aufzubringen. Der Engere Ausschuß, welchem überlassen ward, die Verhandlungen über die Art, wie diese Summe aufzubringen, nach seinem Ermessen zu führen, hat sich für die Aufnahme einer 3½ % Anleihe auf den Credit der Chaussee- und Wasserbau-Casse entschieden und sind davon 640 000 M zu Antoni 1891, 260 000 M zu Johannis 1891 ausgeliehen und an die General-Direction abgeführt. Die geschehene Zahlung ist in dem hohen Rescript vom 20. October 1891 bestätigt. Diese 900 000 M sind eine Schuld der Eisenbahn-Verwaltung an die Chaussee- und Wasserbau-Casse — die Bemerkung in dem Vortrage des E. A. vom 24. Jan. 1891, Drucksache 95, daß auf diesen Betrag Landes-Consols zu hinterlegen seien, ist unrichtig — und hätte derselben darüber eine Schuldverschreibung ausgehändigt werden müssen. Dies ist aus folgenden Gründen bisher unterblieben.

Stände beschlossen 1890, daß zur Abbürdung der 900 000 M in die Etats der Eisenbahn-Verwaltung jährlich 5 % des ursprünglichen Anleihebetrags einzustellen seien, also 45 000 M p. a., cfr. II. Bericht 1890 pag. 12, das Rescript vom 19. Januar 1891, Drucksache 87, erklärt „im Hinblick auf die anderweitig stattfindende, nicht unerhebliche jährliche Tilgung der effectiven Eisenbahnschuld“ eine Amortisation der neuen Anleihe mit ½ % zuzüglich der ersparten Zinsen für völlig ausreichend und proponiert dieselbe, will aber pro 18<sup>91/92</sup> gegen eine Amortisation mit 1½ % keine Bedenken erheben. Der Engere Ausschuß verweist in seinem Vortrage vom 24. Januar 1891, Drucks. 95, auf den oben bezeichneten Ständischen Beschluß, will sich aber pro 18<sup>91/92</sup> mit einer Amortisation von 1½ % einverstanden erklären und erbittet



im Uebrigen die Einleitung weiterer Verhandlungen über diesen Punkt auf dem diesjährigen Landtage. Demgemäß proponirt das hohe Rescript vom 20. October 1891, E. A.=Prop. 90, den Ständen, sich mit einer Amortisation der 900 000 *M* zu  $1\frac{1}{2}\%$  p. a. zuzüglich der ersparten Zinsen einverstanden zu erklären, und wird hierüber Beschluß zu fassen sein.

Nach unserer Meinung ist die Amortisation nach dem Regierungsvorschlag viel zu niedrig. Es ist geboten, daß die Eisenbahnverwaltung mittelst der aus der Vermehrung der Betriebsmittel zu erwartenden erhöhten Einnahmen die Schuld möglichst bald abtrage, und wenn auch eine Amortisation mit 5% reichlich hoch bemessen sein mag und den Jahresetat unnötig belastet, so wird doch im Anschluß an die von der Regierung selbst vorgeschlagene Amortisation der früheren Eisenbahnschuld eine Amortisation mit 2% p. a. zuzüglich der ersparten Zinsen auch hier angemessen sein.

Wir proponiren den Beschluß:

daß es pro 18<sup>91/92</sup> bei der Amortisation mit  $1\frac{1}{2}\%$  bewende, für die folgenden Jahre aber eine Amortisation von 2% des ursprünglichen Anleihebetrags zuzüglich der ersparten Zinsen eintrete.

Mit diesem Beschluß findet die 90. E. A.=Prop. ihre Erledigung.

Zm Anschluß an die referirten Verhandlungen sind in den Etat pro 18<sup>91/92</sup>, Drucksache 88, 13500 *M* als Amortisation dieser Anleihe von 900 000 *M* eingestellt nebst 31500 *M* Zinsen, in den Etat pro 18<sup>92/93</sup>, für welches Jahr die Schuld sich auf 886500 *M* abgemindert hatte, nur 4500 *M* + 472,50 ( $3\frac{1}{2}\%$  auf 13500 *M*) = 4972,50 *M*, und wird je nach dem Ausfall des Plenar-Beschlusses diese Etat-Position zu erhöhen sein; nach unserem Vorschlag auf 18472 *M* 50 *S*.

Die Ausstellung einer Schuldverschreibung wird ferner zu erwirken sein.

Rücksichtlich der in der 90. E. A.=Prop. erwähnten 661 000 *M* verweisen wir auf die Drucksachen 78, 79, 80, 81, 82 und 95. Es ist dies eine Anleihe des Landkassens gegen Hinterlegung des gleichen Betrags in Landes-Consols, zur Vermeidung eines Verkaufs derselben zum niedrigen Course. Ausweislich des Hauptetats pro 18<sup>92/93</sup> wird dies Verhältniß noch fortbestehen, was auch seine Rechtfertigung darin findet, daß Mecl. Landes-Consols kaum 94 notirt sind.

8. Ad 8a des Berichts von 1890 E. A.=Prop. 94, betr. Ausnahme-Tarife ist von uns ein Specialbericht zu erstatten.

9. Ad 8b des Berichts von 1890 E. A.=Prop. 93a.

Zm vorigen Jahre wurde die von der Regierung proponirte generelle Erhöhung der Gehalte der Beamten abgelehnt, ebenso eine Erklärung über die derzeit herausgegebene, damit in Verbindung



stehende Vorlage. Für die Statsverhandlungen pro 18<sup>91/92</sup> hatte dieser Beschluß die Folge eines Abstrichs von 80000 *M* auf die betr. Statposition.

Die mit dem Engern Ausschuß zu Anfang dieses Jahres stattgehabten Verhandlungen über die endgültige Feststellung des Stats pro 18<sup>91/92</sup> haben ergeben, daß dieser Abstrich sich nicht hat im vollen Umfange aufrecht erhalten lassen. Im Rescript vom 14. Jan. 1891, Drucksache 83, weist die Regierung nach, daß die Kürzung des Tit. I der Ausgabe des Stats pro 18<sup>91/92</sup> nicht einmal die Zahlung der bisherigen Gehalte ermöglichen würde. Es seien die damals veranschlagten Gehaltserhöhungen nicht ausschließlich unter Tit. I cit. verrechnet, ferner habe nach den festen Besoldungsgrundsätzen der Friedrich-Franz-Bahn jeder Beamte nach einer gewissen Dienstzeit resp. nach Bedürfniß Gehaltserhöhung empfangen, bei den übrigen verstaatlichten Bahnen hätten solche feste Grundsätze allerdings nicht bestanden, es seien aber doch von Zeit zu Zeit Gehaltsaufbesserungen eingetreten. Die Uebernahme des gesammten Beamten- und Dienstpersonals in Folge der Kaufverträge verpflichtet die Regierung zur Erfüllung der mit diesem Personal bestehenden Verträge. An der Hand der Personalacten angestellte Ermittlungen hätten ergeben, daß pro 18<sup>91/92</sup> 327 Beamte Anspruch auf Gehaltsaufbesserung erheben könnten zum Betrage von 24000 *M*, cfr. Drucksache 84.

Mit Rücksicht auf die regierungsseitig in Aussicht genommene generelle Gehaltsaufbesserung seien pro 18<sup>91/92</sup> bei einzelnen Beamten Nebenemolumente gestrichen und der Werth derselben im Etat in Einnahme gestellt, besonders betreffend Restaurationen, Gräzereien, Telegraphen-Verwaltung. In Folge der Ablehnung einer allgemeinen Gehaltsaufbesserung seien den betreffenden Beamten die betreffenden Nebenbezüge zu belassen, was eine Kürzung der Einnahmen des Stats pro 18<sup>91/92</sup> um rund 3150 *M* bewirke. Die Verpachtung der bisher Eisenbahnbeamten überlassenen Restaurationen habe aber nicht rückgängig gemacht werden können, dies führe zu einer nothwendigen Entschädigung dieser Beamten, was einschließlic der Zahlung der früher bewilligten persönlichen Zulagen eine Erhöhung der Ausgabe um 4000 *M* ergebe. Die Friedrich-Franz-Bahn habe im Jahre 1888 und 1889 an gewisse Beamtenkategorien, die in den Städten wohnen und deren Dienst-einkommen 1200 *M* nicht überstieg, außerordentliche Beihilfen gewährt. In den bezeichneten Jahren seien dafür annähernd je 10000 *M* verausgabt. Wie pro 18<sup>90/91</sup>, so müßten auch pro 18<sup>91/92</sup> solche Zahlungen in Aussicht genommen werden, unter Mitberücksichtigung der in gleicher Lage befindlichen Beamten der anderen verstaatlichten Bahnen zum Betrage von 12000 *M*, an welchen ca. 500 Beamte Theil nehmen. Die Beihilfen betrugen für die Einzelnen 16—30 *M* p. a. Ueber die Nothwendigkeit



derselben ist Druckfache 85 zu vergleichen. Aus diesen Gründen vernöthwendige sich im Etat pro 18<sup>91/92</sup> eine Verminderung der Einnahmen um 3150 *M* und eine Erhöhung der Ausgaben um 40 000 *M*, so daß statt des von Ständen in Aussicht genommenen Ueberschusses von 80 000 *M* nur 36 850 *M* pro 18<sup>91/92</sup> verbleibt.

Nachdem der Engere Ausschuß noch weitere Auskunft erbeten — cfr. Druckfache 93 — und solche erhalten hatte — cfr. Druckfachen 97, 98 — erklärte derselbe sich am 5. März 1891 — cfr. Druckfache 100 — mit der Abänderung der Eatanträge in vorgedachter Art einverstanden und genehmigte nunmehr den Hauptetat pro 18<sup>91/92</sup>, wie derselbe in Druckfache 88 vorliegt. Wir können die Beweggründe, welche den Engern Ausschuß bestimmten, die näher bezeichneten Veränderungen des Etats pro 18<sup>91/92</sup> zu genehmigen, nur als durchaus zutreffend bezeichnen. Stände wollten im Jahre 1890 nur einer allgemeinen Gehaltserhöhung entgegentreten, nicht aber der Eisenbahn-Verwaltung diejenigen Mittel versagen, welche zur Fortführung des Betriebs und der Verwaltung in bisheriger Art nothwendig waren. Da nun aus den vorliegenden Nachweisen sich ergibt, daß in den pro 18<sup>91/92</sup> abgestrichenen 80 000 *M* Beträge enthalten waren, welche nach Ablehnung der allgemeinen Gehaltserhöhung, in Beihalt der bisher schon bestehenden Verwaltungs-Grundsätze, zu gewähren waren oder doch nicht füglich erspart werden konnten, so mußte dies zu einer Minderung des Abstrichs führen, um so mehr, als eine Kürzung der Bezüge des Personals nicht in der Absicht der Stände lag. Beiläufig sei nur bemerkt, daß wenn der Restaurations-Betrieb den Eisenbahnbeamten entzogen worden, dies im Interesse des Dienstes nur als sehr angemessen bezeichnet werden kann.

Mit vorstehender Ausführung findet die E. A.-Prop. 93 a Erledigung.

10. Ad 8 c des II. Berichts de 1890.

Die gewünschten Mittheilungen über die an Diätare gezahlten Beträge sind im Rescript vom 19. Januar d. J. — Druckfache 87 sub 8 c — gemacht worden.

11. Ad 8 e des II. Berichts de 1890.

Aus dem sub 10 erwähnten Rescript — Druckfache 87 — ergibt sich, daß die Zahl der Beamten, welche bereits 1873 landesherrliche Diener waren und sich noch im Eisenbahndienst befinden, 210 beträgt. Eine Abminderung der Pensionen für diese Beamten, welche beim Eintritt in den Dienst der Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft nicht Mitglieder der Eisenbahn-Pensions-Casse zu werden brauchten, sondern Inhabts des Kaufvertrags de 1873 aus den Mitteln der Gesellschaft zu pensioniren sind, kann nicht in Aussicht genommen werden, vielmehr hat pro 18<sup>91/92</sup> die Summe der neubewilligten Pensionen dieser Art diejenige der in Wegfall gekommenen Pensionen um 4000 *M* überstiegen.



Inzwischen ist — vergl. E. A.-Prop. 97 — der Eintritt der Beamten der verstaatlichten Secundärbahnen in die „Vereinigte Pensions- und Unterstützungs-Casse für die Beamten der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung“ zur Thatsache geworden und ist die Frage, ob die auf den Etat der Betriebs-Verwaltung gelegten Pensionen auf diese Casse zu übertragen seien, Gegenstand einer besonderen Proposition im Rescript vom 21. November d. J., über welche wir einen Special-Bericht erstatten werden.

12. Ad 8 g des II. Berichts de 1890.

A. Entsprechend den ständischen Anträgen ist jetzt dem Etat pro 18<sup>92/93</sup> ein Verzeichniß der Locomotiven und des gesammten Wagenparks beigegeben.

Am 1. October d. J. waren an Locomotiven vorhanden 96, einschließlich 4 der Wismar-Rarower Bahn gehörige, also 92. Davon:

|  |     |
|--|-----|
| Personenzugs- und Güterzugs- Locomotiven | 73, |
| Tender- Locomotiven . . . . .            | 16, |
| Tramway- Locomotiven . . . . .           | 2,  |
| Schmalspur- Locomotiven . . . . .        | 1.  |

Hievon sind angeschafft in den Jahren:

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| 18 <sup>48/49</sup> . . . . . | 3,  |
| 18 <sup>50/59</sup> . . . . . | 9,  |
| 18 <sup>60/69</sup> . . . . . | 26, |
| 18 <sup>70/79</sup> . . . . . | 12, |

u. s. w.

Da für eine erhebliche Zahl von Personenzugs- und Güterzugs- Locomotiven das Normalalter von 15 Jahren — die Aeußerung der Herren Landtags-Commissarien cfr. II. Bericht 1890 pag. 20, daß die Dauer einer Locomotive durchschnittlich auf 25 Jahre anzunehmen, ist in dem hohen Rescript vom 19. Januar 1891 pag. 6, Druckfache 87, erheblich modificirt — weit überschritten ist, so fragt sich, ob und in welchem Maße dieselben überhaupt noch leistungsfähig sind, demnach noch als Locomotiven geführt werden können.

Wir empfehlen den Antrag:

daß in Zukunft bei jeder Locomotive angegeben werde, wie viel Kilometer sie überhaupt und wie viel im letzten Jahre durchlaufen hat und, daß die nicht mehr brauchbaren Locomotiven im Verzeichniß gestrichen werden.

An Wagen sind vorhanden:

|                               |      |
|-------------------------------|------|
| Personenwagen . . . . .       | 195, |
| bedeckte Güterwagen . . . . . | 768, |
| offene Güterwagen . . . . .   | 642. |

Wir empfehlen zu beantragen:

daß in Zukunft in einem Anhange zu dem jährlich vorzulegenden Verzeichniß bemerkt wird, wie viele Wagen als unbrauchbar ausgeschieden sind.



B. In dem II. Bericht pro 1890 ist pag. 20, 21 ausgeführt, daß es geboten erscheine, in den Staatsbahn-Etat jährlich eine bestimmte Summe für Erneuerung ebenso einzustellen, wie dies von den Privatbahnen verlangt werde und unter Zugrundelegung derselben Einheitsätze; es würden die in einem Jahre nicht verwendeten Etatmittel für Erneuerung in einem besonderen Fonds berechnet und erhalten werden müssen. Die Herren Landtags-Commissarien hatten derzeit gegen dies Verfahren, welches, wie dieselben äußerten, auch in Oldenburg vorkäme, nichts einzuwenden. Stände beantragten daher die Einstellung einer hiezu bestimmten Summe in die Jahres-Etats und ermächtigten den Engern Ausschuß zu den weiteren Verhandlungen. Das hohe Rescript vom 19. Januar 1891, Drucksache 87, pag. 5, schließt sich der Ansicht der Herren Landtags-Commissarien an und bemerkt, daß der oldenburgische Landtag sich kürzlich für die Aufhebung des Erneuerungs-Fonds und die Etatisirung der jeweiligen Erneuerungen ausgesprochen habe. Dasselbe sagt weiter: ob das von den Ständen vorgeschlagene Verfahren in dem Maße zweckmäßig sei, wie diese anzunehmen schienen, würde einer weiteren Prüfung bedürfen. Wenn dann aber das Rescript darauf verweist, wie der Sicherheits-Fonds schon jetzt die erwünschte Garantie biete und die Errichtung eines Erneuerungs-Fonds eine Abänderung der Normativ-Bestimmungen von 18<sup>89/90</sup> erforderlich mache, so müssen wir dieser Ansicht entschieden entgegentreten. Der Sicherheits-Fonds ist (§ 5 Normativ-Bestimmungen) lediglich zur Ausgleichung von Fehlbeträgen bestimmt, wenn sich die Jahres-Einnahmen als unzureichend erweisen, um die Ausgaben des § 4 der Normativ-Bestimmungen zu decken, nämlich: die Verzinsung der jeweiligen Eisenbahnschuld und die Zahlung der Annuität. Keinenfalls kann derselbe herangezogen werden zu Ausgaben, welche durch erforderliche und unterlassene Erneuerung entstehen. Durch ihren Vorschlag, die bestimmte Summe für Erneuerung in den Etat einzustellen und diese fortlaufend zur Verfügung zu halten, wollten die Stände gerade dem Anwachsen der Betriebs-Ausgaben in solchem Umfange vorbeugen, daß eine Inangriffnahme des Sicherheits-Fonds in möglichste Ferne gerückt werde. Die vorbehaltene Prüfung der Frage scheint noch nicht zum Abschluß gekommen zu sein, wenigstens liegt uns keine weitere Aeußerung der Regierung vor. Der Etat pro 18<sup>92/93</sup> ist ebenso wie derjenige pro 18<sup>91/92</sup> formirt und behalten wir uns vor, bei Besprechung des ersteren auf diese Frage zurückzukommen.

Wir beantragen aber:

daß in der Erklärung über den Etat Stände der referirten Auffassung der Regierung über die Bestimmung des Sicherheits-Fonds ausdrücklich entgegentreten.



12. Der II. Bericht de 1890 beschäftigt sich schließlich noch mit dem damals herausgegebenen Entwurf einer Verordnung betr. die Tagegelber und Reisekosten, sowie die Umzugskosten der im Großherzoglichen Eisenbahndienst angestellten Beamten, cfr. jetzt G. A.-Prop. 96. Die derzeit gestellten Anträge sind vom Plenum genehmigt und durch Mittheilung des Berichts zur Kenntniß Serenissimi gebracht. Ein hohes Rescript vom 15. Januar 1891 — Druckache 86 — enthält die Erwiderung auf die ständischen Beschlüsse und erforderte vom Engern Ausschuß die Abgabe der Erklärung. Dieser lehnte solche Erklärung ab — cf. Druckache 94 — da er sich nicht ermächtigt halte, von den ständischen Beschlüssen de 1890 abzuweichen. Die Landtags-Versammlung wird sich also nochmals über diese Vorlage schließig zu machen haben. Was nun diejenigen Punkte anbetrifft, über welche bisher abweichende Ansichten bestanden, so ist die Actenlage die folgende:

a. bezüglich der Tagegelber: Stände erachteten, daß die Tagegelber völlig ausreichend bemessen seien und nicht jede Reise ins Ausland, wie der Entwurf will, eine Erhöhung rechtfertige, haben daher beschlossen, im § 2 die Worte: „oder führt die Dienstreise über die Endpunkte des der Großherzogl. Verwaltung unterstellten Bahngebiets hinaus ins Ausland“ zu streichen. Die Regierung hat dies zugestanden und dabei darauf hingewiesen, daß in Folge dieser Streichung auch Abs. 3 § 2 in Wegfall kommen müsse. Das halten wir für zutreffend und besteht nun Uebereinstimmung dahin, daß § 2 lauten soll:

„Erfordert eine Dienstreise einen außergewöhnlichen Kostenanwendung, so kann die General-Direction den unter 2—26 genannten Beamten eine Erhöhung der Tagegelber bis zu 50 % zugestehen.“

Die Tagegelber der im § 1 unter 1 benannten Beamten erhöhen sich unter gleicher Voraussetzung von 16 M auf 20 M.

b. Die Committé empfahl eine Herabsetzung der Kilometergelber im § 3 als zu hoch. Die Regierung hielt an den Sätzen des Entwurfs fest, weil nach den ständischen Vorschlägen die Kilometerätze so niedrig sind, daß bei Bezahlung von Gepäckfracht seitens des dienstlich reisenden Beamten der Fall eintreten kann, daß diese Kilometergelber nicht einmal zur Deckung des Preises der Fahrkarten und der Gepäckfracht ausreichen. Auch seien die Sätze des Entwurfs nicht nur niedriger, wie die preussischen, sondern auch für einzelne Beamtenklassen niedriger als die Sätze der Verordnung vom 2. Juni 1877. Nach nochmaliger Erwägung schlugen wir vor, die Sätze des § 3 des Entwurfs: a. Kilometergelber, zu acceptiren, da den Bemerkungen der Regierung eine Berechtigung nicht abzusprechen und in Beihalt des Umstandes, daß die dienstlich



reisenden Beamten der Eisenbahn-Verwaltung in der Regel freie Fahrt erhalten, also auf Kilometergelder keinen Anspruch haben, die finanzielle Tragweite der Frage nicht von Erheblichkeit ist. Nimmt das Plenum diesen Vorschlag an, so besteht über die Kilometergelder des § 3 des Entwurfs Uebereinstimmung.

c. Anlangend die Entschädigung für Zu- und Abgang, so erinnert der Bericht de 1890 daran, daß nach der Verordnung vom 28. April 1879 selbst der Oberlandesgerichts-Präsident für Ab- und Zugang zusammen im Inland nur 1 *M* 50 *℔* und im Ausland 3 *M* liquidiren darf; dies sei eine ausreichende Entschädigung und empfiehlt der Bericht für alle Beamte, welche Tagegelder im Betrage von 16 *M*, 12 *M*, 9 *M* oder 6 *M* beziehen, den Satz für Zu- und Abgang zusammen im Inlande auf 1 *M* 50 *℔* und im Auslande auf 3 *M* zu bestimmen und für die Beamten mit 4,50 *M* und 3 *M* Tagegeldern die Sätze des Entwurfs mit 1 *M* und 50 *℔* von Bestand zu lassen. In dem Rescript vom 15. Januar d. J. wird hervorgehoben, daß die vorgeschlagenen Sätze denjenigen der preussischen Eisenbahn-Verwaltung entsprächen; dieselben fänden ihre Begründung dadurch, daß die Beamten fast ausnahmslos Kilometergelder wegen der ihnen gewährten freien Fahrt nicht beziehen würden, und seien gerechtfertigt und billig; die Vorschrift des § 9, „daß für ein und denselben Reisetag nicht mehr als eine einmalige Entschädigung gewährt werden darf“, verhüte, daß die Liquidationen für Ab- und Zugänge eine den Verhältnissen nicht entsprechende Höhe erreichen.

Auch nach wiederholter Prüfung können wir zu einem andern Ergebnis als demjenigen des Berichts II de 1890 nicht gelangen, die dort gemachten oben referirten Vorschläge müssen wir auch gegenüber den jetzigen Ausführungen der Regierung für angemessen und zutreffend halten.

Wir schlagen vor:

bei diesen Sätzen zu beharren.

d. Der Entwurf einer Verordnung betr. die Tagegelder und Reisekosten u. der im Eisenbahndienst angestellten Beamten, welcher auf dem Landtage 1889 herausgegeben war, aber nicht zur Publication gelangte, hatte im § 10 die folgenden Vorschriften:

#### § 10.

Die nachstehend genannten Beamten erhalten für Dienststreifen innerhalb des Gebiets der ihnen unterstellten Bahnstrecken bezw. Verwaltungsbezirke keine Entschädigung für Zu- und Abgang, und Tagegelder nach folgenden ermäßigten Sätzen:

1. die im § 1 unter 2—6 genannten Beamten 8 *M*.
2. die im § 1 unter 7—10, 12 genannten Beamten 6 *M*.
3. die im § 1 unter 15, 22 u. 23 genannten Beamten 4 *M*.



Die Mitglieder der General-Direction erhalten bei eintägigen Reisen ohne Uebernachtung innerhalb ihres eigenen Verwaltungsbezirks nur  $\frac{2}{3}$  ihres Tagegeldes.

Als Reisen innerhalb des Gebiets der unterstellten Bahnstrecken bezw. Verwaltungsbezirke gelten auch diejenigen Dienstreisen, welche zwar ganz oder theilweise auf fremden Bahnstrecken zurückgelegt, indessen zur Verrichtung von Dienstgeschäften an solchen Orten unternommen werden, welche innerhalb des unterstellten Gebiets resp. Bezirks gelegen sind.

Wird die Stelle eines der unter 1—3 genannten Beamten durch einen anderen Beamten vorübergehend versehen, so kann bei längerer Dauer der Vertretung die General-Direction bestimmen, daß dem Vertreter statt der dem Beamten seiner Dienstkatgorie bewilligten Tagegelber die für den vertretenen Beamten festgesetzten ermäßigten Tagegelber gezahlt werden.

In dem Entwurfe von 1890 war dieser Paragraph gestrichen, weil danach alle Beamte für gewöhnliche Tagesreisen (bis zu 10 Stunden) nur  $\frac{2}{3}$  der festgesetzten Tagegelber erhalten und weil die hier in Betracht kommenden Beamten für ihren Reiseaufwand fast sämmtlich ein Pauschquantum bezögen.

Der Bericht de 1890 empfahl Wiederherstellung des § 10 der Vorlage von 1889.

Hiermit erklärt sich das Rescript vom 15. Januar 1891 einverstanden, bemerkt jedoch, daß der erste Absatz des § 10 mit Rücksicht auf die Aenderung des § 1 einer neuen Redaction bedarf, welche wie folgt vorgeschlagen wird:

Die Mitglieder etwaiger Ober-Bahnämter, der Ober-Betriebs-Inspector, der Ober-Maschinen-Inspector, die Ober-Bau- und Bau-Inspectoren, die Baumeister, die Bahn- und Betriebs-Ingenieure, der Verkehrs-Inspector, Maschinenmeister, Ober-Telegraphen-Inspector, Telegraphen-Verwalter, Materialien-Verwalter, Betriebs- und Verkehrs-Controleure, Werkstätten-Vorsteher, Werkmeister (Werkmeister-Aspiranten und Maschinen-Controleure) erhalten für Dienstreisen innerhalb des Gebiets der ihnen unterstellten Bahnstrecken bezw. Verwaltungsbezirke keine Entschädigung für Zu- und Abgang und an Tagegeldern nur  $\frac{2}{3}$  der im § 1 bestimmten entsprechenden Sätze.

Gegen diese Fassung haben wir Einwendungen nicht. Somit besteht über die ganze Vorlage, abgesehen von den sub c besprochenen Sätzen für Zu- und Abgang, zwischen Regierung und Ständen Einverständnis. Da es wünschenswerth erscheint, daß die definitive Regelung der Bestimmungen über die Tagegelber und Reisekosten baldigst stattfinde, so schlagen wir vor:

die ständische Erklärung über das Rescript vom 15. Januar 1891 (E. N. = Prop. 96) in Maßgabe dieses



Berichts und der dazu zu fassenden Beschlüsse mit derjenigen über den Etat pro 18<sup>92/93</sup> unmittelbar vom Landtage aus abzugeben.

Hiermit schließen unsere Bemerkungen über diejenigen Gegenstände, welche bereits auf dem vorigjährigen Landtage verhandelt worden sind, ab. Soweit von uns Anträge gestellt sind — vgl. ad II 2, 4, 6, 12 A und B — werden die hierauf gefassten Beschlüsse sämtlich in die Erklärung über den Etat pro 18<sup>92/93</sup> aufzunehmen sein.

### III.

#### Rechnung des Baufonds der früheren Mecklenb. Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft von 1889 bis Schluß des Rechnungsjahres 18<sup>90/91</sup>. G. A.-Propos. 91.

Diese Rechnung mit Belägen ist mit Rescript vom 17. October 1891 herausgegeben. Die Superrevision hat stattgefunden und zu Bemerkungen keine Veranlassung gegeben. Ueber die Rechnung wird die Erklärung der Stände erfordert. Dieselbe ist cfr. oben sub I, 2 von Interesse, weil sich aus dieser Rechnung die Verwendung desjenigen Theils der anlässlich der Verstaatlichung ausgegebenen 38 500 060 M 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % Landes-Consols, welche nicht unmittelbar zur Erfüllung der Kaufverträge bestimmt war, ergeben wird.

1. Aus dem Nachweis der Einnahmen und Ausgaben des Baufonds ergibt sich, daß zu diesem Fonds verrechnet sind:

|    |  |                |
|----|--|----------------|
| a. | 1885 die Einzahlung von . . . . .                              | 2 700 000,00 M |
|    | auf die nach General-Versammlungs-                             |                |
|    | Beschluß der Friedrich-Franz-Eisenbahn-                        |                |
|    | Gesellschaft vom 29. October 1884                              |                |
|    | emittirten 2700 Stück neue Actien                              |                |
|    | à 1000 M.  |                |
| b. | Betrag der auf Grund des General-                              |                |
|    | Versammlungs-Beschlusses vom 25. Mai                           |                |
|    | 1887 aufgenommenen 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Prioritäts- |                |
|    | Anleihe zur Hälfte . . . . .                                   | 2 500 000,00 " |
| c. | Landeshilfe zum Bau der Bahn Schwerin-                         |                |
|    | Grivitz 1888 . . . . .   | 313 440,00 "   |
| d. | Beihilfe der Kali-Salz-Werke Jessenitz                         |                |
|    | zum Bau der Strecke Mallitz-Lübtheen                           |                |
|    | incl. Bausgeld-Zinsen 1888 . . . . .                           | 301 545,14 "   |
| e. | 1890 Landeshilfe zum Bau der Bahn                              |                |
|    | Schwerin-Dömitz . . . . .                                      | 600 000,00 "   |
| f. | 1889, 1890 Beiträge einzelner Ort-                             |                |
|    | schaften und der Stadt Dömitz zu                               |                |
|    | Eisenbahn-Anlagen etc. . . . .                                 | 8 500,00 "     |
|    | <b>Latus</b> 6 423 485,14 M                                    |                |



|    |                                    |                             |
|----|------------------------------------|-----------------------------|
|    | Transport                          | 6 423 485,14 <i>M</i>       |
| g. | 1889, 1890 für Steinkohlenfrachten | 620,82 "                    |
| h. | 1890 Erlös für ver-                |                             |
|    | kaufte Landes-Consols              | 308 163,40 <i>M</i>         |
|    | desgl.                             | 1 211 712,20 "              |
|    | Cours-Verlust darauf               | 17 524,40 "                 |
|    | Aus Anleihen gegen                 |                             |
|    | Hinterlage von Landes-             |                             |
|    | Consols                            | 962 600,00 " 2 500 000,00 " |

Summa der Einnahmen bis Ende 18<sup>90/91</sup> . 8 924 105,96 *M*

Von diesen Sätzen bedarf nur derjenige sub h der näheren Erläuterung.

Die von der früheren Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft 1887 beschlossene Prioritäts-Anleihe zu Bauzwecken betrug 5 000 000 *M*, davon war vor der Verstaatlichung nur die Hälfte zur Ausgabe gekommen. Die andere Hälfte mit 2 500 000 *M* ist nach dem Ankauf der Bahn an die Großherzogliche Regierung abgeliefert. Zwecks Erfüllung seiner Aufgaben mußte dem Baufonds Ersatz für diese 2 500 000 *M* geschaffen werden. Dies ist nun in folgender Art geschehen.

Es sind demselben überwiesen:

|    |                                       |                       |
|----|---------------------------------------|-----------------------|
| a. | Der Erlös aus 1 537 400 <i>M</i> 3½ % |                       |
|    | Landes-Consols mit                    | 1 519 875,60 <i>M</i> |
| b. | Ferner der hierauf erwachsene Cours-  |                       |
|    | Verlust mit ausgleichungsweise        | 17 524,40 "           |
|    |                                       | 1 537 400,00 <i>M</i> |

indem mit diesem Cours-Verlust die Neubautrecke Schwerin-Dömitz und Malliß-Lübtzen belastet sind.

Zu diesen . . . . . 1 537 400,00 *M*  
treten hinzu . . . . . 962 600,00 "  
welche durch Hinterlegung von Landes-Consols  
an verschiedenen Stellen angeliehen sind.

Summa 2 500 000,00 *M*

Hiermit wird der Nachweis erbracht, wie viel der Cours-Verlust auf diese verkauften Landes-Consols betragen hat. Cfr. I. Bericht 1890 pag. 5. Und die Richtigkeit zu dieser Aufstellung läßt sich controliren, wenn man das hohe Rescript vom 8. Novbr. 1890 — Drucksache 60 — und die demselben beigegebene „Zusammenstellung über die Verwendung der 3½ % Meckl. consolidirten Landes-Anleihe von 1890 zum Betrage von 38 500 000 *M*“ — Drucksache 61 — vergleicht. Die hier sub III, 1, 2, 5—8, 10—12, 16, 17, 18 und 19 angegebenen Summen aus dem Verkauf von Landes-Consols finden sich auch in der jetzigen Abrechnung über den Baufonds, und wenn diese zusammen baar 1 526 501 *M* 89  $\frac{1}{2}$  ergeben, während nach der Abrechnung des



Baufonds diesem nur baar aus verkauften Consols 1519875 M 60  $\mathcal{L}$  zugeflossen sind, so wird die Rechnung pro 1889 — I. Quartal 1890 bezw. 18<sup>90</sup>/<sub>91</sub> die Verwendung des Restbetrages ergeben. Die weiteren 962600 M sind aufgebracht durch Hinterlegung von Landes=Consols, welche unverkauft blieben. Die erforderlichen Stücke waren dazu vorhanden, da ausweislich der Drucksache 61 in effectiven Stücken 1296000 M an die General=Direction abgegeben sind. Diese 962000 M sind ein Theil derjenigen Anleihen, welche vom Landkasten und verschiedenen öffentlichen Cassen aufgenommen sind, und die nach dem Etat pro 18<sup>92</sup>/<sub>93</sub> noch 1490000 M betragen.

Der Einnahme von 8924105 M 96  $\mathcal{L}$  stehen gegenüber folgende Ausgaben:

- a. für Bauausführung und Beschaffung neuer Betriebsmittel. . . . . 2673901 M 74  $\mathcal{L}$
  - b. Neubau der Strecke Güstrow=Schwaan 776162 " 08 "
  - c. Neubau der Strecke Schwerin=Crivitz 1042316 " 09 "
  - d. Neubau der Strecke Malliß=Lübtheen 885310 " 23 "
  - e. Neubau der Strecke Schwerin=Dömitz 3528142 " 71 "
- Sa. 8905832 M 85  $\mathcal{L}$

Hienach war der Bestand des Baufonds

ult. März 1891 . . . . . 18273 " 11  $\mathcal{L}$   
 Sa. 8924105 M 96  $\mathcal{L}$

Zu bemerken ist, daß die obige Zusammenstellung der Einnahme keine erschöpfende ist, da auch Einnahmen in den betreffenden Ausgabe=Belägen von den Ausgabe=Positionen abgesetzt sind.

Bestand und Einnahme des Baufonds vom 1. Januar 1889 (Uebergang der Bahn auf das Land) bis ult. März 1891 ist 5425416 M 80  $\mathcal{L}$ .

Laut vorgelegten speciellen Ausgabe=Zusammenstellungen sind in dieser Periode vorausgabt:

|                                  | 1889.     |               | I. Quartal 1890. |               | 18 <sup>90</sup> / <sub>91</sub> bis ult. Jan. 91. |               | 1./2. 1891 bis 31./3. 1891. |               | Summa.    |               |
|----------------------------------|-----------|---------------|------------------|---------------|--|---------------|-----------------------------|---------------|-----------|---------------|
|                                  | M         | $\mathcal{L}$ | M                | $\mathcal{L}$ | M  | $\mathcal{L}$ | M                           | $\mathcal{L}$ | M         | $\mathcal{L}$ |
| A. Ursprünglicher Baufonds . . . | 473 106   | 45            | 113 668          | 97            | 371 718  | 18            | 81 759                      | 90            | 1 040 253 | 50            |
| B. Bau Güstrow=Schwaan . . .     | 8 099     | 08            | —                | —             | —  | —             | 715                         | 52            | 8 814     | 60            |
| C. Bau Schwerin=Crivitz . . .    | 126 491   | 45            | 5 511            | 26            | 3 911  | 87            | 6 621                       | 82            | 142 536   | 40            |
| D. Bau Schwerin=Dömitz . . .     | 2 297 283 | 19            | 379 298          | 85            | 452 588  | 10            | 201 058                     | 82            | 3 330 228 | 96            |
| E. Bau Malliß=Lübtheen . . .     | 516 309   | 20            | 281 715          | 54            | 78 438   | 42            | 8 847                       | 07            | 885 310   | 23            |
|                                  | 3 421 289 | 37            | 780 194          | 62            | 906 656  | 57            | 299 003                     | 13            | 5 407 143 | 69            |

Auch hiernach stellt sich der Bestand ult. März 1871 auf . . . . . 18273 11  
 Sa. 5425416 80



Unter A. befinden sich die Kosten für den Umbau des Bahnhofes Schwerin mit rund 600 000 *M* und von 3 Locomotiven 155 000 *M* und Güterwagen zc. ca. 90 000 *M*.

Ad C. Schwerin-Grivitz sind angesetzt:

|                         |                      |
|-------------------------|----------------------|
| für Locomotiven . . .   | 29 106,10 <i>M</i> , |
| für Personenwagen . . . | 13 999,00 "          |
| für Güterwagen . . .    | 22 842,92 "          |

Ad. D. Schwerin-Dömitz sind angesetzt:

|                              |                      |
|------------------------------|----------------------|
| für Locomotiven . . .        | 98 813,23 <i>M</i> , |
| für Personenwagen . . .      | 89 001,23 "          |
| für Güterwagen . . .         | 78 406,96 "          |
| aus Cours-Verlusten cf. oben | 17 428,06 "          |

Ad. E. Malliß-Lübtheen sind angesetzt:

|                              |                      |
|------------------------------|----------------------|
| für Locomotiven . . .        | 41 900,00 <i>M</i> , |
| für Personenwagen . . .      | 12 948,74 "          |
| für Güterwagen . . .         | 62 389,23 "          |
| aus Cours-Verlusten cf. oben | 4 236,34 "           |

2. Die Rechnung weiter nebst allen Belägen zu prüfen, haben wir nicht für unsere Aufgabe halten können, schon deswegen, weil die uns zu Gebote stehende Zeit nicht ausreicht; wir haben nur festgestellt, daß die zahlenmäßige Zusammenstellung der Einnahme sich wesentlich mit den Ziffern deckt, mit welchen man bei den Verstaatlichungs-Verhandlungen rechnete, und die sich aus Anlage VI zum Geschäftsbericht der Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft pro 1889 ergeben.

Dagegen hat sich die frühere Annahme, daß dem Baufonds nach Erfüllung seiner nächsten Aufgaben noch ein Ueberschuß für künftige nothwendige Bauten verbleiben werde, nicht bestätigt, wie das obige Ergebniß beweist und auch das Rescript vom 17. October 1891 ausführt. Nicht einmal die vollständige Fertigstellung der Neubautrecken (Bahnhof Schwerin, Schwerin-Dömitz und Malliß-Lübtheen), wie pag. 93 der Vorlage von 1889 bestimmt behauptet ward, wird sich mit den übernommenen Mitteln des Baufonds beschaffen lassen und ist eine Stärkung desselben in der Vorlage über die Bewilligung außerordentlicher Mittel zu Eisenbahnzwecken proponirt, über welche besonders zu berichten sein wird.

Wir beantragen

den Engern Ausschuß zu ermächtigen, über das hohe Rescript vom 17. October 1891 mit Rechnung des Baufonds der Regierung zu berichten, daß Stände zu derselben nichts zu bemerken hätten,

und ist damit die 91. E. A.-Prop. erledigt.

Die weiter uns zugewiesenen Aufgaben werden wir in einem II. Bericht erledigen.

Sternberg, den 8. December 1891.

H. v. Derßen. v. Lüchow. Frhr. v. Malkan. Graf Bassewitz.  
Schlaaff. Galsow. Schmidt-Doberan. Schmidt-Gnoien.



## Extract

aus dem

Landtags-Protocoll d. d. Sternberg, den 18. November  
seq. 1891.

Den 8. December.

Herr Landrath v. Dergzen auf Hoggow übergiebt Namens der Eisenbahn-Committe deren I. Bericht über die Verwaltung der Staatseisenbahnen beziehungsweise Engere Ausschuß-Propositionen 90, 91, 93 a und 96 und empfiehlt Committe und sich so hochachtungsvoll und gehorsamst.

Darauf gaben Namens der Ritter- und Landschaft

Herr Graf v. Plessen auf Jvenack,

Herr Baron v. Malzan auf Kruckow,

Herr Hofrath Schlaaff aus Waren,

Herr Hofrath Brückner aus Neubrandenburg

zu Protocoll:

Man genehmige den Committenbericht und sei der Druck desselben in einer größeren Anzahl von Exemplaren zum nächsten Landtage vom E. A. zu veranlassen.





Die erste Sitzung der Versammlung der  
Landesversammlung der Provinz  
Sachsen, am 1. März 1851.

# Einleitung

Die Landesversammlung der Provinz  
Sachsen, am 1. März 1851, hat  
sich in der ersten Sitzung  
am 1. März 1851, um 10 Uhr  
vormittags, im Saale des  
Landesparlaments, in  
Dresden, eröffnet.

Der Landespräsident, Herr  
v. Schöner, hat die Sitzung  
eröffnet und die Tagesordnung  
vorgetragen. Die erste Tagesordnung  
betraf die Wahl der  
Landesversammlung für das  
Jahr 1851. Die Wahl wurde  
am 1. März 1851, um 10 Uhr  
vormittags, im Saale des  
Landesparlaments, in  
Dresden, vorgenommen.  
Die Wahl wurde durch  
Herrn v. Schöner, Landespräsident,  
angeleitet. Die Wahl wurde  
am 1. März 1851, um 10 Uhr  
vormittags, im Saale des  
Landesparlaments, in  
Dresden, vorgenommen.  
Die Wahl wurde durch  
Herrn v. Schöner, Landespräsident,  
angeleitet. Die Wahl wurde  
am 1. März 1851, um 10 Uhr  
vormittags, im Saale des  
Landesparlaments, in  
Dresden, vorgenommen.

Die Landesversammlung der Provinz  
Sachsen, am 1. März 1851, hat  
sich in der ersten Sitzung  
am 1. März 1851, um 10 Uhr  
vormittags, im Saale des  
Landesparlaments, in  
Dresden, eröffnet.  
Der Landespräsident, Herr  
v. Schöner, hat die Sitzung  
eröffnet und die Tagesordnung  
vorgetragen. Die erste Tagesordnung  
betraf die Wahl der  
Landesversammlung für das  
Jahr 1851. Die Wahl wurde  
am 1. März 1851, um 10 Uhr  
vormittags, im Saale des  
Landesparlaments, in  
Dresden, vorgenommen.  
Die Wahl wurde durch  
Herrn v. Schöner, Landespräsident,  
angeleitet. Die Wahl wurde  
am 1. März 1851, um 10 Uhr  
vormittags, im Saale des  
Landesparlaments, in  
Dresden, vorgenommen.



# Extract

aus dem

Landtags-Protocoll d. d. Sternberg, den 18. November  
seq. 1891.

Den 8. December.

Herr Landrath v. Derßen auf Roggow übergiebt Namens  
der Eisenbahn-Committe deren I. Bericht über die Verwaltung der  
Staatseisenbahnen beziehungsweise Engere Ausschuß-Propositionen  
90, 91, 93 a und 96 und empfiehlt Committe und sich so hoch-  
achtungsvoll und gehorsamst.

Darauf gaben Namens der Ritter- und Landschaft

Herr Graf v. Pleßsen auf Jvenack,

Herr Baron v. Malzan auf Kruckow,

Herr Hofrath Schlaaff aus Waren,

Herr Hofrath Brückner aus Neubrandenburg

zu Protocoll:

Man genehmige den Committenbericht und sei der Druck  
desselben in einer größeren Anzahl von Exemplaren zum nächsten  
Landtage vom G. A. zu veranlassen.

