

Dieses Werk wurde Ihnen durch die Universitätsbibliothek Rostock zum Download bereitgestellt.

Für Fragen und Hinweise wenden Sie sich bitte an: digibib.ub@uni-rostock.de

... 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-Committee

über die

Verwaltung der Staats-Eisenbahnen

de dato Sternberg den 8. December 1891.



Rostock.

Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei.

1891.

MK-5831^b

10.11.2020

2020-01-01

2020-01-01

2020-01-01

I. Bericht der Eisenbahn-Committe

über
die Verwaltung der Staatseisenbahnen.

Auf dem vorigjährigen Landtage sind von der damaligen Committe 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 Committe ad Cap. II. vom 9. December 1890 und Landtags-Beschluß de eod. dato.

1. Der Etat pro 18^{92/93} 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^{90/91} 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 jetztgedachten Rescript sind aber herausgegeben: der General-Extract der Rechnung der Friedrich Franz- und Wismar-Karow-Eisenbahn pro 18^{90/91} nebst Bericht der General-Direction über die Betriebs-Rechnung 18^{90/91}, ferner Abschriften der Hauptrechnung der Eisenbahn-Verwaltung pro 18^{90/91}, 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 Etats pro 18^{92/93} gewähren, werden wir uns bei der Besprechung desselben über die Vorlagen selbst in einem besonderen Abschnitte unseres II. Berichts äußern.

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

2. Die Verwendung der an die General-Eisenbahn-Direction baar abgelieferten 1526 501 M 89 J, sowie der dieser zugegangenen 1311 500 M in Consols, cf. pag. 5 des I. Berichts pro 1890, wird sich aus der Rechnung pro 18^{90/91} 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 ergiebt sich aus der Rechnung pro 18^{90/91} und aus dem zum Etat pro 18^{92/93} vorgelegten allgemeinen Besoldungs-Etat.

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 Etats 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 Etat pro 18^{92/93}, welchem eine erläuternde Denkschrift beigegeben, den ständischen Wünschen mehr entspricht, wie dies von dem Etat pro 18^{91/92} gesagt werden konnte. Zimmerhin sind die Einnahmen und Ausgaben nicht so eingehend erläutert, wie dies bei den preußischen Etats geschieht, welche letztere durch streckenweise Behandlung der einzelnen Positionen sehr wertvolles Material für die Etat-Prüfung bieten.

Der II. Bericht hiebt solche Erläuterungen für unerlässlich und empfahl nur von einem directen Autrage 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 in vielen Fällen eine specielle Begründung von Etatausfällen entbehrlich machen würde. Die Committe schlug in Folge dessen vor, zwar eine genauere Begründung des Etats 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^{90/91} noch nicht vorliegt, wohl aber der General-Extract dieser Rechnung mit Bericht der General-Direction, sowie Abschrift der Betriebsrechnung pro 18^{90/91} nebst Bericht als Grundlagen für die Etat-Prüfung pro 18^{92/93} 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 Ansicht genommene genauere Erläuterung des Etats 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 Etats, diese aber mit der eingehenden Begründung, wie solche von den preußischen Eisenbahn-Directionen den Etats beigegeben wird, vorgelegt werden, auch diese Vorlagen allemal vor dem Ante-Comitiat-Convent herausgegeben werden; die Etats nebst Begründung in einer gewissen Anzahl von Druckexemplaren.

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^{91/92} nach Verhandlung mit dem Engern Ausschuß, vergl. Drucksache 88, Folge gegeben. Hier sind die auf vorjährigem 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^{92/93} entsprechend zu berichtigten.

4. Ad 4 des II. Berichts.

Aus der Abschrift der Rechnung des Sicherheitsfonds pro 18^{90/91} ergiebt sich, daß nach den ständischen Anträgen cf. auch § 5 der Normativ-Bestimmungen von dem Ueberschüß von 1187 475 M 53 ü der Betrag von 800 000 M zur Dotirung des Sicherheitsfonds verwandt ist, welchem auch der Ueberschuß pro 18^{90/91} von 3560 M 85 ü zugeflossen ist. Vergl. Drucksache 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^{90/91} sind demselben aber in der Rechnung keine Zinsen berechnet. Eingezogene Erfundigungen haben ergeben, daß die Zinsen pro 18^{90/91} 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^{90/91} „Zinsen und Coursgewinn“ 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^{91/92} nur 25 000 M in Ansatz gebracht sind. Uns will dies Verfahren nicht als zutreffend erscheinen. Ultimo März 1890 ergab sich ein Ueberschuß von 1187 475 M 53 ü, aus welchem vereinbarungsmäßig 800 000 M in den Sicherheitsfonds zu legen waren; daraus folgt, daß diesem auch pro 10^{90/91} die Zinsen zukommen müssen, so lange nicht ein Anderes vereinbart ist. Dies liegt nicht vor, und ist aus der Genehmigung des Etats pro 18^{90/91} 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^{92/93} mit der Erstattung von 28 000 M und den Zinsen darauf pro 18^{91/92} 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^{90/91} 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 ^{90/91}	349 392 M	39 ü,
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 diesseitigen 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 M
10 Stück offene Wagen ohne Bremse à 2973,20 M	29 732,00 "
erbaut in Güstrow.	
20 Stück offene Wagen ohne Bremse à 2892,80 M	57 856,00 "
10 Stück mit Bremse à 3453,44 M	34 534,40 "
10 Stück ohne Bremse à 2450 M	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 M

Pro 18^{91/92} sind in Bestellung gegeben:

1 Personenzugs-Locomotive zu	46 500,00 M
1 Güterzugs-Locomotive zu	44 150,00 "
1 Tender-Locomotive zu	28 150,00 "
5 bedeckte Güterwagen mit Bremse à 3774 M	34 740,00 "
5 dgl. ohne Bremse à 3174 M	19 109,40 "
6 offene Güterwagen mit Bremse à 3185 M	36 328,66 "
14 offene Güterwagen ohne Bremse à 2595 M	"
Diese 20 Güterwagen sind bereits geliefert.	
1 Gepäckwagen mit Postabtheilung	6 082,00 "
3 Personenwagen IV. Cl. à 6100 M	18 300,00 "
	<hr/>

Die Ausgabe pro 18^{91/92} wird betragen 233 360,00 M und sind zu weiteren Neubeschaffungen 47 247 M vorhanden, über deren Verwendung Schlussnachweisung bis zum nächsten Landtage vorbehalten wird.

Es ergiebt sich hieraus, daß die bewilligten 530 000 M theils bestimmungsgemäße Verwendung gefunden haben, theils finden werden. Gegen die zum Anfang gebrachten Preise sind Einwendungen nicht zu erheben und stimmen die geschehenen bezw. 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^{90/91} ein Überschuß 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 Überschuß sich nach den Darlegungen des hohen Rescripts vom 25. Juni d. J., vergl. Drucksachen 106, 107, 108, in Wirklichkeit auf 3560 M 85 ½ gestellt hat, welche, da im Übrigen die Eisenbahnverwaltung ihre sämtlichen Verpflichtungen aus § 4 der Normativ-B-

stimmungen pro 18^{90/91} 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		
find auf dem Landtage 1890 bewilligt	370 000 M —	§
demselben stand an Ueberschüssen aus der Ver-		
staatlichkeit zu Gebot	387 475 M	53 §

Sa. 757 475 M 53 §.

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^{91/92}, Drucksache 88, sowie in dem jetzt vorliegenden Hauptetat pro 18^{92/93} 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 vorjährigen 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 angeliehen 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 1½ % zusätzlich der erparten Zinsen für völlig ausreichend und proponirt dieselbe, will aber pro 18^{91/92} 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 Beschuß, will sich aber pro 18^{91/92} 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 Eisenbahnshuld eine Amortisation mit 2% p. a. zuzüglich der ersparten Zinsen auch hier angemessen sein.

Wir proponiren den Beschluß:

dass es pro 18^{91/92} bei der Amortisation mit $1\frac{1}{2}\%$ beende, 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.

Im Anschluß an die referirten Verhandlungen sind in den Etat pro 18^{91/92}, Drucksache 88, 13500 M als Amortisation dieser Anleihe von 900 000 M eingestellt nebst 31500 M Zinsen, in den Etat pro 18^{92/93}, für welches Jahr die Schuld sich auf 886 500 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 unserent Vorschlag auf 18472 M 50 Ø.

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 Landkästens gegen Hinterlegung des gleichen Betrags in Landes-Consols, zur Vermeidung eines Verkaufs derselben zum niedrigen Course. Ausweislich des Hauptetats pro 18^{92/93} wird dies Verhältniß noch fortbestehen, was auch seine Rechtfertigung darin findet, daß Meckl. 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. 93 a.

Im 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 Etatsverhandlungen pro 18^{91/92} hatte dieser Beschlüß die Folge eines Abstrichs von 80000 M auf die betr. Etatposition.

Die mit dem Engern Ausschuß zu Anfang dieses Jahres stattgehabten Verhandlungen über die endgültige Feststellung des Etats pro 18^{91/92} 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 Etats pro 18^{91/92} 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 Besoldungsgrundzügen der Friedrich-Franz-Bahn jeder Beamte nach einer gewissen Dienstzeit resp. nach Bedürfniß Gehaltserhöhung empfangen, bei den übrigen verstaatlichten Bahnen hätten solche feste Grundzüge allerdings nicht bestanden, es seien aber doch von Zeit zu Zeit Gehaltsaufbesserungen eingetreten. Die Übernahme des gesamten Beamten- und Dienstpersonals in Folge der Kaufverträge verpflichtet die Regierung zur Erfüllung der mit diesem Personal bestehenden Verträge. An der Hand der Personalacten angestellte Ermittelungen hätten ergeben, daß pro 18^{91/92} 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^{91/92} bei einzelnen Beamten Nebenemolumente gestrichen und der Werth derselben im Etat in Einnahme gestellt, besonders betreffend Restaurationen, Gräfereien, Telegraphen-Verwaltung. In Folge der Ablehnung einer allgemeinen Gehaltsaufbesserung seien den betreffenden Beamten die betreffenden Nebenbezüge zu belassen, was eine Kürzung der Einnahmen des Etats pro 18^{91/92} um rund 3150 M bewirke. Die Verpachtung der bisher Eisenbahnbeamten überlassenen Restaurationsen habe aber nicht rückgängig gemacht werden können, dies führe zu einer nothwendigen Entschädigung dieser Beamten, was einschließlich 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 Diensteinkommen 1200 M nicht überstieg, außerordentliche Beihilfen gewährt. In den bezeichneten Jahren seien dafür annähernd je 10000 M verausgabt. Wie pro 18^{90/91}, so müßten auch pro 18^{91/92} solche Zahlungen in Aussicht genommen werden, unter Mitberücksichtigung der in gleicher Lage befindlichen Beamten der anderen verstaatlichten Bahnen zum Betrage von 12 000 M, an welchen ca. 500 Beamte Theil nehmen. Die Beihilfen betrugen für die Einzelnen 16—30 M p. a. Neben die Nothwendigkeit

derselben ist Drucksache 85 zu vergleichen. Aus diesen Gründen veranlaßwendige sich im Etat pro 18^{91/92} eine Verminderung der Einnahmen um 3150 M und eine Erhöhung der Ausgaben um 40000 M, so daß statt des von Ständen in Aussicht genommenen Überschusses von 80000 M nur 36850 M pro 18^{91/92} verbleibt.

Nachdem der Engere Ausschuß noch weitere Auskunft erbeten — cfr. Drucksache 93 — und solche erhalten hatte — cfr. Drucksachen 97, 98 — erklärte derselbe sich am 5. März 1891 — cfr. Drucksache 100 — mit der Abänderung der Etatansätze in vorgedachter Art einverstanden und genehmigte nunmehr den Hauptetat pro 18^{91/92}, wie derselbe in Drucksache 88 vorliegt. Wir können die Beweggründe, welche den Engeren Ausschuß bestimmten, die näher bezeichneten Veränderungen des Etats pro 18^{91/92} 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 ergiebt, daß in den pro 18^{91/92} abgestrichenen 80000 M Beträge enthalten waren, welche nach Ablehnung der allgemeinen Gehaltsaufbesserung, 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 C. 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. — Drucksache 87 sub 8 c — gemacht worden.

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

Aus dem sub 10 erwähnten Rescript — Drucksache 87 — ergiebt 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 Inhalts des Kaufvertrags de 1873 aus den Mitteln der Gesellschaft zu pensioniren sind, kann nicht in Aussicht genommen werden, vielmehr hat pro 18^{91/92} 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 Thatssache geworden und ist die Frage, ob die auf den Etat der Betriebs-Verwaltung gelegten Pensionen auf diese Cassé 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^{92/93} ein Verzeichniß der Locomotiven und des gesamten Wagenparks beigegeben.

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

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

Hier von sind angegeschafft in den Jahren:

18 ^{48/49}	3,
18 ^{50/59}	9,
18 ^{60/69}	26,
18 ^{70/79}	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, Drucksache 87, erheblich modifizirt — 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 Einheitsfäge; 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 fürzlich für die Aufhebung des Erneuerungs-Fonds und die Etablierung 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^{89/90} 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 Anmietät. 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 vorbengen, 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 Neußerung der Regierung vor. Der Etat pro 18^{92/93} ist ebenso wie derjenige pro 18^{91/92} formirt und behalten wir uns vor, bei Besprechung des ersten 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 Tagegelder und Reisekosten, sowie die Umzugskosten der im Großherzoglichen Eisenbahndienst angestellten Beamten, cfr. jetzt E. 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 schlüssig zu machen haben. Was nun diejenigen Punkte anbetrifft, über welche bisher abweichende Ansichten bestanden, so ist die Actenlage die folgende:

a. bezüglich der Tagegelder: Stände erachteten, daß die Tagegelder 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 Übereinstimmung dahin, daß § 2 lauten soll:

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

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

b. Die Committee empfahl eine Herabsetzung der Kilometergelder im § 3 als zu hoch. Die Regierung hielt an den Sätzen des Entwurfs fest, weil nach den ständischen Vorschlägen die Kilometersätze so niedrig sind, daß bei Bezahlung von Gepäckfracht seitens des dienstlich reisenden Beamten der Fall eintreten kann, daß diese Kilometergelder 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 schlagen wir vor, die Sätze des § 3 des Entwurfs: a. Kilometergelder, zu acceptiren, da den Bemerkungen der Regierung eine Berechtigung nicht abzusprechen und in Weihalt 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 Übereinstimmung.

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 Ø 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 Ø 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 Ø 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 Ergebniß 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 sc. 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 Dienstreisen innerhalb des Gebiets der ihnen unterstellten Bahnenstrecken 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 Übernachtung innerhalb ihres eigenen Verwaltungsbezirks nur $\frac{2}{3}$ ihres Tagegeldes.

Als Reisen innerhalb des Gebiets der unterstellten Bahnen bezw. Verwaltungsbezirke gelten auch diejenigen Dienstreisen, welche zwar ganz oder theilweise auf fremden Bahnenstrecken zurückgelegt, indessen zur Berrichtung 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 Dienstskategorie bewilligten Tagegelder die für den vertretenen Beamten festgesetzten ermäßigten Tagegelder 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 Tagegelder erhalten und weil die hier in Betracht kommenden Beamten für ihren Reiseaufwand fast sämmtlich ein Pauschquantum bezogen.

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 Änderung 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 Bahnenstrecken bezw. Verwaltungsbezirke keine Entschädigung für Zu- und Abgang und an Tagegeldern nur $\frac{2}{3}$ der im § 1 bestimmten entsprechenden Säze.

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

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

Berichts und der dazu zu fassenden Beschlüsse mit denjenigen über den Etat pro 18^{92/93} 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 Auträge gestellt sind — vgl. ad II 2, 4, 6, 12 A und B — werden die hierauf gefassten Beschlüsse sämmtlich in die Erklärung über den Etat pro 18^{92/93} aufzunehmen sein.

III.

Rechnung des Baufonds der früheren Mecklenb. Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft von 1889 bis Schluß des Rechnungsjahres 18^{90/91}. 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. Neben die Rechnung wird die Erklärung der Stände erforderlich. 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 3½ % 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 2 700 Stück neue Actien à 1000 M.	
b.	Betrag der auf Grund des General-Versammlungs-Beschlußes vom 25. Mai 1887 aufgenommenen 3½ % Prioritäts-Anleihe zur Hälften	2 500 000,00 "
c.	Landeshilfe zum Bau der Bahn Schwerin-Crivitz 1888	313 440,00 "
d.	Beihilfe der Kali-Salz-Werke Jessenitz zum Bau der Strecke Malliß-Lübtheen incl. Baugeld-Zinsen 1888	301 545,14 "
e.	1890 Landeshilfe zum Bau der Bahn Schwerin-Dömitz	600 000,00 "
f.	1889, 1890 Beiträge einzelner Ortschaften und der Stadt Dömitz zu Eisenbahn-Anlagen &c.	8 500,00 "
	Latus	6 423 485,14 M

	Transport	6 423 485,14 M
g.	1889, 1890 für Steinkohlenfrachten	620,82 "
h.	1890 Erlös für ver- kaufte Landes-Consols	308 163,40 M
	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^{90/91} 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 Erfaß 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 M 3½ %	
	Landes-Consols mit	1 519 875,60 M
b.	Ferner der hierauf erwachsene Cours- Verlust mit ausgleichungsweise	17 524,40 "
		1 537 400,00 M

indem mit diesem Cours-Verlust die Neubaustrecke Schwerin-Dömitz und Malliß-Lübtheen 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 g ergeben, während nach der Abrechnung des

Baufonds diesem nur baar aus verkauften Consols 1519875 M 60 ♂ zugeflossen sind, so wird die Rechnung pro 1889 — I. Quartal 1890 bezw. 18^{90/91} die Verwendung des Restbetrages ergeben. Die weiteren 962 600 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 1296 000 M an die General-Direction abgegeben sind. Diese 962 000 M sind ein Theil derjenigen Anleihen, welche vom Landkasten und verschiedenen öffentlichen Cäffen aufgenommen sind, und die nach dem Etat pro 18^{92/93} noch 1490 000 M betragen.

Der Einnahme von 8924105 M 96 ♂ stehen gegenüber folgende Ausgaben:

a. für Bauausführung und Beschaffung									
neuer Betriebsmittel	2673901	M 74 ♂							
b. Neubau der Strecke Güstrow-Schwaan	776162	" 08 "							
c. Neubau der Strecke Schwerin-Erwiß	1042316	" 09 "							
d. Neubau der Strecke Malliß-Lübtheeten	885310	" 23 "							
e. Neubau der Strecke Schwerin-Dömitz	3528142	" 71 "							
		Sa. 8905832	M 85 ♂						

Hierach war der Bestand des Baufonds

ult. März 1891	18273	" 11 ♂							
		Sa. 8924105	M 96 ♂						

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 (Übergang der Bahn auf das Land) bis ult. März 1891 ist 5425 416 M 80 ♂.

Laut vorgelegten speziellen Ausgabe-Zusammenstellungen sind in dieser Periode verausgabt:

	1889.		I. Quartal 1890.		18 ^{90/91} bis ult. Jan. 91.		1./2. 1891 bis 31./3. 1891.		Summa.	
	M	♂	M	♂	M	♂	M	♂	M	♂
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-Erwiß . . .	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-Lübtheeten . . .	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 hierach stellt sich der Bestand ult. März 1871 auf							18 273	11		
									Sa. 5 425 416	80

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

Ad C. Schwerin-Trivitz sind angesetzt:

für Locomotiven . . .	29106,10 M,
für Personenwagen . . .	13999,00 "
für Güterwagen . . .	22842,92 "

Ad. D. Schwerin-Dömitz sind angesetzt:

für Locomotiven . . .	98813,23 M,
für Personenwagen . . .	89001,23 "
für Güterwagen . . .	78406,96 "
aus Cours-Verlusten cf. oben	17428,06 "

Ad. E. Malliß-Lübtheen sind angesetzt:

für Locomotiven . . .	41900,00 M,
für Personenwagen . . .	12948,74 "
für Güterwagen . . .	62389,23 "
aus Cours-Verlusten cf. oben	4236,34 "

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

Dagegen hat sich die frühere Annahme, daß dem Baufonds nach Erfüllung seiner nächsten Aufgaben noch ein Überschuß für fünfjährige 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 Neubaustrecken (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. G. A.-Prop. erledigt.

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

Sternberg, den 8. December 1891.

H. v. Derken. v. Lützow. Frhr. v. Malzau. 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. Derßen auf Roggow übergiebt Namens der Eisenbahn-Committe deren I. Bericht über die Verwaltung der Staatseisenbahnen beziehungsweise Engere Ausschusß-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 Ivenack,

Herr Baron v. Malhan auf Kruckow,

Herr Hofrath Schlaaff aus Waren,

Herr Hofrath Brückner aus Neubrandenburg

zu Protocoll:

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



Extract

aus dem

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

Den 8. December.

Herr Landrat v. Derßen auf Roggow übergibt Namens der Eisenbahn-Committe deren I. Bericht über die Verwaltung der Staatseisenbahnen beziehungsweise Engere Ausschusß-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 Zvenack,

Herr Baron v. Malzhan auf Kruckow,

Herr Hofrat Schlaaff aus Waren,

Herr Hofrat 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.

