



**Denkschrift zu den Etats der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung : für das Rechnungsjahr ...**

**1892/1893(1891) : Denkschrift zum Etat der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahn-Verwaltung**

Schwerin: Sandmeyersche Hofbuchdruckerei, [1891?]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1766044298>

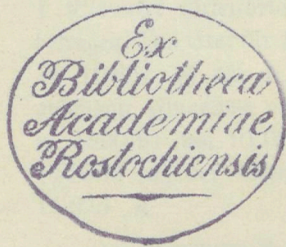
Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Denkschrift

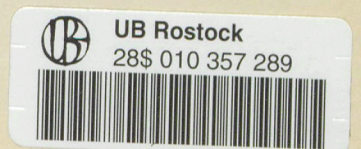
zum

Etat der Großherzoglich Mecklenburgischen  
Eisenbahn-Verwaltung

auf das Rechnungsjahr 1892/93.



Mk-5831<sup>2c</sup>

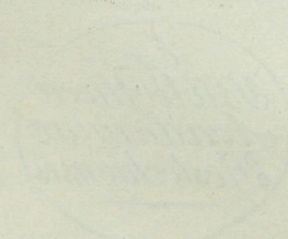


Denkmal

Einzelne Exemplare

Einzelne Exemplare

Einzelne Exemplare



1851-1852

# Denkschrift

zum

## Etat der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahn-Verwaltung auf das Rechnungsjahr 1892/93.

### A. Betriebs-Stat.

Der Etat der Betriebs-Verwaltung ist auch in diesem Jahre, wie im Vorjahre, in einen besonderen Etat der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und in einen Etat der Wismar-Rarower Eisenbahn getrennt worden.

Die Einnahmen und Ausgaben sind, soweit für deren Berechnung bestimmte Ansätze zu Gebote stehen, nach diesen, soweit sie von den Schwankungen des Verkehrs oder anderen zur Zeit nicht übersehbaren Einflüssen abhängen, auf Grund der Erfahrungen der Vorjahre veranschlagt worden, nach Maßgabe des für 1892/93 angenommenen Verkehrsumfanges und der Länge, welche die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn bezw. die Wismar-Rarower Bahn z. B. haben und voraussichtlich im Etatjahre behalten werden.

In formeller Beziehung ist hervorzuheben, daß die in der Unterpalte der Spalte „Bemerkungen“ neben den Titeln bezw. Positionen eingestellten Zahlen den Ziffern dieser Denkschrift entsprechen, unter welchen die betreffenden Erläuterungen gegeben sind, und daß da, wo es an solchen Zahlenhinweisen fehlt, in den Etats die der Ist-Einnahme bezw. der Ist-Ausgabe pro 1890/91 oder den Etats pro 1891/92 entsprechenden Summen eingestellt sind, je nachdem das eine oder andere für zutreffend zu erachten war.

### I. Etat der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn. A. Einnahme.

Im Rechnungsjahre 1890/91 hat die Einnahme der Betriebs-Verwaltung im Ganzen rund 6 886 000 *M.* = 10 981 *M.* auf 1 Kilometer Betriebslänge — vgl. Jahresbericht pro 1890/91 — betragen. Im Etat für 1891/92 ist auf eine Einnahme von 6 834 000 *M.* = 10 851 *M.* auf 1 Kilometer gerechnet. Die für 1892/93 veranschlagte Einnahme von 6 977 200 *M.* übersteigt die Betriebseinnahme in 1890/91 um 91 035 *M.* und den Voranschlag für 1891/92 um 142 350 *M.*, der kilometrische Ertrag pro 1892/93 berechnet sich auf 11 075 *M.*

#### 1. Zu I. 1.

Im Einzelnen ist die Einnahme, wie folgt, ermittelt worden:

Die Einnahme hat betragen

im Jahre 1889 . . . . .	2 548 016 <i>M.</i>
im Jahre 1890/91 . . . . .	2 757 007 „

ist mithin im letztgenannten Jahre um rund . . . . . 209 000 „

d. i. um rund 8 % der Einnahme von 1889 gestiegen. Da nun nach den z. B. vorliegenden provisorischen Ermittlungen in den ersten 4 Monaten des laufenden Rechnungsjahres (1891/92) die Gesamteinnahme sich höher gestellt hat, als in dem entsprechenden Zeitabschnitte

des Jahres 1890/91, obgleich in diesen Zeitabschnitt die aus Veranlassung des Osterfestes entstehende Einnahme von wenigstens 35 000 *M.* nicht hineingefallen ist, so wird es, zumal unter Berücksichtigung der von Jahr zu Jahr eintretenden Steigerung der Personenbewegung, nicht ungerechtfertigt sein, eine die Aufkunft des Jahres 1890/91 um 3 % übersteigende Einnahme zu etatistiren, was einer Steigerung von  $1\frac{1}{2}$  % aufs Jahr gleichkommt. Infolge dessen sind eingestellt  $2\,757\,007 + 82\,710 = 2\,839\,717$  oder rund 2 840 000 *M.*

## 2. Zu I. 3.

Zu Jahre 1889 waren eingegangen . . . . . 50 286 *M.*  
im Jahre 1890/91 dagegen . . . . . 51 217 "  
also mehr rund . . . . . 930 "  
d. i. fast 2 % der Einnahmen von 1889. Nimmt man an, daß im gleichen Procentverhältnisse die Einnahmen weiter wachsen werden, und macht den Ertrag des Jahres 1890/91 grundlegend, so wird man im Jahre 1892/93 mit Sicherheit auf eine Einnahme von 52 000 *M.* rechnen können.

## 3. Zu II. 1.

Die Einnahme im Jahre 1889 hat sich belaufen auf 109 615 *M.* und ist im Jahre 1890/91 auf . . . . . 113 830 "  
also um . . . . . 4 215 "  
gestiegen, von 1889—1890/91 war also eine Einnahmesteigerung von fast 4 % des Jahresbetrages von 1889 eingetreten. Dieses Procentverhältniß angewandt auf das Ergebnis des Jahres 1890/91 ergibt eine Einnahme von 118 383 *M.*, und sind daher hier rund 118 000 *M.* eingestellt worden, d. i. 2 % pro anno mehr als in dem letztabgeschlossenen Rechnungsjahre.

## 4. Zu II. 2.

Zu Anwendung desselben Verfahrens ergibt sich als Einnahme aus der Beförderung von Frachtgut die Summe von 3 081 000 *M.*, denn da die Einnahme im Jahre 1889 betragen hat 2 701 028 *M.* und im Jahre 1890/91 auf . . . . . 2 991 161 "  
also um . . . . . 290 133 "  
d. i. um mehr als 10 % der Einnahme pro 1889 gestiegen ist, so wird man berechtigt sein, für 1892/93 eine Einnahme zu veranschlagen, welche um 3 % höher ist als die Ist-Einnahme des Jahres 1890/91, zumal auch schon im letztgenannten Jahre die bestehenden Tarifermäßigungen für geringwerthige Massengüter und Kohlensendungen in Massentransporten die Einnahme beeinflusst haben. Die veranschlagte Einnahme wird aber um so sicherer erwartet werden dürfen, als einerseits die Einnahme in den ersten 4 Monaten des laufenden Rechnungsjahres um rund 30 500 *M.* größer gewesen ist, als in den entsprechenden Monaten des Vorjahres, obgleich in diesem Jahre in Folge der schlechten Witterung manche Transporte, insbesondere von Kaps und Rübsen, fast gänzlich gefehlt haben und andererseits die Neubautrecke Ludwigslust-Malliß erst im Laufe des zur Vergleichung herangezogenen Rechnungsjahres 1890/91 (am 20. Mai 1890) dem Verkehre übergeben wurde, also der Gütertransport auf dieser Strecke im Statjahre voraussichtlich ein nicht unwesentlich größerer sein wird, als er im Jahre 1890/91 war.

Weiter ist darauf hinzuweisen, daß der Rübenbau im Lande immer mehr an Umfang gewinnt und dadurch für eine große Reihe von Stationen ein erheblicher Zuwachs im Güterverkehr — sowohl im Empfang als im Versand — entstehen wird. Endlich ist eine allgemeine Steigerung des Verkehrs in sichere Aussicht zu nehmen, denn aus den in dieser Beziehung eingeforderten Berichten der Stationen über die Zunahme oder den Rückgang des Verkehrs ergibt sich, daß nach den für die einzelnen Stationen obwaltenden örtlichen Verhältnissen, welche auf den Verkehr von Einfluß sind, bei der Mehrzahl derselben auf eine Zunahme im Empfang sowohl wie im Versand, oder

wenigstens in der einen oder anderen Richtung gerechnet werden darf. — Auf den eventl. bei Inbetriebsetzung des Bergwerks Jessenitz zu erwartenden Verkehr ist auch bei dem vorliegenden Etat noch keine Rücksicht genommen worden.

5. Zu II. 5.

Die geringe Erhöhung gegenüber der Ist-Einnahme im Jahre 1890/91 dürfte umso mehr gerechtfertigt erscheinen, als nach den gemachten Beobachtungen erst jetzt sich auf der nicht während des ganzen Jahres 1890/91 in Betrieb gewesenen Strecke Ludwigslust-Dömitz ein den Verhältnissen entsprechend ziemlich reger Viehtransport zu entwickeln beginnt.

Die Mindereinnahme gegenüber dem Etat 1891/92 ist deshalb angenommen, weil die in früheren Jahren nicht unerheblichen Transporte, welche von Pommerschen Stationen aus über unsere Bahn nach Hamburg gingen, zum großen Theile ausfallen, da jetzt der Absatz des Pommerschen Vieh's meistens nach Berlin stattfindet.

6. Zu III. 2.

Die meisten zu dieser Position aufkommenden Einnahmen sind nicht feststehende, für ihre Höhe ist vielmehr maßgebend die Zahl der von jeder Verwaltung auf dem betreffenden Bahnhof ein- und ausgeführten Wagenachsen; da nun anzunehmen, daß diese Zahl bei den mitbenutzenden Verwaltungen insbesondere in Neubrandenburg und Rostock steigen wird, so ist der die Ist-Einnahme des Jahres 1890/91 nur um rund 5000 *M.* übersteigende Betrag von 110 000 *M.* etatisirt worden.

7. Zu VI. 2<sup>1</sup>, 2<sup>2</sup> und 2<sup>4</sup>.

Die hier eingestellten Summen entsprechen abgerundet den Einnahmen, welche nach dem jetzigen Stande, wie die darüber aufgestellten Ermittlungen ergeben haben, zu den betreffenden Positionen aufkommen werden.

8. Zu VI. 2<sup>3</sup>.

Die Einnahme zu dieser Position ist keine feststehende, da die Grasnutzung, aus welcher der größte Theil der Einnahme aufkommt, alljährlich von Neuem verpachtet wird; es ist daher eine dem Durchschnitt der Jahre 1889 und 1890/91 entsprechende Summe eingestellt worden.

9. Zu VI. 3<sup>1</sup>.

Im Jahre 1890/91 hat die Einnahme zu dieser Position sich beziffert auf . . . . . 8832,44 *M.*

Hierin war jedoch enthalten pro März 1890 die

Summe von . . . . . 169,84 „

und sind folglich für das Rechnungsjahr 1890/91 nur

aufgekommen . . . . . 8663,— *M.*

Dieser Einnahme entsprechend sind jetzt 8600 *M.* etatisirt.

10. Zu VI. 3<sup>2</sup>.

Vereinnahmt waren im Jahre 1890/91 zu dieser Position 19 985 *M.*

In dieser Summe war aber mitenthalten:

pro October 1888 bis Februar 1890 der Betrag

von . . . . . 6656 *M.*

und für März 1890 der Betrag von 1021 „

7 677 „

mithin an dem Rechnungsjahr 1890/91 zukommenden Ein-

nahmen nur . . . . . 12 308 *M.*

Diese Summe ist abgerundet wieder in Einnahme gestellt worden.

11. Zu VI. 5.

An Zinsen können nur in Aussicht genommen werden diejenigen, welche auf das von der Hauptkasse bei der Mecklenburgischen Hypotheken- und Wechselbank gehaltene Baar-Conto-Corrent erwachsen werden. An solchen Zinsen sind im Jahre 1890/91 aufgekommen rund 4400 *M.* Die angenommene Steigerung derselben ist um deswillen gerechtfertigt, weil der Betriebsfonds seit dem 10. März 1891

um 370 000 *M.* vergrößert und außerdem die Hauptkasse verpflichtet ist, alle irgend entbehrlichen Kassenbestände über 20 000 *M.* sofort ins Contocorrent abzuführen.

12. Zu VI. 6.

Zu dieser Position sind folgende Einnahmen zu erwarten:  
 Pacht für Aufstellung von Verkaufs-Automaten auf Bahnhöfen 160 *M.*  
 Für Erlaubniß zum Verkauf von Zeitungen z.  
 in Rostock . . . . . 16 *M.*  
 in Neubrandenburg . . . . . 30 „  
 in Schwerin . . . . . 50 „ 96 „  
 Erlös für gefundene Gegenstände — nach dem Durchschnitt  
 der letzten Jahre . . . . . 300 „  
 zusammen 556 *M.*

und sind, da auch sonst kleine außerordentliche Einnahmen einzugehen pflegen, etatirt . . . . . 600 *M.*

Von den im Jahre 1890/91 zu dieser Position auf gekommenen Einnahmen waren mehr als 44 000 *M.* nur zufällige, nicht wiederkehrende — vgl. den Bericht zur Betriebs-Rechnung pro 1890/91 an zutreffender Stelle —, und erklärt sich hieraus die große Abweichung der Etatsumme von der Ist-Einnahme des Jahres 1890/91.

## B. Ausgabe.

13. Zu I. 1—4.

Der mit Erläuterungs-Bericht hier angelegte Allgemeine Besoldungs-Stat umfaßt alle Beamte der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung, bezieht sich also auch auf die vom Vorstande der Wismar-Rarower Bahn angestellten Beamten. Die in demselben sub 1—4 enthaltenen Gehälter sind, da sie als Kosten der Allgemeinen Verwaltung anzusehen, auf die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn und die Wismar-Rarower Eisenbahn vertheilt worden nach dem Verhältniß der kilometrischen Betriebslängen dieser Bahnen, wobei die Secundärbahnstrecken mit der Hälfte, die Schmalspurbahnen mit dem Viertel ihrer Länge in Ansatz gebracht sind.

14. Zu I. 5.

Von der aus dem Allgemeinen Besoldungs-Stat sich ergebenden Summe ist der Betrag, welcher z. B. an auf der Wismar-Rarower Bahn beschäftigte Beamte als Gehalt zu zahlen ist, in den Stat der Wismar-Rarower Bahn und der nach Abzug dieser Summe verbleibende Rest hier eingestellt worden. Zu bemerken ist übrigens, daß die Kosten der Bau-Inspection V., welche gleichzeitig für die Strecke Wismar-Rostock und die Wismar-Rarower Bahn fungirt, nicht ganz, sondern nur zu 51,21 % der Wismar-Rarower Bahn zur Last gerechnet sind, während der Rest derselben, als auf Wismar-Rostock entfallend, in der für die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn etatirten Summe mitenthalten ist.

15. Zu II. 1.

Zu dieser Position sind früher, insbesondere auch noch im Jahre 1890/91, eine Reihe von Besoldungen in Ausgabe gebracht, welche anderen Positionen zur Last zu stellen waren, speciell die Remunerationen derjenigen Diätare, welche etatsmäßige Stellen verwalteten, sowie die Löhne der Hilfsarbeiter im Stations- und Expeditionsdienste, der Reserveheizer zc. Schon im laufenden Rechnungsjahre ist von dieser Art der Verbuchung in Befolgung der obligatorischen Verbuchungs-Vorschrift Abstand genommen, und sind auch für den jetzigen Stat zu dieser Position nur in Rechnung gezogen die Remunerationen der 13 in den Bureaus der Central-Verwaltung beschäftigten Diätare, welche insgesammt sich auf 8883 *M.* belaufen, die ausweislich des Erläuterungsberichts zum Allgemeinen Besoldungsstat anstellungsmäßig zu gewährenden Functionsgehälte, sowie die dort gleichfalls ersichtlich gemachten

persönlichen Zulagen mit einem Betrage von zusammen . 4350 *M*  
 und endlich der Betrag von . . . . . 767 "  
 welcher voraussichtlich für zeitweise erforderlich werdende Arbeitshilfe  
 in den Centralbüreaus wird aufgewendet werden müssen.

Die so gefundene Summe von 14 000 *M* ist dann auf die  
 Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn und die  
 Wismar-Rarower Bahn nach dem oben bereits beregten Quoten-  
 verhältnisse repartirt worden.

## 16. Zu II. 2.

Auch die Belastung dieser Position ist in früheren Jahren eine  
 sehr verschiedene gewesen, da es an festen Normen für die hierhin zu  
 verbuchenden Beträge entweder überhaupt mangelte, oder solche Normen  
 wenigstens nicht immer stricte befolgt wurden. Im laufenden Rechnungs-  
 jahre werden dagegen hier außer den eigentlichen Commandogeldern  
 nur diejenigen Kosten verbucht, welche durch Vertretung erkrankter und  
 beurlaubter etatsmäßiger Beamten entstehen, und sind an solchen in  
 Beihalt des entsprechenden pro 1890/91 verausgabten, speciell ermittelten  
 Betrages eingestellt . . . . . 13 600 *M*.  
 Außerdem sind dieser Position belastet die Hälfte der  
 44 634 *M* betragenden Jahresgehälter der noch vor-  
 handenen 78 Hilfswärter — vgl. Ziffer 21 — mit . 22 317 "  
 sowie die Hälfte der 40 296 *M* betragenden Jahreslöhne  
 der 64 vereidigten Streckenarbeiter mit . . . . . 20 148 "  
 zusammen 56 065 *M*.

Die beiden letztbezielten Pöste sind deshalb hier aufgenommen,  
 weil die regelmäßigen täglichen Ablösungen im Bahn- und Weichen-  
 wärterdienste, welche zur Ausführung des Fahrplans erforderlich sind,  
 von solchen Hilfswärtern und vereidigten Streckenarbeitern geleistet  
 werden und zwar in der Weise, daß sie während des einen Theiles  
 — etwa der Hälfte — ihrer gewöhnlichen täglichen Arbeitszeit zu  
 Wärterablösungen, während des anderen Theiles zu Verrichtungen als  
 gewöhnliche Streckenarbeiter zu Bahnunterhaltungs- u. c. Arbeiten heran-  
 gezogen werden.

Die andere Hälfte der an solche Hilfswärter zu gewährenden  
 Gehälter bezw. der an die vereidigten Streckenarbeiter zu zahlenden  
 Löhne ist bei der Ermittlung der für Titel IV a. 21. etatisirten  
 Summe berücksichtigt. Die demnächstige Verrechnung der an dieselben  
 wirklich gezahlten Gehälter bezw. Löhne wird übrigens nicht nach dem  
 hier lediglich für Zwecke der Etatisirung grundlegend gemachten Ver-  
 hältnisse, sondern nach Maßgabe der in Wirklichkeit geleisteten Dienste  
 erfolgen.

Die Vertheilung der vorermittelten Summe von 56 065 *M* auf  
 die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn und  
 Wismar-Rarower Bahn ist wiederum nach dem oben mitgetheilten  
 Quotenverhältnisse geschehen. Bezüglich der Höhe dieses Antheils ist  
 hervorzuheben, daß der geringe Personalbestand der Wismar-Rarower  
 Bahn eine gegenseitige Vertretung der Beamten und Arbeiter in  
 Krankheits- und Urlaubsfällen, sowie bei Gewährung von Sonntagsruhe  
 im regelmäßigen Turnus nicht zuläßt und dadurch höhere Stellver-  
 tretungskosten verursacht werden.

## 17. Zu II. 3.

Nach dem Erläuterungsbericht zum Allgemeinen Besoldungsetat  
 sind hier zu berücksichtigen:

a. an Wohnungsgeldzuschüssen . . . . .	29 655 <i>M</i>
b. an Orts- und Theuerungszulagen . . . . .	5 604 "
c. an Miethe- (Gartenland-) Entschädigungen . . . . .	108 "
zusammen	35 367 <i>M</i>



Uebertrag 35 367 *M.*

Hiervon entfallen auf Wismar-Karow an Wohnungsgeldzuschüssen nach den speciellen Ermittlungen . . . 1 612 "  
und ist daher der Rest von . . . . . 33 755 *M.*  
hier eingestellt.

Bemerkt wird, daß der an den Vorstand der Bau-Inspection V zu gewährende Wohnungsgeldzuschuß nicht ganz, sondern nur zu einem Theile — vgl. oben Ziffer 14 — der Wismar-Karower Bahn zur Last gerechnet ist.

18. Zu II. 4<sup>2</sup>.

Es sind zu zahlen ausweislich des Erläuterungsberichts zum Allgemeinen Besoldungsetat an fixirten Reisekosten-entschädigungen . . . . . 10 400 *M.*  
Ferner sind an sonstigen Reise- und Umzugskosten in Beihalt der im laufenden Rechnungsjahre gezahlten zu veranschlagen . . . . . 15 600 "  
sodaß im Ganzen zu etatificiren sind . . . . . 26 000 *M.*

Von dieser Summe sind in Anlehnung an die im Jahre 1890/91 verausgabte Summe als auf Wismar-Karow entfallend anzusehen . . . . . 1 800 "  
und ist daher der Rest von . . . . . 24 200 *M.*  
hier eingestellt.

19. Zu II. 5.

An Reisekosten-Entschädigungen sind nach den darüber aufgestellten speciellen Ermittlungen zu zahlen:

an das Zugbegleitungspersonal rund . . . . . 87 500 *M.*  
an das Zugförderungspersonal rund . . . . . 44 145 "  
zusammen 131 645 *M.*

Bei den Ermittlungen sind der bestehende Sommerfahrplan bezw. der Winterfahrplan vom 1. October 1890 grundlegend gemacht, und sind die zu gewährenden Entschädigungen nach Maßgabe der im Juli 1890 erlassenen Bestimmungen über Reise- und Uebernachtungsgelder berechnet worden; mit Rücksicht auf mögliche Aenderungen der Fahrpläne, welche eine Erhöhung der Ausgaben zur Folge haben können, ist der vorermittelte Betrag, auf 134 000 *M.* erhöht, in den Etat eingestellt.

Die Ermäßigung der jetzt eingestellten Summe gegen den Ansat des Stats 1891/92 ist erzielt durch eine bereits jetzt bewirkte zweckmäßigere Dislokation des Beamtenpersonals, welche auch für den Etat 1892/93 Bestand behalten wird.

20. Zu II. 6.

Nach den angestellten Berechnungen sind zu zahlen:

an Delprämiën . . . . . 13 602 *M.*  
an Kohlenprämiën . . . . . 39 078 "  
zusammen 52 680 *M.*

Für die Feststellung der Delprämiën des Zugbegleitungspersonals ist grundlegend gemacht der für das laufende Rechnungsjahr dafür etatificirte Betrag. Die Veranschlagung der Kohlen- und Delprämiën des Zugförderungspersonals ist geschehen unter Zugrundelegung der Prämiën, welche nach dem Durchschnitt der letzten 4 Quartale den Locomotivführern, Hilfsführern und Heizern in Wirklichkeit zugeflossen sind.

21. Zu II. 7.

Zu dieser Position sollen im Etatjahre folgende Gehälter bezw. Löhne verbucht werden:

Gehälter für 9 Dampfpumpenwärter . . . . . 5 862 *M.*  
" " 8 Güterboden-Vorarbeiter . . . . . 5 532 "  
Löhne für 145 Stationsarbeiter . . . . . 90 264 "  
" " 57 Güterbodenarbeiter . . . . . 34 944 "  
" " 32 Kofferträger . . . . . 8 053 "  
zu übertragen 144 655 *M.*

	Uebertrag	144 655 <i>M.</i>
Löhne für 62 Locomotivputzer . . . . .		40 351 "
" " 2 Materialien-Arbeiter . . . . .		1 200 "
" " 21 Hilfsarbeiter im Stations- und Expeditionsdienste . . . . .		12 600 "
Für Reserveheizer, gleichviel, ob dieselben zu fahrplanmäßigen oder Extra-Dienstleistungen (Mühen- und Arbeitszüge u.) verwendet werden . . . . .		20 000 "
Für Erhöhung der Löhne der Stations- und Güterbodenarbeiter sowie der Locomotivputzer		3 000 "
Für Vertretungen unter den permanenten Ar- beitern . . . . .		4 894 "
Von der danach sich ergebenden Gesamtsumme von	226 700 <i>M.</i>	
entfallen auf Wismar-Rarow . . . . .	13 986 "	
und ist der Rest von . . . . .	212 714 <i>M.</i>	

deshalb hier eingestellt.

In den Etat pro 1891/92 waren bei dieser Position eingestellt:		
für Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn . . . . .	220 040 <i>M.</i>	
für Wismar-Rarower Eisenbahn . . . . .	13 800 "	
zusammen	233 840 <i>M.</i>	

In dieser Summe war enthalten an Hilfswärter-  
gehältern der Betrag von . . . . . 43 140 "  
und beliefen sich also die zu zahlenden Löhne, abgesehen  
von diesen Gehältern, auf . . . . . 190 700 *M.*  
Der jetzt etatisirte Betrag von . . . . . 226 700 *M.*  
ist demnach um . . . . . 36 000 *M.*  
größer, als die für das laufende Rechnungsjahr hier ausgeworfene  
Summe.

Diese Steigerung hat ihren Grund darin, daß jetzt neu eingestellt  
werden mußten:

a. für Hilfsarbeiter im Stations- und Expe- ditionsdienste . . . . .	12 600 <i>M.</i>
b. für Reserveheizer . . . . .	20 000 "
c. für Lohnerhöhungen . . . . .	3 000 "

Bei den eingehenden Vorermittelungen für den Etat hat sich  
nämlich herausgestellt, daß mit der bei den früheren Etat-Aufstellungen  
vorgeesehenen Zahl der permanenten Stations- und Güterbodenarbeiter u.  
sowie etatsmäßigen Locomotivheizer den Bedürfnissen schon des regulären  
Dienstes nicht zu genügen ist und daß auch bereits seit Jahr und Tag  
eine größere Anzahl von Hilfsarbeitern bzw. Reserveheizern thatfächlich  
beschäftigt und gelohnt worden ist. Wenn gleichwohl auf die für  
solche Dienstleistungen erwachsenden Ausgaben bei Aufstellung der Etats  
nicht besonders gerücksichtigt worden ist — auch noch im Etat 1891/92  
fehlt es an einer Summe zur Bestreitung dieser Ausgaben —, viel-  
mehr die Verrechnung derselben systemlos bald zu Lasten der Titel  
II. 1. oder I. 5. oder II. 7. geschah, und daher bald in diesem, bald  
in jenem Titel namhafte Ueberschreitungen stattgefunden haben, so  
mußte dieses jetzt als unhaltbar erkannte Verfahren verlassen und die  
dem sicher vorliegenden Bedürfnisse entsprechende Summe zu dieser  
Position des Etats berücksichtigt werden.

Die früher bei diesem Titel verrechneten Gehälter der Hilfswärter  
— pro 1892/93 44 634 *M.* — sind aus den vorstehend unter  
Ziffer 16 dargelegten Gründen je zur Hälfte dem Titel II. 2. und  
Titel IV a. 2 1. belastet.

22. Zu II. 8.

Die für Dienstkleidung hier und in den Etat für Wismar-Rarow eingestellten Summen beruhen auf den angestellten speciellen Ermittlungen, bei welchen die z. B. an die 3 inländischen Lieferanten gezahlten Preise grundlegend gemacht sind.

Hinzuweisen ist darauf, daß vom 1. April 1892 ab sämtliche Beamte, welche Dienstkleidung zu tragen haben, dieselbe in natura geliefert erhalten sollen und hierdurch eine Erhöhung dieser Position eintreten mußte.

23. Zu II. 12<sup>1</sup> und 2.

Die seit dem 1. April d. J. vereinigte Beamten-Pensionskasse hatte zu Anfang des laufenden Rechnungsjahres einen Bestand von 943 928 *M.* und wird derselbe voraussichtlich bis zum 31. März f. J. fast auf 1 Million Mark anwachsen.

Die jährlichen Einnahmen der Kasse an Beiträgen und Zinsen belaufen sich zur Zeit auf etwa 80 000 *M.* — Beiträge 44 450 *M.*, Zinsen 35 900 *M.* — die daraus zu leistenden Pensionen betragen jetzt rund 26 300 *M.*, die Kasse hat mithin zur Zeit einen Ueberschuß von rund 53 700 *M.*

Da nun die aus Betriebsmitteln zu leistenden Pensionen an als frühere Großherzogliche Diener übernommene Beamte am Schlusse des Jahres 1890/91 sich auf 48 142 *M.* beliefen, so ist die Pensionskasse, wenn ihr aus Betriebsmitteln ein Zuschuß von 10 000 *M.* zugeführt wird, im Stande, dieselben zu übernehmen, selbst wenn man annimmt, was nicht wahrscheinlich ist, daß die Summe der zu gewährenden Pensionen sich um 15 500 *M.* höher stellen wird, als im Jahre 1890/91. Aus diesen Erwägungen ist unter Tit. II. 12<sup>1</sup>. Nichts, unter II. 12<sup>2</sup>. die Summe von 10 000 *M.* etatifizirt.

24. Zu II. 13.

Es sind an hierher gehörigen Ausgaben zu bestreiten:

Entschädigung für Feurungsmaterial an einen Bahnmeister zu Malchin . . . . .	60 <i>M.</i>
Entschädigungen an Beamte für weggefallene Militair-Zuvaliden-Pensionen von den im Er- läuterungs-Bericht zum Allgemeinen Besoldungs- Etat vorgesehenen 2268 <i>M.</i> die Summe von	1 620 "
Einnmalige Gehaltsbeihilfen an verschiedene Be- amte und Arbeiter . . . . .	6 720 "
	zusammen 8 400 <i>M.</i>

Der letztbezielte Posten, für welchen in den Voranschlag pro 1891/92 nachträglich die Summe von 12 000 *M.* eingestellt worden ist, konnte mit Rücksicht auf die jetzt vorgesehenen Besoldungsverbesserungen auf den Betrag von 6 720 *M.* abgemindert werden.

25. Zu III. 1.

Gegenüber der Ausgabe des Jahres 1890/91 in Höhe von fast 62 000 *M.* erscheint die hier eingestellte Summe als eine außerordentlich niedrige. Es steht aber trotzdem zu erhoffen, daß mit derselben auszureichen sein wird. Denn einerseits sind in der Ausgabe des Jahres 1890/91, wie bereits in dem Berichte zur Betriebsrechnung pro 1890/91 des Näheren ausgeführt ist, eine Reihe von Ausgaben von vielfach nicht unbedeutender Höhe enthalten, welche durch die Verstaatlichung bzw. durch die Verschmelzung der mehreren Verwaltungen zu einer veranlaßt sind, und andererseits wird beabsichtigt, soweit dies überhaupt angängig erscheinen wird, durch Aenderungen in der Art der Beschaffung Ersparungen anzustreben.

26. Zu III. 2<sup>1</sup>.

Im Winter 1890/91 war das Bedürfnis an Feurungsmaterial in Folge des außerordentlich strengen, lange anhaltenden Winters ein besonders großes, und ist mit größter Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß unter gewöhnlichen Verhältnissen mit der Summe von 40 000 *M.*

auszureichen sein wird, zumal jetzt bei Neuverpachtung von Restaurationen jedesmal dem Pächter die Zahlung eines Uberschusses für die Heizung der ihm verpachteten Localitäten auferlegt und solche Erstattungen von den Bruttokosten dieser Position in Abzug gebracht werden.

27. Zu III. 61.

Bestimmungsgemäß ist die Versicherung der lediglich Eisenbahn-Verwaltungszwecken dienenden Gebäude, insbesondere der Stationsgebäude nicht prolongirt, und konnte deshalb eine dem Vorjahre gegenüber um 1000 *M.* niedrigere Summe hier etatisirt werden. Wenn trotzdem der Prämienbetrag höher etatisirt ist als die Ausgabe des Jahres 1890/91, so hat dies seinen Grund darin, daß die Versicherungssummen der versicherten Gegenstände aus Veranlassung der vorgenommenen Revision den jetzigen Verhältnissen entsprechend erhöht worden sind.

28. Zu III. 127.

Zu der Ausgabe pro 1890/91 sind an wiederkehrenden Ausgaben enthalten:

Beitrag zu den Verwaltungskosten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen . . . . .	895 <i>M.</i>
Beitrag zur Versorgungskasse für die Vereinsbeamten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen . . . . .	108 „
Beitrag zu den Kosten des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes . . . . .	40 „
Beitrag zu den Kosten der ständigen Tarif-Commission . . . . .	60 „
Rentenbeiträge zur Invaliditäts- und Altersversicherung, rund . . . . .	2400 „
	rund 3500 <i>M.</i>

Letztbezielte Kosten sind im jetzigen Etat ebenso wie im Etat des Jahres 1891/92 unter Titel III. 10<sup>4</sup> berücksichtigt, und ist deshalb hier nur ein Betrag von  $(3500 - 2400) = 1100 + 900 = 2000$  *M.* eingestellt worden, wovon die 900 *M.* auf nicht voranzusehende und anderweitig nicht unterzubringende sachliche Kosten zu rechnen sind.

29. Zu IV a. 1.

Die Position umfaßt die Unterhaltung des eigentlichen Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen, als Parallelwege, Rampen, Gräben, Abpflasterungen, Futtermauern, Uferdeckungen, sowie der Wegeübergänge in Schienenhöhe.

Die Erhöhung gegenüber der Ist-Ausgabe des Jahres 1890/91 ist geboten, weil erheblichere Arbeiten auf den Nebenstrecken nicht weiterhin verschoben werden dürfen.

Bei 654,7 km Länge des Bahnkörpers entfallen auf 1 km rund 41 *M.*, rund 26843 *M.*

30. Zu IV a. 2.

Unterhaltung des Oberbaues mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Kleineisenzeug, Weichen nebst Herz- und Kreuzungsstücken und Schwellen.

Unterposition 1.

Die Veranschlagung bleibt gegenüber der Ist-Ausgabe des Jahres 1890/91 um rund 19000 *M.* zurück (vgl. die Bemerkung im Voranschlag selbst). Dies erschien zulässig, weil angenommen werden darf, daß die Unterhaltungskosten der Nebenbahnstrecken mehr der normalen Höhe werden genähert werden können. Die Erhöhung gegenüber der Veranschlagung pro 1891/92 erschien der Lohnverhältnisse wegen geboten.

Es sind zu unterhalten 675,04 km durchgehende Geleise (einschl. der schmalspurigen),

	für 1 km rund 280 <i>M.</i> . . . . .	189 011 <i>M.</i>
	umzubauen 12 308 lfd. m	
	für 1 km rund 1000 <i>M.</i> . . . . .	12 308 "
		zusammen 201 319 <i>M.</i>
Unterposition 2.	Es sind rund 18 000 cbm Kies zu beschaffen, für 1 cbm (frei Verwendungsstelle) rund 1,30 <i>M.</i> = 23 400 <i>M.</i>	
31. Zu IV a. 3.	Unterhaltung der Unter- und Ueberführungen von Wegen und Eisenbahnen, der Durchlässe, Brücken und Tunnels.	
Unterposition 1.	Unterhaltung der Unterführungen, 33 Stück, durchschnittlich pro Stück 69 <i>M.</i>	
Unterposition 2.	Unterhaltung der Bahnüberbrückungen, 27 Stück, durchschnittlich pro Stück 105 <i>M.</i>	
Unterposition 3.	Unterhaltung der Durchlässe und Brücken	
	a. Bahndurchlässe bis einschließlich 2 m Lichtweite, 982 Stück, durchschnittlich pro Stück 3 <i>M.</i> . . . . .	2 946 <i>M.</i>
	b. Bahndurchlässe von 2 m bis einschließlich 10 m Lichtweite, 78 Stück, durchschnittlich pro Stück 31 <i>M.</i> . . . . .	2 418 <i>M.</i>
	c. Bahndurchlässe von mehr als 10 m bis 30 m Lichtweite, 13 Stück, durchschnittlich pro Stück 103 <i>M.</i> . . . . .	1 339 <i>M.</i>
		zusammen 6 703 <i>M.</i>
32. Zu IV a. 4.	Unterhaltung der Einfriedigungen (Hecken) auf freier Strecke, Baumpflanzungen, Schranken, Warnungstafeln, Neigungs- und Krümmungszeiger, Bahnrevisionskreuze, Nummer- und Grenzsteine zc. einschließlich kleinerer Ergänzungen. 654,7 km Bahnkörper, durchschnittlich pro km 14,4 <i>M.</i>	
33. Zu IV a. 5.	Begräumen des Schnees, Instandhaltung und Ergänzung der Schneeschutzanlagen, sowie Bestreuen der Schienen bei Glatteis. 648,09 km Bahnkörper (ausschließlich Doberan-Heiligendamm) durchschnittlich pro km 15,5 <i>M.</i>	
34. Zu IV a. 6.	Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten und Feuerwachen behufs Verhütung von Waldbränden.	
	144,2 km beiderseitige	288,4
	58,8 „ einseitige	58,8
		<hr/> 347,2 km
	ca. 26 000 ar, pro ar durchschnittlich 5,0 Pfennig. (Es sollen zu dieser Arbeit mehr als bisher die Wärter versuchsweise herangezogen werden.)	
35. Zu IV a. 7.	Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, der Bahnmeisterwagen, Dräfsinen und Bahnmeister-Dreiräder. 675,04 km Geleise durchschnittlich für 1 km 10,75 <i>M.</i>	
36. Zu IV a. 8.	Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärter-Wohnhäuser, sowie der Blockstationen und Signalbuden nebst deren Ausstattungsgegenständen einschließlich kleinerer Ergänzungen.	
	a. 138 Stück Wohnhäuser, pro Stück durchschnittlich 77 <i>M.</i> . . . . .	10 626 <i>M.</i>
	b. 207 Stück Buden, pro Stück durchschnittlich 12 <i>M.</i> . . . . .	2 484 "
		zusammen 13 110 <i>M.</i>

37. Zu IV a. 10. Insgemein, Ausgaben für die Untersuchung der Festigkeit von Baumaterialien und für anderweite auf die Unterhaltung der Bahnanlagen (Tragfähigkeit der Brücken u. s. w.) bezüglichen Versuche.

### Bahnhofsanlagen.

38. Zu IV b. 1. Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzungen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen u. s. w. einschließlich kleinerer Ergänzungen.
- |   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| a. Einfriedigungen und Hecken, 27,6 km, durchschnittlich pro km 100 <i>M.</i> . . . . . | 2 760,00 <i>M.</i>                  |
| b. Pflanzungen und Gärten, 1024,52 ar, durchschnittlich pro ar 1,10 <i>M.</i> . . . . . | 1 126,97 "                          |
| c. Anfahrten und Verbindungsstraßen, 1833,76 ar, durchschnittlich pro ar 4,00 <i>M.</i> | 7 335,04 "                          |
|   | <u>zusammen 11 222,00 <i>M.</i></u> |
39. Zu IV b. 2. Unterhaltung der Verwaltungs- und Dienstwohngebäude, der Empfangsgebäude, Perrons und Geleiseüberdachungen und der Güterschuppen einschließlich kleinerer Ergänzungen:
- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| a. Empfangsgebäude, Verwaltungs- und Dienstwohngebäude im Werthe von 3 636 500 <i>M.</i> mit 1% . . . . . | 36 365,00 <i>M.</i>             |
| b. Güterschuppen im Werthe von 750 000 <i>M.</i> mit 0,85% . . . . .                                      | 6 375,00 "                      |
| c. Perron- und Geleiseüberdachungen, 4349 qm, durchschnittlich pro qm 15 Pf. . . . .                      | 652,35 "                        |
|   | <u>rund 43 392,00 <i>M.</i></u> |
40. Zu IV b. 3. Unterhaltung der Nebengebäude, wie Weichensteller- und Portierbuden, Signalbuden, Materialniederlagen, Magazingebäude, Spritzenhäuser, Wirthschafts- und Stallgebäude, Aborte, Eiskeller u. s. w., sowie der Entwässerungsanlagen, Gasleitungen, der Vieh- und Wagenrampen, der festen Ladefrähne, Brückenwaagen, Stations- und Wirthschaftsbrunnen, Perrons, Laternen, Laternenständer, Uhren, Glocken u. s. w.
- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| auf 63 größeren und mittleren Stationen durchschnittlich pro Station 215 <i>M.</i> . . . . . | 13 545 <i>M.</i>                 |
| auf 50 kleineren Stationen, durchschnittlich pro Station 75 <i>M.</i> . . . . .              | 3 750 "                          |
|  | <u>zusammen 17 295 <i>M.</i></u> |
41. Zu IV b. 4. Unterhaltung des Oberbaues der Nebengeleise einschließlich kleinerer Ergänzungen.
- |   |                                    |
|---|------------------------------------|
| Unterposition 1. 158,23 km Nebengeleise zu unterhalten, durchschnittlich pro 1 km 146 <i>M.</i> . . . . . | 23 101,58 <i>M.</i>                |
| 0,5612 km Nebengeleise umzubauen, durchschnittlich pro 1 km 1000 <i>M.</i> . . . . .                      | 561,20 "                           |
|   | <u>zusammen 23 663,— <i>M.</i></u> |
- Unterposition 2. Beschaffung des Kieses und sonstigen Bettungsmaterials (frei Verwendungsstelle) 2930 cbm, durchschnittlich pro 1 cbm 1,30 *M.*
- Unterposition 3. Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen (einschließlich Laternen) und sonstiger mechanischer Vorrichtungen, namentlich Weichen und Signalstellwerke.
- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| a. 24 Drehscheiben, durchschnittlich pro Stück 52 <i>M.</i>   | 1 248 <i>M.</i>                  |
| b. 1056 Weichen, einschließlich Ergänzung der zur Unterhaltung erforderlichen einzelnen Ersatztheile, durchschnittlich pro Stück 21,6 <i>M.</i> . . . . . | 22 810 "                         |
| c. sonstige mechanische Vorrichtungen, Weichen und Signalstellwerke . . . . .   | 1 495 "                          |
|   | <u>zusammen 25 553 <i>M.</i></u> |

42. Zu IV b. 5.

Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Wagenschuppen, Roaks-, Kohlen- und Torfschuppen, Kohlenladebühnen, Feuergruben, (einschließlich der Bösch- und Reinigungsgruben außerhalb der Schuppen), Wasserstationen, Wasserträhne, Pumpen, Brunnen (ausschließlich der Stations- und Wirtschaftsbrunnen), Röhrenleitungen, Wasserhebungs-  
maschinen, Hebebrähne u. s. w. einschließlich kleiner Ergänzungen.

a. Locomotivschuppen im Werthe von 610000 <i>M.</i> mit ca. 0,75 % . . . . .	4575 <i>M.</i>
b. 57 Stück Wagenschuppen, Roaks-, Kohlen- und Torfschuppen, Kohlenladebühnen mit durch- schnittlich 14 <i>M.</i> pro Stück . . . . .	798 "
c. 23 Stück Feuergruben mit durchschnittlich 13,5 <i>M.</i> pro Stück . . . . .	310 "
d. 29 Stück Wasserstationen mit allem Zubehör pro Stück 168 <i>M.</i> . . . . .	4872 "
	zusammen 10555 <i>M.</i>

### Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.

43. Zu IV c. 1.

Unterhaltung der optischen Telegraphen nebst beweglichen und Ersatztheilen, sowie der Bahnhofssignale (Haltesignale, Korbscheiben, Laternen u. s. w.), einschließlich kleiner Ergänzungen.

242 Stück Signale einschließlich der Vorsignale, durchschnittlich pro Stück 14,75 *M.*

44. Zu IV c. 2.

Unterhaltung der elektromagnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprech- und Lätewerke, der Batterien und des sonstigen Zubehörs, sowie Unterhaltung der zur Reparatur der genannten Werke und Leitungen erforderlichen Geräthe und Werkzeuge, einschließlich kleinerer Ergänzungen, sowie des vorläufig hier noch zur Verrechnung kommenden Gehalts eines Telegraphen-Vorarbeiters von 780 *M.* (vgl. Allgemeinen Befoldungs-Stat).

654,7 km Bahnkörper, durchschnittlich pro 1 km 29,20 *M.*, rund 19112 *M.*

45. Zu IV c. 3.

Insgemein. Für Anstellung von Versuchen und für andere im Interesse der Unterhaltung der Telegraphenanlagen und Signalvorrichtungen zu machende Ausgaben.

### Kosten der Züge.

46. Zu Va.

In den Leistungen der Locomotiven ist außer den Leerfahrten auch der Rangirdienst zu berücksichtigen, hierbei wird jede Rangirstunde gleich 2 Locomotivkilometern gerechnet.

Im Jahre 1890/91 sind geleistet worden 2828528 + 198000 (Rangirkilometer) = 3026528 Locomotivkilometer, und es hat sich für 1000 Locomotivkilometer ein Kostenbetrag von 167,4 *M.* ergeben.

47. Zu Va. 1.

Für das Jahr 1892/93 ist eine Leistung von 3285000 Locomotivkilometer vorausgesetzt und mit Rücksicht auf die niedrigeren Kohlenpreise für je 1000 Locomotivkilometer ein Kostenbetrag von rund 140 *M.* veranschlagt.

48. Zu Va. 2.

Heizung der Wasserstationen und Feuerung der stehenden Dampfmaschinen zum Wasserpumpen, sowie sonstige Kosten der Beschaffung des Wassers der Locomotiven.

Die Kosten haben sich in 1890/91 bei 3026528 Locomotivkilometer auf 6,02 *M.* für 1000 Locomotivkilometer gestellt. Der Veranschlagung liegen zu Grunde:

3285000 Locomotivkilometer zu 5,48 *M.* pro 1000 Locomotivkilometer.

49. Zu Va. 3. In 1890/91 stellten sich die Kosten pro 1000 Locomotivkilometer auf 3,20 *M.*, veranschlagt sind pro 1000 Locomotivkilometer 3,04 *M.*
50. Zu Va. 4. In 1890/91 stellten sich die Kosten pro 1000 Locomotivkilometer auf 2,89 *M.*, veranschlagt sind 2,60 *M.*
51. Zu Vb. Unterhaltung der Betriebsmittel, einschließlich der fremden, sofern sie der Verwaltung zur Last fällt.  
Bei den Leistungen der Locomotiven ist außer den Leerfahrten wiederum der Rangirdienst mit zu berücksichtigen. Es ist üblich, in Ansehung der Unterhaltungskosten, die Rangirstunde gleich 10 Kilometer zu setzen.  
Unter dieser Voraussetzung sind in 1890/91 geleistet:  
3 729 438 Locomotivkilometer, welche pro Tausend 64,1 *M.*,  
und bezüglich der Wagen  
19 121 787 Personenwagen-Achskilometer, welche pro Tausend 5,12 *M.*,  
38 915 591 Güter- und Gepäckwagen-Achskilometer, welche pro Tausend 3,42 *M.*,  
gekostet haben.
52. Zu Vb. 1. Vorausgesetzt wird, entsprechend der Annahme bei Va. 1, eine Leistung von  
4 210 000 Locomotivkilometer,  
welche einen durchschnittlichen Kostenaufwand von 64,1 *M.* für 1000 Locomotivkilometer verursachen werden.
53. Zu Vb. 2. Vorausgesetzt wird eine Leistung von 19 530 000 Achskilometer, welche einen durchschnittlichen Kostenaufwand von 5,12 *M.* für 1000 Achskilometer verursachen werden.
54. Zu Vb. 3. Vorausgesetzt wird eine Leistung von 46 000 000 Achskilometer, welche einen durchschnittlichen Kostenaufwand von 3,09 *M.* für 1000 Achskilometer verursachen werden.
55. Zu Vb. 5. Unterhaltung von Hilfsanstalten (wie Dampfboote, Frahme, Hebemascinen), Drahtseilen, Rollen, Blockwagen und sonstigen Geräthen der Trajecte nebst Zubehör.  
Es sind die bisher unter Titel IV b. 3 verbucht gewesenen Unterhaltungskosten der vorhandenen 9 transportablen Frahme an dieser Stelle eingestellt worden.
56. Zu Vb. 6. Insgemein. Zustandhaltung der zum Bahntransport erforderlichen Instrumente und Geräthschaften, soweit solche nicht Zubehör der Wagen sind, als Handlaternen, Fahrtuhren, Zugführertaschen, Signalpfeifen, Loch- und Bleisiegelzangen, Wagenschlüssel u. s. w. des Fahrpersonals.

## Titel VI.

**Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.**

## 57. Zu VI. 1.

Die veranschlagte Erneuerung des Oberbaues überschreitet den Voranschlag des laufenden Betriebsjahres um 18 088 *M.* Diese Erhöhung resultirt aus einer ausgedehnteren Beschaffung von Weichen und der hierzu erforderlichen Weichenschwellen. Bei Feststellung der Ausdehnung der Geleiseumbauten im Zusammenhange ist der nothwendige Bedarf an Unterhaltungsmaterial für die Bahnhofsnebengeleise grundlegendlich zu machen, und zwar muß zur Gewinnung der erforderlichen gebrauchten 124 mm Eisenschienen für die Unterhaltung der letzteren der Umbau der durchgehenden Hauptgeleise einzelner Stationen ins Auge gefaßt werden. Die in diesen Geleisen liegenden Weichen älterer Construction werden bei solchem Umbau zweckmäßig durch solche neuester Construction (preussisches Modell) derselben Schienenhöhe wie die neu zu beschaffenden Schienen ersetzt, wodurch die gewonnenen älteren Weichen zur theilweisen Erneuerung bezw. zum gänzlichen Ersatz der in den Nebengeleisen liegenden abgängigen Weichen verwendbar werden.



## II.

## Etat der Wismar-Karower Eisenbahn.

## A. Einnahme.

## 1. Zu Titel I. und II.

Bei Aufstellung des Etats pro 1891/92 wurde angenommen, daß die in dem Voranschlag pro 1890/91 angelegten Einnahmen aus dem Personen- bzw. Güterverkehr im Etatsjahre 1891/92 vollauf würden erzielt werden. Da sich aber beim Abschluß der Rechnung pro 1890/91 herausgestellt hat, daß in diesem Jahre die Einnahme aus diesen Titeln I. und II. um mehr als 23000 *M.* hinter den etatisirten Summen zurückgeblieben sind, so wird es vorsichtiger sein, in den jetzt zu formirenden Etat geringere Summen einzustellen, und sind deshalb die Einnahmen durchgängig nur in der der Ist-Einnahme des Jahres 1890/91 entsprechenden Höhe eingesetzt, und ist dabei nur eine geringfügige Steigerung des Verkehrs angenommen worden, was um so mehr gerechtfertigt erscheint, als für eine Reihe von Stationen eine Steigerung des Güterverkehrs sowohl im Versand als im Empfang in Aussicht steht, während eine in Betracht kommende Abminderung desselben nirgend zu erwarten ist.

2. Zu Titel VI. 2<sup>1</sup>, 2 und 4.

Die hier eingestellten Summen entsprechen abgerundet den Einnahmen, welche nach den jetzt obwaltenden Verhältnissen zu den betreffenden Positionen aufkommen.

## B. Ausgabe.

## 3. Zu Titel I.

Zur Rechtfertigung der hier eingestellten Ansätze ist auf die Bemerkungen zum Betriebs-Etat der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn unter Ziffer 13 und 14 einschließlich zu verweisen.

## 4. Zu Titel II.

Desgleichen wegen der zu den Positionen dieses Titels eingestellten Summen auf die Ausführungen unter Ziffer 15 bis 24 zu dem vorbereiteten Etat.

Besonders wird noch darauf hingewiesen, daß die zu Position 13 eingestellten 648 *M.* darstellen diejenige Summe, welche an Beamte für in Fortfall gekommene Militär-Invalidentpensionen zu zahlen ist.

## B. Haupt-Etat.

## 1. Zu 5 der Einnahme.

Von der aufgenommenen Landesanleihe von . . . 38500000 *M.* werden bei Anfang des Etatsjahres 1892/93 noch vorhanden sein

- a. zur Deckung der im Umlauf befindlichen Prioritäts-Anleihe der Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft . . . . . 2500000 *M.*
- b. von den zum eventuellen Ankauf der Prioritäten der Wismar-Karower Eisenbahn-Gesellschaft reservirten 990000 *M.* die Summe von 790800 „

3290800 „

und werden folglich zu verzinsen sein . . . . . 35209200 *M.*

Von den unter b bezielten . . . . .	990 000 <i>M.</i>
sind im Rechnungsjahre 1890/91 verwandt zur Abschlagszahlung auf die Bausumme für Neubukow-Blengow . . . . .	140 000 <i>M.</i>
im Rechnungsjahre 1891/92 werden als Restzahlung auf diese Bausumme weiter verausgabt . . . . .	23 200 "
und zur Anschaffung von Betriebsmitteln für Neubukow-Blengow . . . . .	36 000 "
	<u>199 200 <i>M.</i></u>
und verbleiben mithin . . . . .	790 800 <i>M.</i>

2. Zu 6 der Ausgabe.

Die Höhe der Amortisation ist in Uebereinstimmung mit dem hierher mitgetheilten Allerhöchsten Rescripte an den Engeren Ausschuß vom 19. Januar 1891 auf  $\frac{1}{2}$  % angenommen.

3. Zu 8 der Ausgabe.

Der hier ausgeworfene Betrag wird zum Ankauf von Anttheilscheinen der Döblitz-Grammower Rübenbahn verwendet. Sobald sämtliche Anttheilscheine erworben sind, geht die Bahn in das Eigenthum der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung über und fällt jene Ausgabe fort.

4. Zu 9 der Ausgabe.

Es sind zu zahlen:

Jahrespacht . . . . .	104 000 <i>M.</i>
Zuschuß zu den Fonds . . . . .	27 000 "
	<u>131 000 <i>M.</i></u>

An Einnahmen sind dagegen zu erwarten:

Dividenden für 900 000 <i>M.</i> Actien . . . . .	27 000 <i>M.</i>
Betriebsüberschuß nach dem Betriebsetat . . . . .	5 270 "
	<u>32 270 <i>M.</i></u>

Es wird mithin erforderlich ein Zuschuß von . . . . . 98 730 *M.*

100,000 X

von den unter 1. begebenen  
für im Abrechnungsjahr 1890/91  
zur Abrechnung auf die  
die Abrechnung 1891/92  
Hilfsrechnung der  
erstattet

140,000 X

20,000

120,000 X

100,000 X

100,000 X

Die für die Abrechnung in  
für die Abrechnung in  
für die Abrechnung in

Die für die Abrechnung in  
für die Abrechnung in  
für die Abrechnung in

100,000 X

10,000

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

100,000 X

II.

Etat der Wismar-Karower Eisenbahn.

A. Einnahme.

1. Zu Titel I. und II.

Bei Aufstellung des Etats pro 1891/92 wurde angenommen, daß die in dem Voranschlag pro 1890/91 angelegten Einnahmen aus dem Personen- bezw. Güterverkehr im Etatsjahre 1891/92 vollauf würden erzielt werden. Da sich aber beim Abschluß der Rechnung pro 1890/91 herausgestellt hat, daß in diesem Jahre die Einnahme aus diesen Titeln I. und II. nur als 23000 M. hinter den etatirten Betrag so wird es vorzichtiger sein, in den jetzt zu formirenden Summen einzustellen, und sind deshalb die Einnahmen nur in der der Ist-Einnahme des Jahres 1890/91 die Höhe eingesetzt, und ist dabei nur eine geringfügige Steigerung des Verkehrs angenommen worden, was um so mehr gerechtfertigt als für eine Reihe von Stationen eine in Aussicht steht sowohl im Versand als im Empfang desselben nirgend in Betracht kommende Abminderung

2. Zu Titel VI. 2<sup>1</sup>, 2 und 4.

Die hier ein- gemachten Einnahmen, welche in den betreffenden Positionen entsprechen abgerundet den ein- geschwundenen Verhältnissen zu den be-

B. Ausgabe.

3. Zu Titel I.

Zur Rechtfertigung der Ausgaben zum I. Friedrich Franz-Eisenbahnverweifen. eingestellten Ansätze ist auf die Be- ziffer 13 und 14 einschließlich zu

4. Zu Titel II.

Desgleichen in den Positionen dieses Titels ein- gestellten Summen unter Ziffer 15 bis 24 zu dem vorbereiteten Etat eingewiesen, daß die zu Position 13 eingestellten 648 M. ige Summe, welche an Beamte für in Fortfall gekom- Invalidenpensionen zu zahlen ist.

B. Haupt-Stat.

1. Zu 5 der Einnahme.

Von der aufgenom- menen Anleihe von . . . 38500000 M. werden bei Anfang des Etatsjahres 1892/93 noch vor-

a. zur Deckung der dringlichen Prioritäten der Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft . . . 2500000 M.

b. von den zum Ersatz der Prioritäten der Wismar-Karower Eisenbahngesellschaft verwirten 990000 M. 790800 "

und werden folglich zu ver- 3290800 " 35209200 M.

