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

1895/1896(1894) : Denkschrift zum Etat der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahn-Verwaltung : Mit Anlagen A. B. und C. sowie einer Zusammenstellung über den Ausfall an Einnahmen in Folge der Ausnahme-Tarife für minderwerthige Massengüter pro Etatsjahr 1893/94, und je einer Rechnung des Erneuerungsfonds und des Reservefonds I der Wismar-Karower Eisenbahn-Gesellschaft pro Etatsjahr 1893/94

Schwerin: Sandmeyersche Hofbuchdruckerei, 1894

http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1766045308

Denkschrift

zum

Etat der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahn-Verwaltung

auf das Rechnungsjahr 1895/96.

Mit Anlagen A. B. und C.

sowie einer Zusammenstellung über den Ausfall an Einnahmen in Folge der Ausnahme-Tarife für minderwerthige Massengüter pro Etatsjahr 1893/94, und je einer Rechnung des Erneuerungsfonds und des Reservefonds I der Wismar-Karower Eisenbahn-Gesellschaft pro Etatsjahr 1893/94.

Schwerin 1894.
Sandmeyersche Hofbuchdruckerei.

Denkschrift

zum

Etat der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahn-Verwaltung

auf das Rechnungsjahr 1. April 1895. / 31. März 1896.

Betriebs-Etat.

Vorbemerkung.

Der Etat der Betriebs-Verwaltung ist auch dies Mal wieder für die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn, und zwar mit Einschluß der zuletzt verstaatlichten Strecken (Warnemünde-Neustrelitz, Parchim-Ludwigslust und Mecklenburgische Südbahn), und die Wismar-Karower Bahn getrennt aufgestellt worden.

Die in dem Etat der Großherzoglichen Bahnen in den Spalten „Ist-Einnahme pro 1892/93 bezw. 1893/94" eingetragenen Summen sind in der Art gebildet, daß die Summen der Betriebs-Rechnung der Friedrich Franz-Eisenbahn pro 1. April 1892/93 bezw. 1893/94 mit den Summen der Betriebs-Rechnungen der verstaatlichten Bahnen pro Kalenderjahr 1892 bezw. 1893 zusammen geworfen sind. Die Summen in Spalte „Voranschlag für 1894/95" sind dem vorigjährigen Gesammt-Etat entnommen. Die in der Spalte „Denkschrift Nr." eingestellten Zahlen verweisen auf die entsprechende Nummer dieser Denkschrift; wo es an solchen Zahlen neben einzelnen Titeln und Positionen fehlt, ist eine Begründung nicht für nöthig erachtet worden, weil die eingestellten Summen der Ist-Einnahme bezw. der Ist-Ausgabe des Vorjahres oder dem Voranschlage pro 1894/95 entsprechen.

I.

Etat der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn.

A. Einnahme.

1. Zu I. 1.

In der Denkschrift zum Etat pro 1893/94 und 1894/95 ist davon ausgegangen, daß die Annahme einer jährlichen Steigerung des Personenverkehrs um 1 % unbedenklich erscheine. Es dürfte auch jetzt noch an diesem Grundsatze festzuhalten sein, wenngleich die thatsächliche Steigerung des Verkehrs voraussichtlich eine größere sein wird.

Mit Rücksicht auf die bei anderen Staatsbahnen gemachten ungünstigen Erfahrungen ist indessen eine möglichst vorsichtige Veranschlagung immerhin vorzuziehen.

Der Voranschlag pro 1894/95 beträgt . . .	3 697 000 M.
Da bei diesem Voranschlag Rücksicht darauf genommen ist, daß in das Etatsjahr 1894/95 kein Osterfest fällt, so sind zunächst für den Osterverkehr zuzurechnen .	60 000 „
	3 757 000 M.
dazu 1 % Steigerung	37 570 „
	3 794 570 M.
oder abgerundet . .	3 795 000 M.
Die Ist-Einnahme betrug pro 1893/94 bereits	3 793 341 M.

2. Zu I. 2. Dem Anschlage ist der Durchschnitt der Ergebnisse pro 1892/93 und 1893/94 zu Grunde gelegt.

3. Zu II. 1. In Grundlage der Betriebsergebnisse pro 1892/93 und 1893/94 ist pro 1895/96 auf eine Einnahme von 160 000 M. zu rechnen.

4. Zu II. 2. Rechnet man zum Etat pro 1894/95 . . . . 4 056 000 M.
eine Steigerung von nur 1 % . . . . . 40 560 „
so ergiebt sich . . 4 096 560 M.
Es dürfte daher unbedenklich erscheinen, die Einnahme mit 4 200 000 M. zu veranschlagen.

Die Ist-Einnahmen pro 1893/94 haben bereits 4 175 606 M. betragen. Allerdings fanden im Jahre 1893/94 außergewöhnlich starke Transporte von Heu und Stroh, namentlich im Durchgange, sowie von Grubenhölzern statt, wie solche in diesem Umfange für 1895/96 nicht wieder zu erwarten sind; andererseits aber ist zu berücksichtigen, daß das Jahr 1893/94 gegen 1895/96 bereits um 2 Jahre zurückliegt und daß eine Zunahme von nur 1 % pro Jahr für 1895/96 schon eine Einnahme von . . . . . 4 259 000 M. ergeben würde.

Ferner ist eine Zunahme des Verkehrs durch die Eröffnung der Zuckerfabrik in Lübz zu erwarten, auch werden die Frachteinnahmen durch die inzwischen erfolgte Beseitigung oder Einschränkung verschiedener Ausnahmetarife (Getreide-Staffeltarif, Nothstandstarife, Rübentarife u. a.) sich nicht unerheblich günstiger gestalten.

5. Zu II. 3. Die etatisirte Summe setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

a. Aversum für Beförderung der über 10 kg schweren Poststücke auf den Hauptbahnen und den über 8 Jahre im Betrieb gewesenen Nebenbahnstrecken, festgestellt nach dem Durchschnitt der beiden letzten Jahre . . . . . 8 385 M.

b. Frachtvergütung für Poststücke auf den Nebenbahnstrecken, nach dem Einheitssatz von 1 ₰ pro Kilogramm-Kilometer, nach dem Durchschnitt der Einnahme pro 1892/93 und 1893/94
Strecke Ludwigslust-Dömitz . . . . . 300 „
„ Malliß-Lübtheen . . . . . 50 „
„ Schwerin-Crivitz . . . . . 300 „
„ Doberan-Heiligendamm . . . . . 10 „

c. Vergütung für Beförderung von Briefbeuteln in denjenigen Zügen, in welchen keine Postwagen resp. Postabtheilungen laufen, pro Monat ca. 13 M. rund . . . . . 155 „
-//- 9 200 M.

6. Zu II. 4. Die etatisirte Summe entspricht ungefähr dem Voranschlag pro 1894/95 und dem Durchschnitt der letzten 3 Jahre. Die hohe Einnahme des Jahres 1893/94 ist darauf zurückzuführen, daß in diesem Jahre Manövertransporte in ungewöhnlich großem Umfange stattfanden.

7. Zu II. 5. Die Ist-Einnahme hat pro 1893/94 betragen 227 737 M., obwohl infolge der geringen Ernte von Futtermitteln im Jahre 1893 der Viehstapel in manchen Wirthschaften sehr verringert war. Es ist daher bei der in dieser Richtung besseren Ernte des Jahres 1894 auf eine Vergrößerung des Viehstapels zu rechnen, und konnte der Voranschlag pro 1895/96 um ca. 3 000 M. erhöht werden.

8. Zu II. 7. Die Einnahme des Jahres 1893/94 belief sich auf 17 635 M.; dieselbe ist größtentheils entstanden in Folge von Transporten für die à Conto Ergänzungsfonds ausgeführten Bauten, für welche 70 % der tarifmäßigen Fracht berechnet werden. Wenn nun auch die Bauten für Rechnung dieses Fonds mit ultimo 1894/95 beendet sein werden, so stehen doch aus Veranlassung der Ausführung von Neubaustrecken (Rostock-Sülze-Tessin) noch erheblichere Transporte in Aussicht und konnte daher die Einnahme pro 1895/96 wie pro 1894/95 auf 20 000 M. veranschlagt werden.

9. Zu II. 8 [2]. Die etatisirte Summe lehnt sich an den Voranschlag pro 1894/95 an.

10. Zu III. 2. Diese Position setzt sich zusammen theils aus nicht feststehenden Beiträgen fremder Verwaltungen zu den Kosten der Gemeinschafts-bahnhöfe Neubrandenburg und Rostock, theils aus feststehenden Zahlungen Seitens anderer Bahnverwaltungen und von Privaten.

Für 1893/94 betrugen die Antheile der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin an den Kosten

des Bahnhofes Neubrandenburg rund . . .	51 800 M.
und an den Kosten des Bahnhofes Rostock rund . . .	29 230 „
und sind dementsprechend etatisirt 52 000 M. + 30 000 M. zus. rund	82 000 M.
Dieser Summe treten an feststehenden Einnahmen hinzu:	
Beitrag der Wismar-Karower Eisenbahn	
a. für Mitbenutzung der Bahnhofs-Vorplätze zu Blankenberg und Pacht für das Terrain der Bahnhofsanlagen daselbst	500 „
b. für Mitbenutzung der Anlagen auf Bahnhof Karow auf Grund demnächst abzuschließender Vereinbarung	5 000 „
c. Aversum für Unterhaltung der Anschlußgleise	
von der Zuckerfabrik Malchin	400 „
„ „ „ Stavenhagen . .	300 „
„ „ „ Güstrow	600 „
„ „ „ Wismar	800 „
„ „ Waggonfabrik in Güstrow . .	285 „
von sonstigen Interessenten zus. . . .	1 115 „
	91 000 M.

Die Abweichung gegenüber den Einnahmen der früheren Jahre erklärt sich daraus, daß:

a. aus Anlaß der Verstaatlichung der Strecken Neustrelitz-Warnemünde und Ludwigslust-Neubrandenburg die Einnahmen aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen, welche bisher in den Rechnungen der einzelnen Bahnen sich aufgeführt fanden, vom 1. April 1894 ab nicht mehr in Rechnung erscheinen, und

b. eine Zahlung der Wismar-Karower Bahn für Mitbenutzung der Strecke Hornstorf-Wismar wegen Erfüllung der garantirten Einnahme aus dem Wismar-Karower Verkehr nicht mehr zu leisten sein wird.

11. Zu III. 3. Für den diesseits ausgeführten Fahrbetrieb auf der Königlich Preußischen Staatsbahnstrecke Landesgrenze-Strasburg sind in Grundlage des betreffenden Vertrages nach den vereinbarten Einheitssätzen für die Gestellung der Locomotiven nebst Bedienung sowie des Zugbegleitungspersonals im Rechnungsjahre 1893/94 Seitens der Königlich Preußischen Staatsbahn hierher gezahlt . . . . . 18 817 M.

Entsprechend dieser Einnahme sind für das kommende Etatsjahr zu erwarten . . . . . 18 500 M.

Ferner sind für den diesseits ausgeführten Fahrbetrieb auf der Königlich Preußischen Staatsbahnstrecke Landesgrenze-Meyenburg in Grundlage demnächst abzuschließenden Vertrages zu veranschlagen rund . . . . . 2 635 „

-//- 21 135 M.

12. Zu III. 4. Die Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsbureaus war um ein Erhebliches herabzusetzen, weil die bisher von den zuletzt verstaatlichten Bahnen geleisteten Beiträge fortan nicht mehr in Einnahme erscheinen können.

13. Zu IV. 1 [2]. Da nach dem Durchschnitt der beiden letzten Rechnungsjahre

1. für geleistete Wagenkilometer (Laufmiethe) 10 713 418 km à 0,01 M. . . = 107 134,18 M.
2. für verwendete Tage (Zeitmiethe) 96038 Tage à 1,00 M. . . . . = 96 038,— „
3. an Verzögerungsgebühren und Conventionalstrafen . . . . . = 1 832,— „

zusammen 205 004,18 M.

aufgekommen sind, erschien es angezeigt, für 1895/96 rund . . . . . 206 000,— „ anzunehmen.

Weiter ist hier zu berücksichtigen das Aversum an Wagenmiethe, welches für die Wismar-Karower Eisenbahn zwecks Vermeidung specieller Abrechnungen mit . . . . . 9 000,— „ pauschaliter in deren Etat in Ansatz gebracht wird, und berechnet sich daher die Gesammtsumme dieser Position auf . . . . . 215 000,— M.

14. Zu V. 1 [1]. Die Veranschlagung dieser Position ist nach denselben Grundsätzen erfolgt, wie im Vorjahr. Von der veranschlagten Einnahme von . . . . . 132 244 M. entfallen auf:

Schienen	68 337 M.	
Kleineisenzeug . . .	10 323 „	
Schwellen	53 584 „	
Summe wie oben		132 244 M.

Die Einzelbeträge sind auf Grund der für 1895/96 vorgesehenen Gleisumbauten und Auswechselungen ermittelt; die erheblich höhere Mehreinnahme für Schwellen erklärt sich daraus, daß für 1895/96 der Umbau von über 16 km Hauptgleisen vorgesehen ist gegen 8,6 km in 1894/95. Während nun die Schienen dieser umzubauenden Gleise zum großen Theil nur noch als Altmaterial zu verwerthen sind, werden die Schwellen zum größeren Theil noch in Nebengleisen wieder verwendet werden können.

15. Zu V. 1 [3]. Die Anschlagssumme ist auf Grund specieller Berechnungen ermittelt. Im Jahre 1893/94 ist der Erlös für Weichen ad Tit. V. 1 [1] mit vereinnahmt worden.

16. Zu V. 1 [4]. Infolge erheblicher Erneuerungen ad Ausgabe Titel VI. 2 [1] ist auch auf eine größere Einnahme aus den gewonnenen Altmaterialien zu rechnen.

17. Zu V. 2. Die Einnahme betrug für 1893/94 . . . . . 7 694 M.
unter Annahme gleichartiger Verhältnisse pro 1895/96 ist
daher ein Betrag von . . . . . 7 700 M.
eingestellt.

18. Zu V. 3. Die Anschlagssumme entspricht dem Durchschnitt der Einnahmen pro 1892/93 und 1893/94.

19. Zu VI. 2 [1]. Die gegenwärtig zur Erhebung kommende, auch pro 1895/96 zu erwartende Einnahme beträgt:

a. an eigentlicher Pacht	35 954	M.
b. an Entschädigung für Heizung und Beleuchtung der Wartezimmer	6 028	„
-//-	41 982	M.

20. Zu VI. 2 [2]. Die Summe dieser Position setzt sich aus folgenden einzelnen Posten zusammen:

a. Miethe von Beamten und Privaten . . .			21 000	M.
b. Miethe für Postlocale			11 860	„
c. Miethe für Steuer- und Zolllocale				
in Rostock	185	M.		
in Neubrandenburg	30	„ =	215	„
d. Wohnungsnebengebühren nach dem Wohnungsregulativ vom August 1892 (Schornsteinfegerlohn, Wassergeld u. a.) rund			525	„
-//-			33 600	M.

21. Zu VI. 2 [3]. Die Anschlagssumme entspricht dem Durchschnitt der Einnahmen pro 1892/93 und 1893/94.

22. Zu VI. 2 [4]. Die Einnahme hat betragen:

pro 1892/93	4 088	M.
„ 1893/94	4 754	„
Mit Rücksicht auf den steigenden Verkehr sind pro 1895/96 zu erwarten	5 000	„

23. Zu VI. 7. In der Einnahme der früheren Jahre sind Einnahmen der früheren Lloydbahn, als: 4 % Zinsen auf eine Hypothekenforderung von 110 000 M. an das Schiff „Director Bartz" von 4 400 M., sowie Contocurrent-Zinsen von 1 560 M. bezw. 9 743 M. enthalten, welche künftig fortfallen.

Pro 1895/96 sind veranschlagt:

a. Die Contocurrent-Zinsen bei einem durchschnittlichen Contocurrent-Guthaben von 500 000 M. zu 2 % auf	10 000	M.
b. für etwaige sonstige Zinsen und Kursgewinne an fremder Währung sind nach den Ergebnissen der Vorjahre in Ansatz zu bringen . . .	1 000	„
-//-	11 000	M.

24. Zu VI. 8. An feststehenden Einnahmen sind hier in Rechnung zu ziehen:

Gebühr für Aufstellung von Verkaufsautomaten auf den Bahnhöfen und für Zeitungsverkauf	300	M.
Erlös für gefundene Gegenstände und herrenloses Gut schätzungsweise	450	„
Strafgelder von Beamten, entsprechend der Aufkunft 1892/93	250	M.
Uebertrag	1 000	M.

Uebertrag	1 000 M.
Erstattung von Löhnen beziehungsweise Gehaltsantheilen und Versicherungszuschüssen für ständige Arbeiter und Beamte bei zeitweiser Verwendung derselben bei Bauausführungen u. s. w. im Interesse Dritter	2 000 „
Ersatzkosten für zertrümmerte Fensterscheiben in den Coupees, für Beschädigung des Innern derselben u. s. w. rund	150 „
Erstattung der Hälfte des Gehalts für einen Hülfswärter in Kleeth aus Anlaß der Uebertragung einer Postagentur an den Stationsaufseher daselbst	360 „
Sonstige allgemeine Einnahmen: Conventionalstrafen, verfallene Zinsscheine, Erstattungen aus Vorjahren u. s. w.	1 590 „
·//·	5 100 M.

25. Zu VII. Die Anschlagssumme entspricht dem Durchschnitt der Einnahmen pro 1892/93 und 1893/94.

B. Ausgabe.

26. Zu I. 1—4. Der mit Erläuterungsbericht hier angelegte Besoldungs-Etat umfaßt wiederum, wie im Vorjahre, alle Beamte der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung, bezieht sich also auch auf die vom Vorstande der Wismar-Karower Eisenbahn-Gesellschaft 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-Karower Eisenbahn vertheilt worden nach dem Verhältniß der kilometrischen Betriebslängen dieser Bahnen, wobei die Nebenbahnstrecken mit der Hälfte, die Schmalspurbahnen mit dem Viertel ihrer Länge in Ansatz gebracht sind.

27. Zu I. 5. Von der aus dem Allgemeinen Besoldungs-Etat sich ergebenden Summe ist der Betrag, welcher zur Zeit an auf der Wismar-Karower Bahn beschäftigte Beamte als Gehalt zu zahlen ist, in den Etat der Wismar-Karower Bahn und der nach Abzug dieser Summe verbleibende Rest hier eingestellt worden. Zu bemerken ist übrigens, daß die Kosten der Bau-Inspection V, welche entsprechend der jetzt bestehenden neuen Abgrenzung des Bezirks der Bau-Inspection V für die Strecke Kleinen-Wismar-Rostock und die Wismar-Karower Bahn fungirt, nicht ganz, sondern nur zu 42,70 % der Wismar-Karower Bahn zur Last gerechnet sind, während der Rest derselben, als auf Kleinen-Wismar-Rostock entfallend, in der für die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn etatisirten Summe mitenthalten ist.

28. Zu II. 1. Die hier eingestellte Summe umfaßt

diätarische Besoldungen	30 462 M.
Functionszulagen	4 489 „
Remuneration für zeitweise Arbeitshülfe in den Central-Bureaus	1 198 „
·//·	36 149 M.

Die Remuneration für zeitweise Arbeitshülfe ist schätzungsweise eingestellt; die übrigen Summen entsprechen der Wirklichkeit zur Zeit der Etataufstellung.

29. Zu II. 2. Wie in den Vorjahren sind auch dies Mal bei dieser Position etatisirt

a. die Hälfte der Gehälter für 73 Reservewärter (früher Hülfswärter) mit . . . . . 21 321 M.
b. die Hälfte der Löhne für 82 vereidete Streckenarbeiter mit . . . . . 25 283 „

während die 2. Hälfte solcher Gehälter bezw. Löhne den Kosten für Unterhaltung der durchgehenden Gleise zugeschlagen und daher dem Titel IV a. 2 [1] belastet ist.

Ferner sind in Aussicht genommen an Stellvertretungskosten und Commandogeldern

a. für Vorsteher der Bau-Inspectionen, Bahnmeister und Telegraphen-Aufseher . . . . 2 000 „
b. im Expeditionsdienste . . . . . 996 „
c. für Bahn- und Weichenwärter . . . . . 1 800 „
d. für das Stations- und Zugbegleitungspersonal 5 000 „
e. für das Locomotivpersonal . . . . . 5 260 „

-//- 61 660 M.

30. Zu II. 3. Von der hier etatisirten Summe sind zu zahlen

a. als Ortszulagen . . . . . 6 726 M.
b. als Wohnungsgeldzuschüsse — einschließlich 120 M. für einen diät. Materialien-Aufseher — 29 576 „
c. als Gartenlandentschädigung . . . . . 158 „

-//- 36 460 M.

31. Zu II. 4 [1]. Es werden erforderlich

a. an pauschalirten Reisegeldern — s. § 13 der Verordnung vom 23. Mai 1892, betreffend die Tagegelder u. s. w. . . . . 12 372 M.
b. an Reisekosten der General-Direction und ihrer Hülfsarbeiter . . . . . 8 500 „
c. an Reisekosten der Beamte der Centralbureaus 4 000 „
d. an Reisekosten der Beamte der Bau-Inspectionen . . . . . 700 „
e. an Reisekosten der Beamte der Telegraphen-Inspection . . . . . 2 600 „
f. an Reisekosten der Stations- 2c. Beamte für Lohnzahlungen auf der Strecke . . . . 500 „
g. an Reisekosten der Stations- 2c. Beamte für Begleitung von Sonderzügen . . . . . 160 „
h. sonstige Reisekosten . . . . . 540 „

-//- 29 372 M.

32. Zu II. 4 [2]. Unter Berücksichtigung der Ausgaben der letzten Jahre sind einzustellen:

a. an Umzugskosten . . . . . 10 300 M.
b. an doppelt gezahlter Wohnungsmiethe . . 700 „

-//- 11 000 M.

33. Zu II. 5. Nach den angestellten besonderen Berechnungen, bei welchen der bestehende Sommer-Fahrplan, bezw. der Winter-Fahrplan vom 1. October 1894 grundleglich gemacht sind, werden an hier zu veranschlagenden Entschädigungen nach Maßgabe der im Juli 1890 erlassenen Bestimmungen über Reise- und Uebernachtungsgelder zu zahlen sein:

an das Fahrpersonal . . . . . 110 000 M.
an das Locomotivpersonal . . . . . 69 890 „

-//- 179 890 M.

34. Zu II. 6. Diese Position mußte mit Rücksicht auf die vermehrten Dienstleistungen des Personals in Folge Vermehrung der Züge eine Erhöhung erfahren. Auf Grund der angestellten besonderen Berechnungen werden zu zahlen sein:

1. An Oelprämien für das Zugbegleitungspersonal	3 000 M.
2. An Kohlen- und Oelprämien für das Locomotivpersonal	74 884 „
3. An Prämien für Auffindung von Rad- 2c. Brüchen nach dem Durchschnitt der letzten Jahre	150 „
-//-	78 034 M.

35. Zu II. 7. Nach den angestellten speciellen Ermittelungen werden an die Arbeiter, welche zur ordnungsmäßigen Erledigung der im Betriebe vorkommenden Arbeiten erforderlich sind, folgende Löhne einschließlich der regelmäßigen Lohnerhöhungen zu zahlen sein:

an 2 Materialienarbeiter antheilig	1 233 M.
an 172 Stationsarbeiter	111 000 „
an 65 Güterbodenarbeiter	42 192 „
an 35 Kofferträger	8 329 „
an 8 Wagenputzer	5 292 „
an 76 Locomotivputzer und Nachtheizer	50 590 „
für Hülfsarbeiter	
a. in der Central-Verwaltung	1 430 „
b. im Bahndienst	1 400 „
c. im Stationsdienste	12 000 „
d. im Expeditionsdienste	2 500 „
e. als Locomotivputzer und Nachtheizer	4 800 „
an Hülfsbremser	6 000 „
an 88 Barrierenwärterinnen	8 224 „
für Nachtwächterdienste	760 „
an Reserveheizer	21 000 „
für Fahrkartenverkauf	230 „
-//-	276 980 M.

36. Zu II. 8. Die eingestellte Summe entspricht den angestellten speciellen Ermittelungen, nach Maßgabe der für die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn eingeführten Bekleidungs-Regulative.

37. Zu II. 9. Bei der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung werden nur in Ausnahme-Fällen Mancogelder an Beamte vergütet, während bei der früheren Lloyd-Verwaltung feststehende Entschädigungen gezahlt wurden, und erscheint deshalb der Betrag von 100 M. als hinreichend.

38. Zu II. 10. 2 a. Es sind zur Zeit bewilligt . . . . . 3 750 M.
für Neubewilligungen sind zu veranschlagen . . . . . 2 250 „
mithin zusammen . . 6 000 M.

39. Zu II. 10 3. Der eingestellte Betrag ist schätzungsweise veranschlagt. Wegen Zahlung der Gnadengehalte vergleiche die Verordnung über die Zahlung der Gehalte der im Eisenbahndienste angestellten Beamten 2c. vom 21. Februar 1890. Reg.-Bl. Nr. 5, S. 33 pro 1890.

40. Zu II. 12 2. Im Jahre 1893/94 ist zum ersten Male ein Zuschuß aus Betriebsmitteln in Höhe von 6 304,76 M. erforderlich geworden. Pro

1894/95 und folgende Jahre erhöhen sich die Einnahmen des Fonds nicht unwesentlich, wie des Näheren aus der besonderen Vorlage der Regierung, betreffend die Feststellung der dem Pensionsfonds zuzuführenden Jahreszuschüsse, ersichtlich ist, und es steht anzunehmen, daß im laufenden und in den nächsten Jahren noch die eigenen Einnahmen des Pensionsfonds die Ausgaben desselben ganz oder doch annähernd decken werden und daß demgemäß der eingestellte Zuschuß in der Hauptsache zur Capitalvermehrung des Fonds dienen wird.

41. Zu II. 13. Es sind an hierher gehörigen Ausgaben zu bestreiten:

Entschädigung für Feuerungsmaterial an einen Bahnmeister	60	M.
Entschädigungen an Beamte für weggefallene Militair-Invaliden-Pensionen	1 622	„
Einmalige Gehaltsbeihülfen schätzungsweise	1 000	„
Herkömmliche Remuneration an Beamte in fremder Verwaltung stehender Gemeinschaftsbahnhöfe schätzungsweise	900	„
für Unvorhergesehenes	100	„
-//-	3 682	M.

42. Zu III. 1. Nach den Ausgaben des Jahres 1892/93 und 1893/94 sind zu dieser Position etatisirt:

Pauschale an Beamte für Vorhalten von Schreibmaterialien	4 300	M.
Formulare für die Bureaus der General-Direction, den Stations-, Expeditions- und Fahrdienst	23 800	„
Bibliothek	500	„
Zeitschriften und Zeitungen	400	„
Herstellung des Amtsblattes	2 300	„
Drucksachen, als Instructionen, Geschäftsberichte, Plakate ꝛc.	3 210	„
Fahrpläne	4 500	„
Herstellung der Fahrkarten	2 200	„
Buchbinder-Arbeiten	1 600	„
Bureau-Bedürfnisse		
a. Schreibmaterial	9 500	„
b. Zeichenmaterial	1 200	„
c. sonstige Bureaumaterialien (Betriebsmaterialien)	5 100	„
für Lieferung von Bureaubedürfnissen seitens fremder Verwaltungen, insbesondere für Formulare, Instructionen, Drucksachen ꝛc.	3 500	„
für Bureaubedürnisse verschiedener Art	2 557	„
-//-	64 667	M.

43. Zu III. 2[1]. Die Summe der Position setzt sich aus folgenden Ansätzen zusammen:

17 Füllöfen für Anthracitkohle à 60 M.	1 020	M.
21 große eiserne Oefen der Locomotivschuppen à 60 M.	1 260	„
409 Oefen auf Stationen à 45 M.	18 405	„
84 „ „ „ à 40 „	3 360	„
5 „ „ „ à 35 „	175	„
559 „ „ „ und freier Strecke à 30 M.	16 770	„
Uebertrag	40 990	M.

	Uebertrag	40 990 M.
	18 Feuerkörbe zur Erwärmung der Locomotivschuppen à 15 M.	270 „
	120 Oefen der allgemeinen Verwaltung à 25 M.	3 000 „
	Kosten der Centralheizung des Empfangsgebäudes auf Station Rostock F. F.	400 „
	·//·	44 660 M.

44. Zu III. 2 2. Bei Ermittelung der Etatsumme ist grundleglich gemacht, daß erforderlich werden:

23 000 Gas-Brennstunden für die allgemeine Verwaltung 0/00 Std. 30 M.	690 M.
650 000 dgl. für Stationen und Strecken 0/00 Std. 32 M.	20 800 „
507 600 dgl. für Stationen und Strecken 0/00 Std. 27 M.	13 705 „
654 000 dgl. für Stationen und Strecken 0/00 Std. 25 M.	16 350 „
4 306 400 Petroleum-Brennstunden für die allgemeine Verwaltung, Stationen und Strecken 0/00 Std. 6 M.	25 839 „
1 000 Brennstunden mit Brennöl für die allgemeine Verwaltung 0/00 Std. 7 M. . .	7 „
1 199 655 dgl. für Stationen und Strecken 0/00 Std. 7 M.	8 398 „
230 000 Oelgas-Brennstunden 0/00 Std. 15 M.	3 450 „
·//·	89 239 M.

45. Zu III. 2 3. Die hier eingestellte Summe setzt sich aus folgenden Einzelsummen zusammen:

Reinigung der Central-Bureaus (Fixum) . .	2 060 M.
Reinigung der Bureaus der Bau-Inspectionen (Fixum)	248 „
Reinigung der Stationen und Haltestellen (Fixum)	3 100 „
Reinigung der Eisenbahnstraße Schwerin (Fixum)	105 „
Reinigung der Stationen im Tagelohn . . .	3 000 „
Abtragen der Privettonnen	2 430 „
Reinigen der Dung-, Müll- und Aschgruben .	580 „
Vorhalten von Reinigungsutensilien, als Besen, Seife, Soda, Feudelleinen, Carbolsäure, Desinfectionspulver 2c. rund	2 130 „
·//·	13 653 M.

46. Zu III. 3. An Unterhaltungs- und Ergänzungskosten der Inventarien sind zu veranschlagen:

Für die allgemeine Verwaltung rund . . .	2 000 M.
„ 12 größere und Locomotiv-Stationen à 400 M.	4 800 „
„ 1 mittlere und Locomotiv-Station à 300 M.	300 „
„ 20 mittlere Stationen à 150 M. . . .	3 000 „
„ 13 kleinere „ à 100 M. . . .	1 300 „
„ 70 Haltestellen à 50 M.	3 500 „
„ 21 Haltepunkte 12 Stück à 10 M. . .	120 „
9 „ à 5 M. . .	45 „
„ 7 Bureaus der Bau-Inspectionen . . .	295 „
„ 33 Bahnmeister-Bureaus à 10 M. . .	330 „
Uebertrag	15 690 M.

	Uebertrag	15 690 M.
ferner:		
	für Beschaffung von transportablen Rampen für Station Kartlow und Doberan à 120 M.	240 „
	für Unterhaltung der Bureau-Uhren	250 „
	für Unterhaltung der Rettungskasten . . .	300 „
	für Unterhaltung und Ergänzung von 200 Decimal- und sonstigen Waagen à 7 M.	1 400 „
	für Unterhaltung und Ergänzung der Dienstwäsche	5 566 „
	für Unvorhergesehenes	1 000 „
	-//-	24 446 M.

47. Zu III. 4.

Die zu dieser Position etatisirte Summe setzt sich zusammen aus:

Miethe für ein Bureaugebäude der allgemeinen Verwaltung (Christiansen'sches Haus) Antheil	1 710 M.
desgl. (Trost'sches Haus) Antheil	2 000 „
desgl. (Schultz'sches Haus) Antheil	980 „
Miethe für das Bureau der Bau Inspection V in Wismar Antheil	167 „
desgl. für das Bureau der Bau-Inspection VI in Güstrow Antheil	750 „
desgl. für das Stationsgebäude in Zachun .	450 „
desgl. für das Uebernachtungslokal des Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal der Wismar-Rostocker Strecke in Doberan . .	420 „
Entschädigung für beim Bahnbau verkleinerte oder deteriorirte Dienstländereien	400 „
Miethe für Lagerplatz Nr. 1 und 2 an der Südseite des Hafenbassins in Warnemünde	240 „
-//-	7 117 M.

48. Zu III. 5.

Es sind zu zahlen:

an landstädtischer Haussteuer	150 M.
„ außerordentlicher Contribution	20 „
„ Communalsteuern	6 700 „
„ Kanal- und Wassergeld	800 „
-//-	7 670 M.

Die Abgaben für die Bahnhöfe in Rostock betragen rund 4 600 M. und für den Bahnhof in Güstrow rund 650 M.

49. Zu III. 6.

Feuerversicherungsbeiträge sind zu zahlen:

a. an die Ritterschaftliche Brandversicherungs-Gesellschaft	2 690 M.
b. an die städtische Brandversicherungs-Gesellschaft	160 „
c. an die Kölnische Feuerversicherungs-Gesellschaft	15 „
d. an die Domanial-Brandversicherungsanstalt in Schwerin	5 „
e. Prämie für Versicherung früherer Lloyd- und Südbahn-Objecte	1 771 „
-//-	4 641 M.
Hiervon ab für Wismar-Karow Antheil an dem Beitrage für das Verwaltungs- und 1 Materialiengebäude nebst Inhalt .	20 „
bleiben -//-	4 621 M.

50. Zu III. 7.

Die pro 1894/95 für diese Position etatisirte Summe war nach dem Durchschnitt der Ausgaben der letzten Jahre zu niedrig bemessen; für 1895/96 ist daher ein höherer Betrag mit 1 500 M. eingestellt.

51. Zu III. 8. Die Ausgabe in den Jahren 1892/93 und 1893/94 besteht zum Haupttheil in dem 7 %igen Zinsbetrage für eine Anleihe der früheren Lloydbahn bei der Société Belge von rund . . . 1 900 000 M.

Diese Zahlung ist infolge Ankaufs der Lloydbahn zukünftig nicht mehr zu leisten.

Für die sonstigen Ausgaben zu dieser Position dürfte ein Betrag von 3 000 M. ausreichen.

52. Zu III. 10 2 b. Es sind hier in Zukunft keine Ausgaben mehr zu erwarten.

53. Zu III. 10 3. Die Höhe der zu leistenden Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze beträgt zur Zeit . . . . . 19 500 M.
rechnet man noch auf einen Zuwachs von 20 % mit rund 4000 „
so ergiebt sich ein Betrag von . . . . . 23 500 M.
Hiervon entfallen auf die Wismar-Karower Bahn
und das Werkstatt-Conto zusammen rund . . . . . 4 500 „
so daß für diese Position verbleiben . . . . . = 19 000 M.

54. Zu III. 10 4. Zu dieser Position ist eine Etatsumme von 1 000 M. schätzungsweise eingestellt.

55. Zu III. 11. Für erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken, sowie Betriebsmitteln infolge von außergewöhnlichen Naturereignissen sind für 1895/96 schätzungsweise 4 000 M. veranschlagt.

Die Ausgabe pro 1893/94 in Höhe von 11 152 M. ist durch den orkanartigen Sturm vom 12./13. Februar 1894 verursacht.

56. Zu III. 12 1. Für die neuerdings verstaatlichten Bahnen sind bisher zu den Kosten der landesherrlichen Oberaufsicht folgende Aversa jährlich gezahlt worden:

a. für die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn . . 900 M.
b. für die Mecklenburgische Südbahn . . . . 1 600 „
c. für die Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn . 2 100 „
zusammen 4 600 M.

Diese Zahlungen sind nach Uebernahme der Bahnen in die Großherzogliche Verwaltung vom 1. April 1894 ab in Fortfall gekommen.

Da der landesherrlichen Verwaltung aus der Oberaufsicht über die Eisenbahn-Verwaltung nach der Verstaatlichung der neu angekauften Bahnen erhöhte Kosten erwachsen, ist die bisher an die Großherzogliche Renterei als Kosten der Staatsaufsicht gezahlte Summe von 5 000 M. auf 8 000 M. erhöht worden, und entfallen hiervon

auf die Friedrich Franz-Eisenbahn . . . . . 7 610 M.
und auf die Wismar-Karower Bahn . . . . 390 „
(cfr. Rescript vom 27. Juni 1894).

57. Zu III. 12 3. Die eingestellte Summe entspricht annähernd dem Durchschnitt der 3 letzten Rechnungsjahre.

58. Zu III. 12 6. Die bisher einem Fuhrunternehmer in Rostock gewährte Vergütung für das Einkassiren der Frachtgelder kommt mit Ende 1894/95 in Wegfall, pro 1895/96 ist daher zu dieser Position nichts zu veranschlagen.

59. Zu III. 12 7. In Grundlage der Ausgaben pro 1893/94 sind pro 1895/96 2500 M. zu veranschlagen.

60. Zu IV a. 1. Der Voranschlag ist gegen das Vorjahr um 3 000 ℳ niedriger, weil, wenn nicht unvorherzusehende Zwischenfälle eintreten, besondere Aufwendungen für Nachschütten versackter Dämme, Auskoffern von Frostſtellen ꝛc. in wesentlich geringerem Umfange als im Vorjahr erforderlich werden.

61. Zu IV a. 2 [1]. Der veranschlagte Betrag umfaßt, wie in den Vorjahren, die halbe Löhnung der vereideten Streckenarbeiter und die halben Gehälter der Reservewärter, entsprechend der wirklichen Thätigkeit der bezeichneten Bediensteten. (Die andere Hälfte ist bei Titel II 2 etatisirt, vergl. Ziffer 29 dieser Denkschrift).

Die Erhöhung dieser Position gegen das Vorjahr um 18 000 ℳ mußte erfolgen, weil für 1895/96 erheblich umfangreichere Gleisauswechselungen erforderlich werden, als im Jahre 1894/95.

Gleisauswechselungen im Zusammenhange, bei welchen zugleich die Eisenschienen durch Stahlschienen ersetzt werden, sind vorgesehen in Länge von rund

8500 m	auf der Strecke Holthusen-Hagenow	
1300 m	auf der Strecke Schwerin-Lübstorf	
2500 m	auf den Bahnhöfen Teterow und Stavenhagen	
4150 m	auf der Strecke Waren-Malchin	
zus. 16450 m.		

Außerdem ist die Auswechselung der eisernen Schwellen der Strecke Schwaan-Rostock gegen Holzschwellen auf 1 km Länge in Aussicht genommen, weil bei dem starken Zugverkehr auf dieser Strecke und bei dem für eiserne Schwellen nicht geeigneten Bettungsmaterial eine Herabminderung der Unterhaltungskosten durch solche Auswechselung erwartet werden darf.

62. Zu IV a. 2 [2]. Der Kiesverbrauch ist wie pro 1894/95 auf . . 25 720 ℳ veranschlagt. In diesem Betrage sind auch die Beschaffungs- ꝛc. Kosten für Kies zur Unterhaltung von Anlagen à Conto Dritter enthalten, welche nach den Ergebnissen der Vorjahre zu veranschlagen sind auf . . . . . 3 496 „

Es verbleiben somit für diese Position = 22 224 ℳ

63. Zu IV a. 3 [1 und 3]. Diese Positionen konnten gegen das Vorjahr niedriger angesetzt werden, weil im Vorjahr bezw. im laufenden Jahre mehrere größere Reparaturen ausgeführt wurden, die für 1895/96 in Fortfall kommen.

64. Zu IV a. 3 [2]. Die Erhöhung dieser Position gegen das Vorjahr um rund 1 500 ℳ ist durch mehrere größere Reparaturen, Erneuerung vollständiger Brückenbeläge ꝛc. erforderlich geworden.

65. Zu IV a. 4. Der Betrag entspricht dem Voranschlag für 1894/95.

66. Zu IV a. 5. Der Betrag entspricht etwa dem dreijährigen Durchschnitt.

67. Zu IV a. 6. Auf diese Position werden nicht nur die Kosten des Wundhaltens der Forstschutzstreifen, sondern auch diejenigen Entschädigungen gebucht, welche in Folge von Waldbränden an die geschädigten Besitzer zu zahlen sind. Der eingestellte Betrag entspricht dem voraussichtlichen Bedürfniß.

68. Zu IV b. 2. Die Anwendung der bisherigen diesseitigen Voranschlagungsgrundsätze auf die neuverstaatlichten Bahnen hat zu einer Erhöhung der Gesammtsumme geführt.

69. Zu IV b. 4[1]. Es sind zu unterhalten
210,7 km Nebengleise der vollspurigen Strecken,
2,3 km der Schmalspurbahnen.
In der Denkschrift zum Etat 1894/95 waren die Nebengleise der inzwischen verstaatlichten Bahnen noch nicht enthalten.

70. Zu IV b. 4[2]. Es ist fast derselbe Betrag wie für 1894/95 vorgesehen.

71. Zu IV b. 4[3]. Wegen umfangreichen Weichenumbaus auf Station Stavenhagen und Teterow mußte der Betrag gegen das Vorjahr um rund 2 200 ℳ erhöht werden.

72. Zu IV b. 5. An Unterhaltungsobjecten sind vorhanden:
9 massive Locomotivschuppen
25 Fachwerks-Locomotivschuppen
5 Wagenschuppen
53 Materialschuppen
36 Wasserstationen
30 Wasserstationsbrunnen
60 Wasserkrähne mit Zuleitungen
32 Feuerlösch- und Reinigungsgruben
5 Pulsometer
3 Heißluftmaschinen
1 Windmotor
9 Dampfpumpen
2 Dampfpumpenhäuser
6 Handpumpen
3 Wasserleitungen
2 Aquapulte.
Die Vermehrung der Unterhaltungs-Objecte gegen die Angaben der Denkschrift zum Etat 1894/95 entspringt aus der Verstaatlichung.
Die Unterhaltungskosten sind auf Grund besonderer Feststellung der voraussichtlich erforderlich werdenden Reparaturen beziffert.

73. Zu IV b. 7. Der eingestellte Betrag entspricht etwa dem dreijährigen Durchschnitt.

74. Zu IV c. 1. An Unterhaltungs-Objecten sind vorhanden:
355 Stück Signalmaste und Vorsignale
134 „ Stellböcke mit Drahtleitungen
458 „ Wärtersignalfahnen
40 „ Haltesignale
566 „ Handlaternen der Wärter
ca. 2 000 „ Knallpatronen.
Die Kosten für die Instandhaltung dieser Gegenstände sind nach dem Durchschnitt der letzten Rechnungsjahre ermittelt.

75. Zu IV c. 2. Für die Instandhaltung der elektrischen Telegraphen-Anlagen ist derselbe Betrag wie im Vorjahre eingestellt; es sind zu unterhalten:
2200 km Telegraphenleitungen
230 Morseapparate auf den Stationen
35 Streckenapparate
475 Läutewerke
27 Telephonanlagen.
Ferner sind 9 km alte Telegraphenleitung der Strecke Ventschow-Blankenberg abzunehmen und durch neue zu ersetzen, wodurch gegen das Vorjahr ein Mehraufwand von 450 ℳ verursacht wird.
Ferner werden auf diesen Titel die Kosten der Anschlüsse der Stadtfernsprech-Anlagen in Schwerin, Rostock, Güstrow und Wismar gebucht.

76. Zu V a. 1.

An Locomotivkohlen und Coaks (Doberan-Heiligendamm) sind auf den bisher im Besitz des Staats befindlichen Strecken in 1893/94 verbraucht 27 962 306 kg.

Die Locomotiven haben damit geleistet 2 880 926 Lkm, davon 426 632 in Güterzügen, außerdem 102 746 Rangirstunden.

Erfahrungsgemäß ist der Kohlenbedarf für 1 Locomotivkilometer bei Güterzügen $1^1/_2$ mal so groß wie bei Personenzügen, und für die Rangirstunde gleich demjenigen für 2 Locomotivkilometer.

Es berechnet sich hiernach die Leistung der Locomotiven in 1893/94 zu 2 880 926 + (0,5 . 426 632) + (2 . 102 746) = 3 299 734 Lkm und der Kohlenverbrauch für 1 Lkm auf 8,5 kg.

Zu diesen eben berechneten Locomotiv-Leistungen ist die Leistung der Locomotiven auf den neu verstaatlichten Bahnen hinzuzurechnen mit 1 003 531 Lkm, so daß sich die Gesammtleistung der Locomotiven berechnet zu 4 303 265 Lkm. Für 1895/96 ist eine Vermehrung der Leistungen um 2 % in Ansatz gebracht, entsprechend der zu erwartenden Verkehrs-Steigerung.

Der Verbrauch an Holz zum Anheizen hat in 1893/94 rund 2 260 cbm betragen.

Unter Berücksichtigung der Vermehrung ergiebt sich für 1895/96 ein Kohlenbedarf von rund 37 309 300 kg und ein Holzbedarf von rund 2 350 Raummetern, für deren Beschaffung mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Kohlenpreise 650 708 ℳ ausgeworfen wurden.

77. Zu V a. 2.

An Dampfmaschinen zum Wasserpumpen sind vorhanden: 4 größere, 5 kleinere Dampfpumpen, 5 Pulsometer, 3 Heißluftmaschinen und 14 Handbetriebe.

Die Station Teterow hat neben der Handpumpe einen Windmotor zur Wasserförderung. Auf 5 Stationen (Lübeck, Schwerin, Wismar, Rostock und Güstrow) wird das Wasser aus städtischen Leitungen entnommen.

Der für diese Position ausgeworfene Betrag ist unter Berücksichtigung der Erfahrungen der letzten Jahre ermittelt und entspricht fast dem für 1894/95 in Ansatz gebrachten Betrage.

78. Zu V a. 3 und 4.

Für den Verbrauch an Schmier-, Putz- und Verpackungsmaterial sind die Locomotivkilometer in Güterzügen nicht höher zu rechnen, als diejenigen in den übrigen Zügen und die Stunde Rangirdienst ist gleichfalls gleich 2 Lkm zu setzen. Demnach stellen sich die Leistungen für die bisher im Staatsbetrieb befindlichen Strecken für 1893/94 auf 2 880 926 + 2 . 102 746 = 3 086 418 und für 1895/96 mit 2 % Zuschlag und unter Hinzurechnung der Leistungen der Locomotiven auf den neuverstaatlichten Bahnen auf rund 4 172 000 Lkm. Die Beschaffungskosten für das Schmier- ꝛc. Material konnten, der Wirklichkeit in den letzten Jahren entsprechend, etwas niedriger in Ansatz gebracht werden, wodurch sich für diese beiden Positionen eine Verminderung um ca. 3 300 ℳ ergab.

79. Zu V a. 5^{1-3} und V a. 6.

Die Veranschlagung ist in Berücksichtigung der Ist-Ausgaben für 1893/94 unter Hinzurechnung geringer Beträge für den voraussichtlichen Mehrbedarf erfolgt.

80. Zu V a. 7.

Hier mußte auf Grund der Erfahrungen der letzten Jahre ein Mehrbetrag von 7 700 ℳ gegen das Vorjahr vorgesehen werden; bei einem milden Winter tritt voraussichtlich eine erhebliche Minderausgabe ein.

81. Zu V b. 1. Für die Berechnung der Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender ist eine Rangirstunde gleich 10 Lkm zu setzen. Für 1893/94 ergeben sich dabei für die bisher im Staatsbetrieb befindlichen Strecken 2 880 926 + 10 . 102 746 = 3 908 386 Lkm und für 1895/96 unter Hinzurechnung der Leistungen der Locomotiven auf den neu verstaatlichen Bahnen und von 2 % Verkehrssteigerung rund 5 261 500 Lkm.

Die Unterhaltungskosten haben

in 1892/93 . . . . . 6,04 M.
in 1893/94 . . . . . 6,76 „

im Durchschnitt also 6,40 M. für 100 Lkm betragen und sind deshalb mit 6,50 M. für 1895/96 eingestellt.

Die gegen das Vorjahr eingetretene Erhöhung des Betrages um ca. 12 000 M. erklärt sich aus dem Umstande, daß für das Vorjahr bezüglich der Locomotiven der neu verstaatlichten Bahnen die Angaben der früheren Verwaltungen grundleglich gemacht waren.

82. Zu V b. 2 und 3. Ist die Veranschlagung nach dem Durchschnitte der Ist-Ausgaben der letzten Rechnungsjahre unter Annahme einer vergrößerten Leistung erfolgt, jedoch unter Berücksichtigung des Umstandes, daß ein großer Procentsatz neuer Wagen vorhanden ist.

83. Zu V b. 4. Für Unterhaltung der Wagendecken ist ein um 400 M. höherer Betrag wie im Vorjahre, eingestellt worden, weil bei dem wachsenden Verkehr und dem höheren Alter der Decken voraussichtlich größere Reparaturen an denselben erforderlich werden.

84. Zu V b. 5. Zu unterhalten sind 7 Wagenkrähne, 6 Langholzladekrähne, 3 eiserne Stationsladekrähne (beweglich) in Bützow, Malchin und Stavenhagen. Die Kosten sind für das Stück mit 50 M. angesetzt.

Außer 2 Wagenkrähnen ist durch die Verstaatlichung auch ein Dampfkrahn hinzugetreten, dessen Unterhaltungskosten, einschl. Feuerungs- und Schmiermaterial auf 660 M. veranschlagt sind.

85. Zu V b. 6. Die hier eingestellte Summe entspricht dem Durchschnitt der wirklichen Ausgaben der letzten Jahre.

86. Zu VI. 1[1]. Eine Berechnung der Rücklagen eines etwaigen Erneuerungsfonds ist in der Anlage A. dieser Denkschrift gegeben.

Für die unter IV a 2[1] Ziffer 61 dieser Denkschrift aufgeführten Gleisumbauten sind zu beschaffen 2 547 Stück neue Schienen mit Kleineisenzeug zum Preise von 125 M. pro Tonne Schienen (frei Verwendungsstelle), 160 M. pro Tonne Kleineisenzeug. Darnach stellt sich der Beschaffungspreis der neuen Materialien

für die Schienen auf rund . .	86 556 M.	
und für das Kleineisenzeug auf rund		36 015 M.
Hierzu kommt der Werth derjenigen alten noch brauchbaren Materialien, welche zur Unterhaltung der Nebengleise verwendet werden, für die Schienen mit	18 164 „	
für das Kleineisenzeug mit . .		1 426 „
giebt als Werth der in die Gleise einzubauenden Materialien . .	104 720 M.	37 441 M.
	142 161 M.	

87. Zu VI. 1[2]. Es sind zu erneuern:

18 Weichen und
44 Herz- und Kreuzungsstücke,

die einen Kostenaufwand von 10 458 M. verursachen.

88. Zu VI. 1³.

Es sind zu beschaffen:

50 838 Stück imprägnirte kieferne Normalbahnschwellen, theils 2,7, theils 2,5 m lang, zum Durchschnittspreise von 3,54 M. pro Stück frei Verwendungsstelle .	179 967 M.
7 518 lfd. m imprägnirte kieferne Weichenschwellen zu 1,86 M. pro lfd. m desgl. . .	13 983 „
526 Stück Schwellen für Schmalspurbahnen zum Preise von 1,10 M. pro Stück desgl. .	579 „
249 lfd. m Weichenschwellen für Schmalspurbahnen zum Preise von 1 M. pro lfd. m .	249 „
Hierzu der Werth der noch brauchbaren alten Schwellen, welche in die Nebengleise wieder eingebaut werden mit	17 009 „
giebt als Werth sämmtlicher eingebauten Schwellen	211 787 M.

89. Zu VI. 2 1a. und b.

Für das Etatsjahr 1895/96 ist die Beschaffung von 2 Ersatzlocomotiven für die ausrangirten Locomotiven Magdeburg und Berlin nebst Tendern No. 48 und 52 in Aussicht zu nehmen, die Kosten dafür sind auf Grund der letzten derartigen Beschaffungen mit je 47 000 M., zusammen also mit . . . . . 94 000 M. eingestellt.

Ferner vernothwendigt sich die Beschaffung von einem Satz Reserveachsen für Normal-Güterzug-Locomotiven, wofür . . . . . 4 500 „ vorgesehen sind;

schließlich ist für die vollständige Demontirung und den Umbau von 2 älteren Güterzug-Locomotiven (Elbe und Hamburg) der Betrag von . . . . . 35 000 „ vorgesehen.

Es sind ferner als Ersatz zu beschaffen veranschlagt:

4 Feuerbüchsen, 2 à 7000 M., 2 à 3200 M.	20 400 „
1100 Heizrohre à 6 M.	6 600 „
200 Locomotivradreifen	17 200 „
76 Tenderradreifen	4 536 „
sodaß für die Erneuerung der Locomotiven und Tender sowie einzelner Theile derselben aufzuwenden sind . .	182 236 M.

90. Zu VI. 2 2b.

Es sind zu beschaffen:
130 Stück Radreifen für Personenwagen.

91. Zu VI. 2 3a. und b.

Es sind zu beschaffen:
180 Stück Radreifen für Gepäck- und Güterwagen.

92. Zu VII. 1.

Zur Deckung der Beschaffungskosten für den neuen Großherzoglichen Salonwagen in Höhe von 80 000 M. ist hier der Kaufwerth der 2 Stück diesseits übernommenen bisherigen Großherzoglichen Salonwagen Nr. 2 und 4 mit 25 000 M. in Ausgabe etatisirt. Die weiteren Kosten werden aufgebracht durch den Betriebs-Etat 1894/95 Titel VII. pos. 8 mit 20 000 M. und durch Verwendung von 35 000 M. aus dem Ueberschuß der Ordentlichen Hauptrechnung pro 1893/94.

93. Zu VII. 2 und 3.

Die hier aufgeführten Wagen sind bei Verstaatlichung der Lloydbahn mit übernommen; ihre uneingeschränkte Verwendung auch in schnell fahrenden Personenzügen ist ausgeschlossen, so lange sie nicht mit continuirlichen Bremsen versehen sind.

94. Zu VII. 4. Die losen Rohrleitungen finden Verwendung für die Einstellung einzelner Güterwagen in mit continuirlicher Bremse gefahrene Züge, was für Eilgut-, Vieh-, Fleisch- und Fisch-Transporte häufig erforderlich wird. Der bereits vorhandene Vorrath an solchen losen Rohrleitungen hat nicht immer ausgereicht.

95. Zu VII. 5. Für Einrichtung von Gasbeleuchtung in den Personenwagen der Nebenbahnen ist bereits im Etat 1894/95 eine erste Rate von 3000 *M.* eingestellt. Dieser Betrag ist für Einrichtung von Gasbeleuchtung in einigen Wagen der früheren Lloydbahn verwendet. Der Rest der Lloydbahnwagen ist unter Verwendung eines Betriebsüberschusses aus dem Vierteljahr Januar-März 1894 der früheren Lloydbahn gleichfalls schon mit Gasbeleuchtung versehen. Für den im Etat 1895/96 vorgesehenen Betrag soll die Einrichtung für Gasbeleuchtung an den Wagen der Strecken Rostock-Meyenburg und Rostock-Wismar in Angriff genommen werden.

96. Zu VII. 6. Im diesseitigen Wagenpark befindet sich eine größere Zahl von Personenwagen I./II. Classe, welche der Aborteinrichtungen bisher noch entbehren. Das Bedürfniß, auch diese Wagen, soweit sie auf Vollbahnstrecken verkehren, mit Aborteinrichtung zu versehen, macht sich je länger je mehr geltend, da das Publikum Wagen ohne diese Einrichtung nur ungern benutzt, wenn es sich um Zurücklegung größerer Strecken mit kurzen Aufenthalten auf den Zwischenstationen handelt.

Es ist in Aussicht genommen, nach und nach sämmtliche auf den Vollbahnstrecken laufenden Personenwagen I./II. Classe mit Aborteinrichtung zu versehen. Der im Etat 1895/96 vorgesehene Betrag ermöglicht die Beschaffung des erforderlichen Umbaues an 10 Wagen.

97. Zu VII. 7. Gegenüber der bei den Wagen der diesseitigen Verwaltung in Gebrauch befindlichen Heizeinrichtung (Heizung mit chemisch präparirter Kohle in einzelnen Heizkästen) stellt die auf allen Königlich Preußischen Staatsbahnstrecken im letzten Jahrzehnt zur Einführung gelangte Dampfheizung einen wesentlichen Fortschritt dar, insofern nicht nur eine erheblich vereinfachte Bedienung der Heizung, als auch eine bessere Regulirung der Wärme in den einzelnen Wagenabtheilen durch die Reisenden selbst ermöglicht wird. Nach Maßgabe der verfügbaren Mittel soll diese Heizeinrichtung demnächst nach und nach für alle Wagen in reinen Personenzügen durchgeführt werden. Für die in den gemischten Zügen laufenden Personenwagen muß allerdings die bestehende Heizeinrichtung beibehalten werden, da die Einrichtung der Dampfheizung für diese Züge bedingen würde, daß auch sämmtliche Güterwagen und zwar nicht nur die eigenen, sondern auch die fremden mit Leitungen für Dampfheizung versehen werden.

98. Zu VII. 8. Die bei Verstaatlichung der Lloydbahn übernommenen Personenwagen waren sämmtlich nicht mit Fußdecken für den Verkehr während der Wintermonate ausgerüstet. Für einen Theil dieser Wagen sind Decken aus den bei Titel VII Position 44 des Etats 1894/95 der Großherzoglichen General-Direction zur Verfügung gestellten Mitteln schon im laufenden Jahre beschafft; der in den Etat 1895/96 eingestellte Betrag ist dazu bestimmt, für den Rest der Wagen derartige Decken zu beschaffen.

99. Zu VII. 9. Die Verkehrssteigerung macht die weitere Beschaffung von Güterwagen erforderlich.

100. Zu VII. 10. Der Versand von Granitblöcken aus Schweden nach Deutschland hat eine von Jahr zu Jahr steigende Bedeutung gewonnen; die Einfuhr erfolgt zum größten Theil über Warnemünde. Die daselbst vorhandenen Krähne genügen aber nicht in allen Fällen zur Verladung besonders schwerer Stücke und sind aus diesem Grunde schon mehrfach Transporte über andere Häfen geleitet. Schon von der früheren Verwaltung waren Unterhandlungen wegen Beschaffung eines Krahns von ausreichender Tragfähigkeit eingeleitet, in Folge der Verstaatlichung aber nicht weiter verfolgt worden. Im Interesse einer weiteren Entwickelung des bezeichneten Güter-Verkehrs ist die Beschaffung eines ausreichend starken Krahns beabsichtigt.

101. Zu VII. 11. Da zeitweise noch immer nicht die Nachfrage nach Wagendecken, welche für Heu- und Strohtransporte, Wollenballen, bearbeitete Hölzer 2c. gebraucht werden, mit wünschenswerther Präcision befriedigt werden kann, wird eine abermalige Vermehrung des Bestandes beabsichtigt.

102. Zu VII. 12. Die Raumvertheilung im Stationsgebäude zu Warnemünde entspricht weder den Verkehrsbedürfnissen noch den Bedürfnissen des Dienstes, namentlich macht sich als Uebelstand geltend, daß der Stations-Vorsteher in einem Raum arbeitet, welcher von den Arbeitsräumen des ihm unterstellten Personals vollständig getrennt und entfernt gelegen ist. Eine Abhülfe läßt sich nur durch einen Durchbau des Stationsgebäudes erzielen, bei welchem die Warteräume und die Zugänge zu denselben wesentlich verbessert werden und auch die Abortanlagen eine Aenderung erfahren, welche die gegenwärtigen unhaltbaren Zustände beseitigt.

103. Zu VII. 13. Das Bedürfniß, auf den Haltestellen getrennte Warteräume für die Reisenden der verschiedenen Wagenclassen herzustellen, tritt in zahlreichen bei der Großherzoglichen General-Direction eingehenden Petitionen mehr und mehr zu Tage. Nachdem im laufenden Jahr zunächst auf den Stationen Hoppenrade und Thürkow Warteräume II. Classe hergestellt sind, ist die gleiche Einrichtung für die Stationen Ganzlin, Wend.-Priborn und Gielow für 1895/96 in Aussicht genommen.

104. Zu VII. 14. Die Einstellung dieses Betrages ist durch einen Antrag der Postverwaltung veranlaßt. Auf Grund des Eisenbahn-Postgesetzes werden die aufzuwendenden Kosten mit 7 % jährlich verzinst, sodaß für die Eisenbahn-Verwaltung kein Grund vorliegt, dem Antrage nicht zu entsprechen.

105. Zu VII. 15. Das bei Verstaatlichung der Mecklenburgischen Südbahn mitübernommene Verwaltungsgebäude in Waren ist in seiner Dachconstruction insofern fehlerhaft angelegt, als nicht für einen ordnungsmäßigen Abfluß des Wassers von dem erhöhten Mittelbau Vorsorge getroffen ist. Das Wasser dringt in Folge dessen in das Innere des Gebäudes, dort Fäulniß und Schwammbildung verursachend. Zur gründlichen Abhülfe dieses Uebelstandes vernothwendigt sich eine durchgreifende Aenderung der Dachconstruction des Mittelbaues, durch welche ein ordnungsmäßiger Abfluß des Wassers hergestellt wird.

106. Zu VII. 16. Beim Bau der Strecke Malchin-Waren hat die frühere Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft für die Hochbauten zum Theil Fachwerks-Gebäude verwendet, welche an anderen Strecken entbehrlich geworden waren. Das Gebäude in Schwinkendorf ist nun im Laufe der Zeit dermaßen schadhaft geworden, daß seine Instandhaltung mit den für die gewöhnliche Unterhaltung verfügbaren Mitteln nicht mehr ausführbar

ist. Aus diesem Grunde ist in Aussicht genommen, die Fachwerkswände in ihrem unteren Theil durch massives Mauerwerk zu ersetzen.

107. Zu VII. 17. Der expedirende Wärter der Station Levenstorf wohnt zur Zeit in dem 2 km davon gelegenen Schönau-Falkenhagen, der Beamte ist daher den ganzen Tag über von seiner Familie getrennt und muß von kalter Kost leben. Abgesehen von diesen auf die Dauer unhaltbaren Verhältnissen hat der Umstand, daß das Dienstgebäude in Levenstorf nach Schluß des Dienstes unbewacht ist, bereits wiederholt Veranlassung zu Einbruchsdiebstählen gegeben, ohne daß es bisher gelungen wäre, die Thäter zu ermitteln. Aus diesen Gründen erscheint die Erbauung eines Wärterwohnhauses auf der Haltestelle Levenstorf als dringendes Bedürfniß. Gleichzeitig soll auch der den Verkehrs-Verhältnissen nicht genügende Dienstraum vergrößert werden.

108. Zu VII. 18. Durch den Bau eines Wärterwohnhauses für eine Familie bei der Wärterstation 75 der Strecke Lübstorf-Kleinen kann die Zahl der für diese Strecke erforderlichen Ablösewärter um einen verringert werden, so daß sich aus dem Bau dieses Hauses eine Verringerung der dauernden Ausgaben ergiebt.

109. Zu VII. 19. Die auf der Haltestelle Plüschow und den angrenzenden Strecken beschäftigten Wärter wohnen zur Zeit mehrere Kilometer von ihrem Dienstort entfernt, da in größerer Nähe Wohnungen für dieselben nicht zu beschaffen sind. Um die Wärter sämmtlich in der Nähe der Bahn unterzubringen, würde die Erbauung von 4 Dienstwohnungen erforderlich werden. Zunächst soll nur eine Wohnung geschaffen werden und ist die Anordnung derart geplant, daß eine zweite Wohnung durch Anbau an die erste mit verhältnißmäßig niedrigen Kosten hergestellt werden kann. Die Befriedigung des weiteren Bedürfnisses nach Wohnungen kann auf die nächsten Etatsjahre verschoben werden.

110. Zu VII. 20. Die Beschaffung einer Wärterbude für Heiligendamm ist begründet durch die Nothwendigkeit, an diesem Ende der Bahn einen verschließbaren Raum zur Unterbringung von Geräthen ꝛc. zu schaffen.

111. Zu VII. 21. Die Wärterbuden Nr. 102 und 199 sind dermaßen abgängig, daß eine weitere Ausbesserung derselben nicht mehr angängig erscheint, es ist deshalb die vollständige Erneuerung derselben in Aussicht genommen.

112. Zu VII. 22. Wie bereits in der Denkschrift zum Etat des laufenden Jahres ausgeführt, fehlt bei den Wärterwohnungen im östlichen Landestheil ein besonderer Dienstraum, so daß der Ablösewärter gezwungen ist, seine dienstlichen Verrichtungen in dem Wohnzimmer des Wärters auszuführen, auch bei schlechtem Wetter seine Mahlzeiten in diesem Wohnzimmer einzunehmen. Früher konnten die Wärter an dieser Strecke bei der geringeren Dienstzeit den Dienst allein versehen, sodaß Vertretungen nur in Urlaubs- und Krankheitsfällen erforderlich wurden. Mit der Erweiterung des Fahrplans ist im Laufe der Jahre eine Verlängerung des täglichen Dienstes bis auf 17 und 18 Stunden eingetreten, welche eine regelmäßige tägliche Ablösung der Wärter bedingt. Nachdem bereits im Etat des laufenden Jahres ein Betrag von 3000 *M.* zur Erbauung besonderer Diensträume bewilligt und dafür die Strecke Malchin-Stavenhagen mit solchen Diensträumen ausgestattet worden, ist für 1895/96 der gleiche Betrag zur weiteren Ausdehnung der Maßregel auf die östlich von Stavenhagen gelegenen Wärterposten eingestellt.

113. Zu VII. 23. Die Dienstwohnung des Bahnmeisters auf Bahnhof Vollrathsruhe ist räumlich nur beschränkt, und ist derselbe überdies genöthigt, seine schriftlichen Arbeiten in den beschränkten Wohnräumen zu erledigen. Nachdem für die Mehrzahl der Bahnmeister bereits besondere Dienstzimmer beschafft sind, erscheint die Einrichtung eines solchen für den Bahnmeister in Vollrathsruhe im Interesse des Dienstes dringend geboten. Während indeß bei der Einrichtung der bisher beschafften Bahnmeisterdienstzimmer auf anderweitig entbehrliche Räume zurückgegriffen werden konnte und besondere Baukosten dadurch nicht verursacht wurden, macht sich für Vollrathsruhe die Herstellung eines besonderen Anbaues nothwendig.

114. Zu VII. 24 und 25. Die Einrichtung besonderer Waschküchen bei den Wohnungen der Wärter auf den Haltestellen Eldena, Lüssow und Mistorf ist in den räumlich sehr beschränkten Abmessungen der betreffenden Wohnungen und in dem Umstande begründet, daß die expedirenden Weichenwärter fast aller übrigen Haltestellen eine besondere Waschküche haben, mithin in dieser Beziehung besser gestellt sind, als die Wärter auf den genannten Haltestellen. Zur Vermeidung berechtigter Beschwerden sowie auch im Interesse der Schonung der Wohnräume ist daher die Herstellung von Waschküchen auf allen Haltestellen in Aussicht genommen und werden für die wenigen Haltestellen, welche im vorliegenden Etat noch nicht berücksichtigt sind, die Mittel in den Etat des kommenden Jahres eingestellt werden.

115. Zu VII. 26. Die genannten Stationen bezw. Wärterwohnungen sind bisher entweder überhaupt nicht mit Brunnen versehen, oder die vorhandenen Brunnen sind unbrauchbar, sodaß den Bewohnern das erforderliche Wasser mit den Zügen zugeführt werden muß. Die Beschaffung des nöthigen Wassers an Ort und Stelle erscheint als eine dringliche Verpflichtung der Verwaltung.

116. Zu VII. 27. Der im Jahre 1893 neu erbaute Locomotivschuppen zu Güstrow enthält 11 Stände; in Folge der im letzten Jahre erfolgten Vermehrung der Züge müssen in Güstrow jetzt 13 Locomotiven regelmäßig stationirt werden.

117. Zu VII. 28. Der lange Aufenthalt der Züge in Kleinen ist, außer durch die mit den Zugkreuzungen verbundenen Expeditionsgeschäfte, auch dadurch bedingt, daß die Ergänzung des Wasservorraths der Locomotiven längere Zeit in Anspruch nimmt. Dieser Uebelstand wird verursacht durch die verhältnißmäßig niedrige Lage des Wasserbehälters, welche nur geringen Druck in der Leitung und ein nur langsames Ausfließen des Wassers aus den Krähnen zur Folge hat. Verschärft wird der Uebelstand dadurch, daß die neueren Locomotiven bedeutend mehr Wasser gebrauchen als die älteren, während andererseits namentlich bei den Schnellzügen, bei denen die neueren Locomotiven faßt ausschließlich Verwendung finden, auf weitere Abkürzung des Aufenthalts hingewirkt werden muß. Zur Abhülfe des Uebelstandes ist die Errichtung einer hochgelegenen Wasserstation auf der bergseitig gelegenen Anhöhe in Aussicht genommen, die Pumpstation am See soll unverändert beibehalten werden.

118. Zu VII. 29. Nach Verstaatlichung der Südbahn erscheint die Station Karow als der gegebene Punkt zur Stationirung einer Reservemaschine, weil von hier aus bei eintretenden Verkehrsstörungen oder wenn die Zugmaschinen bei ungünstigem Wetter oder starker Zugbelastung Vorspann

nehmen müssen, die Reservemaschine nach allen Richtungen hin zur Hülfeleistung sofort entsandt werden kann. Die Aufstellung einer Reservemaschine in Karow hat aber zur Voraussetzung, daß ein genügender Wasservorrath dort zu beschaffen ist.

Die vorhandene, von der Südbahn erbaute Wasserstation entspricht nicht den Anforderungen, da sie nur eine ganz geringe Menge Wasser liefern kann.

Die von privater Seite in Karow früher unternommenen Bohrversuche haben allerdings keinen Erfolg gehabt, sind indessen auch nicht genügend ausgedehnt worden. Sollte eine ausgedehnte Tiefbohrung erfolglos bleiben, so müßte das Wasser durch Leitung vom Plauer See herangeschafft werden. Zur Klarstellung der Verhältnisse durch umfangreiche Versuche ist der Betrag von 3000 *M.* in den Etat eingestellt.

119. Zu VII. 30. Der Güterschuppen in Laage genügt nicht mehr dem Bedürfniß und soll durch einen Anbau vergrößert werden.

120. Zu VII. 31. Nachdem durch den Etat des laufenden Jahres die Mittel für die Erneuerung eines Drittels der Laderampe in Wockern in massiver Construction bereit gestellt sind, erscheint in vorliegendem Etat der gleiche Betrag für die Fortsetzung der Arbeit, zu deren Vollendung in den Etat des kommenden Jahres die gleiche Summe einzustellen sein wird.

121. Zu VII. 32. Die vorhandene Kohlenbanse in Malliß, seiner Zeit aus altem Material hergestellt, bedarf dringend der Erneuerung.

122. Zu VII. 33. Die Forderung beruht auf gesetzlicher Verpflichtung, deren Erfüllung unter der früheren Verwaltung nicht erfolgt ist.

123. Zu VII. 34. Auf vielen Haltestellen sind die Ladestraßen bisher nur durch Kies bezw. Schlacke befestigt. Bei dem lebhaften Aufschwung, den namentlich der Rübenbau in den letzten Jahren genommen, reicht diese Befestigung nicht aus, zumal die Verfrachtung der Rüben gerade in der ungünstigsten Jahreszeit stattfinden muß. Bei eintretendem Regenwetter sind die nur mit Schlacke oder Kies befestigten Ladestraßen bald durchgefahren. Nachdem im Etat des Jahres 1893/94 ein Betrag von 15000 *M.* zu diesem Zweck verwendet ist, ist zur Fortsetzung der Arbeiten für 1895/96 eine Summe von 10000 *M.* in Ansatz gebracht.

124. Zu VII. 35. Das Hafenbohlwerk in Rostock, soweit dessen Unterhaltung der Eisenbahn-Verwaltung vertraglich obliegt, bedarf dringend der Erneuerung. Es wird beabsichtigt, diese Ausführung, deren Gesammtkosten etwa 90000 *M.* betragen werden, auf 3 Jahre zu vertheilen.

125. Zu VII. 36. Mit der Verstaatlichung der Lloydbahn ist die Verpflichtung zur Unterhaltung der Bohlwerksanlagen an der Müritz in Waren auf die Großherzogliche Eisenbahn-Verwaltung übergegangen. Auch hier muß eine vollständige Erneuerung der sehr schadhaften Anlagen in Aussicht genommen werden. Die Gesammtkosten sind zu 11500 *M.* berechnet, wovon als erste Rate 6000 *M.* eingestellt sind.

126. Zu VII. 37. Die Unterhaltung der Uferbefestigung, der Leit- und Anbindepfähle und der beiden Leinpfadbrücken an der Eldebrücke bei Parchim lag nach dem Abkommen vom 1./2. September 1884 der Mecklenburgischen Südbahn ob und ist diese Verpflichtung auf die Großherzogliche Eisenbahn-Verwaltung übergegangen. Die genannten Anlagen befinden sich in einem der Erneuerung bedürftigen Zustande.

127. Zu VII. 38. Bei Anlage der Haltestellen Grieben, Wockern, Kleeth und Kastorf sind in die Hauptgleise sogenannte Blauel'sche Weichen eingelegt. Diese Weichen sind sehr geeignet für Haltestellen, wo es sich nur um das Aussetzen einzelner Wagen handelt, da bei denselben eine Unterbrechung des Hauptgleises vermieden ist; sie eignet sich aber nicht für solche Haltestellen, auf denen ganze Züge kreuzen, weil alle Fahrzeuge des in das Nebengleis einfahrenden Zuges die eine Schiene des Hauptgleises überklettern müssen. Hierdurch wird eine starke Abnutzung sowohl der Weichen wie der Räder und eine stoßweise Inanspruchnahme der Zug- und Stoßapparate veranlaßt. So gerechtfertigt die Einlegung der Blauel'schen Weichen seiner Zeit bei Anlage der Haltestellen gewesen sein mag, so nothwendig ist jetzt, nachdem auf den genannten Haltestellen regelmäßige Zugkreuzungen stattfinden, die Ersetzung der Blauel'schen durch Normalweichen. Die auszubauenden Blauel'schen Weichen werden demnächst an anderen Stellen, für welche sie sich eignen, Verwendung finden.

128. Zu VII. 39. Die Station Ganzlin besitzt ein 500 m langes Nebengleis für Kreuzung von Militairzügen. Die große Länge dieses Nebengleises verursacht bei den Zugkreuzungen einen unverhältnißmäßigen Zeitaufwand, namentlich wenn noch Wagen eingestellt oder ausgesetzt werden müssen. Die Einlegung einer zweiten Weichenverbindung zwischen dem 1. und 2. Gleis wird diesem Uebelstand abhelfen.

129. Zu VII. 40. Zur Sicherung der Einfahrt der von Lalendorf kommenden Züge ist es erforderlich, auch noch die Weiche 33 a an das Stellwerk III anzuschließen und bei der Einfahrt der Züge verschlossen zu halten, damit nicht durch diese Weiche noch Rangirbewegungen ausgeführt werden können, nachdem das Einfahrtsignal gegeben ist.

130. Zu VII. 41. Die hölzernen Leitungskanäle der Weichengestänge auf Bahnhof Neubrandenburg sind in hohem Grade der Erneuerung bedürftig.

131. Zu VII. 42. Durch die Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 ist bestimmt, daß alle von einfahrenden Zügen gegen die Spitze befahrenen Weichen der Hauptgeleise in Abhängigkeit von dem Einfahrtssignal gebracht werden. Zur Durchführung dieser Maßregel ist von der Reichs-Aufsichtsbehörde eine Frist bis Ende 1896 gewährt. Zum Theil sind die Arbeiten bereits mit den in den Vorjahren bewilligten Mitteln ausgeführt. Der eingestellte Betrag ist zur Fertigstellung der noch rückständigen Arbeiten bestimmt.

132. Zu VII. 43. Das auf Bahnhof Blankenberg vorhandene Stumpfgleis reicht vielfach nicht aus, um die von der Wismar-Karower Strecke dort übergehenden Wagen zu rangiren, die Benutzung des häufig durch andere Wagen besetzten Hauptgleises zu diesem Zweck verursacht Verzögerungen in der Abfertigung der Züge, welche durch die geplante Verlängerung des Stumpfgleises um etwa 50 Meter vermieden werden.

133. Zu VII. 44. Die Verbindung der Gleise am alten Hafen zu Wismar mit den Gleisen des Bahnhofs wird zur Zeit nur durch ein einziges, mitten über den Vorplatz des Empfangsgebäudes führendes Gleis bewirkt. Dieser Umstand bedingt, daß sämmtliche am Hafen beladene Wagen über das erwähnte Gleis unter Kreuzung der Hauptgleise zum Bahnhof geführt und innerhalb desselben nach den verschiedenen Empfangsstationen und für die verschiedenen Züge rangirt werden müssen.

Abgesehen davon, daß der Raum zum Rangiren innerhalb des Bahnhofs außerordentlich beschränkt ist und in Folge Fertigstellung der neuen Hafenanlagen durch den hieraus sich entwickelnden Verkehr noch mehr beschränkt werden wird, liegt in dem Hereinführen der Züge vom alten Hafen in den Bahnhof auch eine erhebliche Betriebsgefahr insofern, als diese Rangirzüge sowohl das Einfahrtsgleis von Kleinen als das von Rostock kreuzen müssen. Es wird daher beabsichtigt, südlich vom Empfangsgebäude auf dem bisherigen Vorplatze eine Gruppe von Rangirgleisen anzulegen, welche es ermöglicht, die Hafenzüge auf der Südseite des Empfangsgebäudes fertig zu rangiren, ohne daß sich eine Kreuzung der vorerwähnten Einfahrtsgleise vernothwendigt. Die aus diesem Anlaß erforderlichen baulichen Aenderungen und Erweiterungen des Empfangsgebäudes und die Verlegung des Vorplatzes von der Südseite nach der Westseite des Empfangsgebäudes sind mit den im Etat des laufenden Jahres vorgesehenen Mitteln ausgeführt. Die in den vorliegenden Etat eingestellte zweite Rate soll zur Ausführung der vorerwähnten Rangirgleise benutzt werden. Im nächsten Etatsjahre wird alsdann an die Erweiterung der Gleisanlagen des eigentlichen Bahnhofes herangetreten werden müssen.

134. Zu VII. 45 und 46. Die eingestellten Beträge sind zur Fertigstellung der im laufenden Jahr bereits begonnenen Gleisumbauten bestimmt.

135. Zu VII. 47. Der Bahnhof Schwaan gehört zu den am stärksten beanspruchten der ganzen Verwaltung, da er sowohl die Züge der Richtung Bützow-Rostock wie die der Richtung Güstrow-Rostock aufzunehmen hat. Die vorhandenen Gleisanlagen reichen zur Bewältigung des Verkehrs nicht aus und ist ein durchgreifender Umbau der Station nicht länger hinauszuschieben.

136. Zu VII. 48 und 49. Die für die Bahnhöfe Malchow und Neubukow vorgesehenen Gleiserweiterungen dienen zur Erleichterung des Rangirens. Für Bahnhof Neubukow ist gleichzeitig die Ueberdachung der Viehbuchten in Aussicht genommen, wodurch wiederholt geäußerten Wünschen der Viehversender und der Thierschutzvereine entsprochen wird.

137. Zu VII. 50. Die Nebengleise der Station Friedrichswalde sind bisher nur durch eine Weiche in der Richtung auf Blankenberg mit dem Hauptgleis verbunden. Es ist also in allen Fällen, in denen Güterzüge in der Richtung auf Warnow Wagen absetzen oder einnehmen sollen, ein großer Zeitverlust mit dem Rangiren verbunden. Längere Güterzüge können in Friedrichswalde überhaupt nicht halten, da sie bei dem anschließenden Gefäll von 1:288 aus dem Ruhezustande nicht wieder anfahren können. Aus diesem Grunde müssen häufig Wagen in Friedrichswalde länger, als sonst nöthig wäre, stehen bezw. mittelst Sonderzug nach Blankenberg befördert werden. Die Einlegung einer zweiten Weiche ist durch die anschließende Gefällstrecke verhindert.

Durch Tieferlegung des Hauptpleises um 0,5 m wird nicht nur eine längere Horizontale geschaffen, die auch längeren Güterzügen das Halten ermöglicht, sondern es wird auch die Einlegung der zweiten Weiche — in Richtung Warnow — möglich gemacht. Die in vorliegenden Etat eingestellte erste Rate von 5500 *M.* genügt zur Ausführung der mit der Tieferlegung der Station verbundenen Arbeiten, während die Kosten für Einlegung der zweiten Weiche und der damit verbundenen Nebenarbeiten etwa in Höhe der 1. Rate in dem Etat des nächsten Jahres zu berücksichtigen sein werden.

138. Zu VII. 51. Zur Erleichterung des Verkehrs auf Bahnhof Neustadt muß die Ladestraße desselben mit der die Bahn in der Nähe des Bahnhofs kreuzenden Chaussee in Verbindung gesetzt und mit Pflasterung befestigt werden. Zu diesem Zweck ist auch noch Grunderwerb zu beschaffen. Für die vorgenannten Zwecke wird die in vorliegenden Etat eingestellte erste Rate ausreichen. Für das nächste Jahr ist dann noch die Erbauung einer massiven Verladerampe, die Anlage von Viehbuchten und die Erbauung eines Stallgebäudes mit Waschküche und Materialienlagerräumen zu berücksichtigen, welche Ausführungen einen weiteren Kostenaufwand von 5500 *M.* bedingen werden.

139. Zu VII. 52. Nichts zu bemerken.

140. Zu VII. 53. An der im laufenden Jahre neu eingerichteten Haltestelle Neetzka soll zunächst ein Raum für den Aufenthalt der Reisenden hergestellt werden. Ob und welche weiteren Einrichtungen etwa noch erforderlich werden, wird von der Entwickelung des Verkehrs an dieser Haltestelle abhängen.

141. Zu VII. 54. Die vorhandenen hölzernen Signalmaste sollen nach und nach durch eiserne ersetzt werden.

142. Zu VII. 55. Die Eisenkonstructionen stammen aus dem Jahre 1850 und sind den größeren Belastungen durch die schwereren, neuen Maschinen dauernd nicht gewachsen.

143. Zu VII. 56. Die Zugschranken an der früheren Südbahn beim Bahnhof Karow und bei der Haltestelle Kl.-Plasten bedürfen einer Erneuerung.

144. Zu VII. 57. Um die Entstehung von Waldbränden durch Funkenauswurf der Locomotiven nach Möglichkeit zu verhindern, ist nach den bisherigen Erfahrungen die Anlage eines Netzes von Schutzstreifen bis zu etwa 30 Meter Entfernung von der Bahn das relativ wirksamste Mittel. Soweit solche Anlagen in den von der Bahn durchschnittenen Großherzoglichen Forsten bisher noch nicht vorhanden sind, sollen dieselben nach Vereinbarung mit dem Großherzoglichen Finanz-Ministerium, Abtheilung für Domänen und Forsten, angelegt worden. Die Gesammtkosten werden sich auf etwa 6500 *M.* belaufen. Es ist beabsichtigt, dieselben auf 3 Jahre zu vertheilen.

145. Zu VII. 58. Die Strecken der früheren Südbahn sind nicht überall mit den erforderlichen Schutzanlagen gegen Schneeverwehungen versehen; auch an den älteren Linien macht sich streckenweise noch eine Ergänzung der Schneeschutzanlagen nöthig.

146. Zu VII. 59. Das Mobiliar der älteren Stationen entspricht theilweise nicht mehr den Anforderungen. Wie in den Vorjahren ist auch in den vorliegenden Etat ein Betrag von 1000 *M.* zur Ergänzung dieses Mobiliars eingestellt.

147. Zu VII. 60. In den letzten Jahren sind verschiedene Geräthe (Schienenrücker, Gleisheber) in Aufnahme gekommen, welche eine wesentliche Ersparniß an Arbeitskräften bei der Bahnunterhaltung ermöglichen. Nachdem einige dieser Geräthe zunächst probeweise beschafft worden sind und sich bewährt haben, wird beabsichtigt, mit der Beschaffung derselben in größerem Umfange vorzugehen.

148. Zu VII. 61. Die Beschaffung von 2 Reserveläutewerken, welche bei größeren Reparaturen an den vorhandenen Läutewerken an deren Stelle eingeschaltet werden können, ist geboten.

148 a. Zu VII. 62. Die Signal-Einrichtungen der Strecke Ludwigslust-Neubrandenburg entsprechen zum Theil nicht den aus Gründen der Betriebssicherheit zu stellenden Ansprüchen.

Auf den Haltestellen Gallin und Jabel, wo regelmäßige Zugkreuzungen stattfinden, ist zur Zeit nur ein Signal vorhanden. Diese Haltestellen müssen mit je 2 Abschlußsignalen versehen werden, welche vom Stationsbeamten mittelst Drahtzug gestellt und derartig in Abhängigkeit von einander gebracht werden, daß nicht für kreuzende Züge gleichzeitig Einfahrt gegeben werden kann. Auf den Bahnhöfen bezw. Haltestellen Penzlin, Möllenhagen, Kl.-Plasten, Malchow, Lübz, Spornitz und Neustadt stehen die Abschlußsignale theils hinter den Zungenspitzen der Einfahrtsweichen, theils nur in geringer Entfernung vor denselben, so daß ein rechtzeitiges Anhalten der Züge bei geschlossener Einfahrt nicht immer gewährleistet ist. Alle diese Signale müssen in entsprechenden Abständen vor den Einfahrtsweichen aufgestellt, dabei zum Theil erneuert, mit längeren Drahtzügen und ordnungsmäßigen Stellböcken ausgerüstet werden, welche so eingerichtet sind, daß ein gleichzeitiges Geben der Einfahrtsignale für kreuzende Züge unmöglich ist.

149. Zu VII. 63. Die Thatsache, daß der Etat mehr als ein Halbjahr vor Beginn des Etatsjahres abgeschlossen werden muß, hat den Uebelstand im Gefolge, daß nicht alle Bedürfnisse, welche im Laufe des Etatsjahrs eintreten, mit Sicherheit übersehen und berücksichtigt werden können. Dies macht sich um so nachdrücklicher fühlbar, als gerade bei der Natur der Eisenbahnbetriebsgeschäfte häufiger eine Veranlassung plötzlich und unerwartet eintritt, bauliche Ergänzungen und Aenderungen vorzunehmen. Wenn entsprechende Mittel im Etat nicht zur Verfügung stehen, muß die Befriedigung des anzuerkennenden Bedürfnisses zum Schaden der Sache um mehr als ein Jahr verschoben werden. Hiergegen soll die in Rede stehende Position wenigstens für die dringlichsten Fälle Abhülfe schaffen.

In den Etats der beiden voraufgegangenen Jahre ist hierfür ein Betrag von 10 000 M. genehmigt worden. Die neuere Verstaatlichung rechtfertigt die Veranschlagung eines etwas erhöhten Betrages.

150. Zu VIII. 2.

I. An festen Sätzen sind zu zahlen:

für den Gemeinschaftsbahnhof Hagenow . . .		16 790 M.
„ „ „ Strasburg . .		6 782 „
„ das der Stadt Rostock gehörende Anschlußgleis am Hafenbassin in Warnemünde		760 „

II. An Vergütungen auf Grund specieller Abrechnungen sind zu veranschlagen:

für den Gemeinschaftsbahnhof Dömitz pro 1893/94	16 113 M. =	16 500 M.
für den Gemeinschaftsbahnhof Ludwigslust pro 1893/94	37 137 M. =	37 500 „
für den Gemeinschaftsbahnhof Neustrelitz pro 1893/94	23 615 M. =	24 500 „
für den Gemeinschaftsbahnhof Lübeck pro 1893/94	55 447 M.	
„ 1892/93	52 000 M. =	54 000 „
	Uebertrag	156 832 M.

Uebertrag	156 832 M.
ferner Erstattung der auf dem Gemeinschaftsbahnhof Hagenow gezahlten Unfallrenten, welche in dem ad I aufgeführten Fixum nicht mitenthalten sind, rund	778 „
Für Mitbenutzung eines Standes im Locomotivschuppen auf Station Strasburg	100 „
für Mitbenutzung eines Theils der Preußischen Station Meyenburg	2 000 „
für die Strandbahn in Rostock an den Magistrat daselbst Zinsen zu 3½ % auf die vereinbarte Bausumme von 30 000 M.	1 050 „
-//-	160 760 M.

Die Abweichung gegenüber den Ausgaben der früheren Jahre erklärt sich daraus, daß aus Anlaß der Verstaatlichung der Strecken Neustrelitz-Warnemünde und Ludwigslust-Neubrandenburg frühere Gemeinschaftsbahnhöfe in das Eigenthum des Landes übergegangen sind und für dieselben Ausgaben zu dieser Position daher nicht mehr zur Berechnung kommen.

151. Zu VIII. 3.

I. Im Jahre 1893/94 sind an die an den Verbandsverkehren
Hamburg-Stettin,
Hamburg-Neubrandenburg,
Bützow-Stettin und
Bützow-Neubrandenburg
mitbetheiligten Verwaltungen — Königlich Preußische Eisenbahn-Direction Berlin und Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft — zu zahlen gewesen rund 8 100 M.

Da die Vereinbarungen über den Verbandsverkehr voraussichtlich während des Etatsjahres 1895/96 ebensowenig eine Abänderung erfahren werden als die Zusammensetzung der Verbandszüge, so waren zu veranschlagen . . . . . 8 200 M.

II. Die Wismar-Karower Bahn erhält für Gestellung von Locomotiven zur Beförderung der Wismar-Karower Züge auf der zur Wismar-Rostocker Linie gehörenden Strecke Wismar-Hornstorf vertragsmäßig pro Zugkilometer 45 Pf. Es ist nicht zu übersehen, in welchem Umfange die Gestellung solcher Locomotiven pro 1895/96 erforderlich und welche Ausgabe demnach erwachsen wird.

Schätzungsweise sind eingestellt . . . . . 2 000 M.
— siehe Ziffer 2 dieser Denkschrift, Abschnitt II. A.

-//- 10 200 M.

152. Zu IX. 1².

I. In dem letzten Rechnungsjahre ist an Wagenmiethe eine Ausgabe von 155 963 M. nothwendig geworden.

Da in Folge der erheblichen Vergrößerung des diesseitigen Wagenparks fremde Wagen in Zukunft in geringerem Umfange als bisher zur Verwendung kommen werden, so ist trotz des vorausgesetzten Wachsens des Güterverkehrs — siehe Ziffer 4 — die Summe von 156 000 M. als ausreichend anzusehen.

II. Außer dieser Summe ist in Anschlag zu bringen der Betrag von 9000 M., welcher gemäß einer mit dem Vorstande der Wismar-Karower Eisenbahn-Gesellschaft getroffenen Vereinbarung an Stelle speciell zu berechnender Wagenmiethe jährlich für Benutzung der Wismar-Karower Güterwagen in die Betriebsrechnung dieser Bahn in in Einnahme zu stellen ist — siehe Ziffer 3 dieser Denkschrift, Abschnitt II. A.

153. Zu IX. 2. Für die uneingeschränkte Benutzung der der Wismar-Karower Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Locomotiven und Personenwagen auch im Betriebe der Großherzoglichen Friedrich Franz-Eisenbahn ist nach Vereinbarung mit dem Vorstande derselben eine Vergütung von 1 200 bezw. 800 M. zusammen . . . . . 2 000 M.
in der Betriebsrechnung der Wismar-Karower Eisenbahn in Einnahme zu stellen — siehe Ziffer 4 dieser Denkschrift, Abschnitt II. A. —

Außerdem sind als Leihgeld für auf Zeit angeliehene offene Güterwagen schätzungsweise zu veranschlagen . . 32 000 M.

-//- 34 000 M.

Trotz der erheblichen Vermehrung des eigenen Güterwagenparks ist bisher doch noch immer zur Zeit des lebhafteren Güterverkehrs eine größere Anzahl von Güterwagen leihweise zu beschaffen gewesen.

154. Zu X. Für diesen Titel sind zu veranschlagen:

Besoldung des Schiffspersonals	13 440 M.
Löhne der Matrosen und Heizer	9 000 „
Functionszulagen und Ersparniß-Prämien . .	6 345 „
Vertretung und Hülfeleistung für das Schiffspersonal	5 570 „
Dienstkleidung	660 „
Kranken- und Invaliditäts- 2c. Versicherung des Schiffspersonals	600 „
Abgaben aller Art (Hafengeld 2c.)	4 145 „
Schiffs-Versicherung	12 000 „
Bureaumaterialien, Annoncen, Formulare, Placate	4 800 „
Unterhaltung der Schiffsinventarien	2 800 „
desgl. des Schiffskörpers	20 000 „
desgl. der electrischen Beleuchtungsanlage	600 „
Heizungs- und Feuerungsmaterialien . . .	37 512 „
Schmiermaterialien	2 200 „
Erleuchtungs-, Verpackungs 2c. Material . .	3 165 „
Ersatzleistungen	200 „
Insgemein	500 „
-//-	123 537 M.

II.

Etat der Wismar-Karower Eisenbahn.

A. Einnahme.

1. Zu II. 2. Die eingestellte Summe von 100 000 M. bleibt zwar hinter der Einnahme des Jahres 1893/94 um fast 4 500 M. zurück, es ist indessen zu berücksichtigen, daß das Jahr 1893/94 ein für den Güterverkehr außerordentlich günstiges gewesen ist, und gebietet deshalb die Vorsicht, nicht höher, als geschehen, zu etatisiren, zumal der gesicherte Verkehr auf dieser Bahn sich thatsächlich weit langsamer entwickelt, als es sonst bei jungen Bahnen der Fall zu sein pflegt. Etwas lebhafter wird sich der Güterverkehr in Veranlassung der neu errichteten Zuckerfabrik in Lübz gestalten, durch welche die Bahn feste Transporte gewinnen wird.

2. Zu III. 3. Die Wismar-Karower Bahn empfängt vertragsmäßig für Gestellung von Locomotiven zur Beförderung der Wismar-Karower Züge auf der zur Wismar-Rostocker Linie gehörenden Strecke Wismar-Hornstorf pro Zugkilometer 45 Pf. Es ist nicht zu übersehen, in welchem Umfange die Locomotiven der Wismar-Karower Bahn zur Beförderung solcher Züge pro 1895/96 herangezogen werden und welche Einnahme demnach erwachsen wird, es ist daher schätzungsweise der Betrag von 2 000 M. eingestellt.

3. Zu IV. 1 2. Nach Vereinbarung mit dem Vorstande der Wismar-Karower Eisenbahn-Gesellschaft wird zur Vermeidung einer speciellen Abrechnung über Wagenmiethe für Güterwagen aversionell als Wagenmiethe die Summe von 9 000 M. in Einnahme verrechnet, wogegen die von fremden Verwaltungen für Wagen der Wismar-Karower Bahn zu zahlende Wagenmiethe für die Friedrich Franz-Eisenbahn auf Titel IV. 1 2. mit in Einnahme gestellt wird — siehe Ziffer 13 dieser Denkschrift Abschnitt I. A. und Ausgabetitel IX. 1 2. des vorliegenden Etats. —

4. Zu IV. 2. Für uneingeschränkte Benutzung ihrer 4 Locomotiven und ihrer 6 Personenwagen werden der Wismar-Karower Eisenbahn-Gesellschaft nach Vereinbarung mit dem Vorstande derselben in Einnahme gestellt 1 200 M. bezw. 800 M., zusammen 2 000 M. — siehe Ziffer 153 dieser Denkschrift I. A. —

5. Zu VI. 2 1. Die bisher erzielte Pacht für den Restaurationsbetrieb auf den Stationen ist heruntergegangen, nach den jetzigen Verhältnissen konnten hier nur 800 M. eingestellt werden.

B. Ausgabe.

6. Zu I. Wegen der zu den einzelnen Positionen eingestellten Summen wird verwiesen auf den Allgemeinen Besoldungs-Etat nebst Erläuterungs-Bericht, sowie auf Ziffer 26 dieser Denkschrift Abschnitt I. A.

7. Zu II. 1. Die hier eingestellte Summe umfaßt die Antheile an den allgemeinen Verwaltungskosten:

Diätarische Besoldungen	355 M.
Functionsgehalte	207 „
Zeitweise Arbeitshülfe	89 „
·//·	651 M.

8. Zu II. 2. Für diese Position sind zu veranschlagen:

Die Hälfte der Gehälter für 2 Reservewärter	630 M.
Die Hälfte des Lohnes für 2 vereidete Streckenarbeiter	612 „
— die andere Hälfte ist in der zu Titel IV a. 2 [1]. etatisirten Summe mit enthalten. —	
Stellvertretungskosten an Ruhetagen, sowie bei Beurlaubungen und Erkrankungen	
a. Vorsteher und Beamte der Bau-Inspection	58 „
b. Bahnmeister und Bahnwärter	200 „
c. Weichenwärter	100 „
d. Stationsbeamte	150 „
e. Zugbegleitungsbeamte	150 „
f. Zugförderungsbeamte	189 „
·//·	2 089 M.

9. Zu II. 3. Von der etatisirten Summe entfallen auf:

Wohnungsgeldzuschüsse	1 069 M.
Ortszulagen	30 „
·//·	1 099 M.

10. Zu II. 5. Die eingestellte Summe ist durch specielle Berechnung unter Zugrundelegung des bestehenden Sommerfahrplans beziehungsweise des Winterfahrplans vom 1. October 1894 ermittelt.

11. Zu II. 6. Der Voranschlag beruht auf den angestellten speciellen Ermittelungen, bei welchen die in den Vorjahren an die Locomotivführer und Heizer wirklich zur Auszahlung gelangten Prämien grundleglich gemacht sind.

12. Zu II. 7. An Tage- und Accordlöhnen werden erforderlich:

Antheiliger Lohn für Hülfsarbeiter der allgemeinen Verwaltung	74 M.
Antheiliger Lohn für Materialienarbeiter	63 „
Lohn für 11 Stationsarbeiter	7 020 „
„ „ 3 Locomotivputzer	1 980 „
„ „ Hülfsstationsarbeiter	103 „
„ „ Reserveheizer bei Arbeits- und sonstigen Sonderzügen	1 050 „
·//·	10 290 M.

13. Zu II. 8. Die eingestellte Summe entspricht den angestellten speciellen Ermittelungen.

14. Zu II. 12 [2]. Im Jahre 1893/94 war ein Zuschuß von 603 M. erforderlich, und sind deshalb jetzt eingestellt 650 M.

15. Zu II. 13. Die Etatsumme enthält für Entschädigungen, für weggefallene

Militär-Invaliden-Pensionen	507 M.
und für einmalige Gehaltsbeihülfen	43 „
·//·	550 M.

16. Zu III. 1. Entsprechend der Ausgabe des Rechnungsjahres 1893/94 und auf Grund specieller Ermittelungen sind 2 918 M. eingestellt.

17. Zu III. 2 1. Die Summe der Position setzt sich aus folgenden Ansätzen zusammen:

39 Oefen der Stationen à 45 M.	1 755 M.
Antheilige Kosten für Heizung der Oefen in den Bureaus der allgemeinen Verwaltung und der Bau-Inspection in Wismar	245 „
-//-	2 000 M.

18. Zu III. 2 2. Bei Ermittelung der Etatsumme ist grundleglich gemacht, daß erforderlich werden:

216 000 Brennstunden mit Petroleum pro 1000 Stunden 6 M.	1 296 M.
13 000 Brennstunden mit Brennöl, 1000 Stunden 7 M.	91 „
Kosten für Erleuchtung der Bureaus der allgemeinen Verwaltung (Antheil) und der Bureaus der Bau-Inspection in Wismar	100 „
-//-	1 487 M.

19. Zu III. 2 3. Die hier eingestellte Summe setzt sich aus folgenden Einzelsummen zusammen:

Reinigung der Stationen und Haltestellen (Fixum)	447 M.
Reinigen der Stationen 26 Tagewerke à 1,50 M.	39 „
Abtragen der Privettonnen	158 „
Reinigen der Dung- 2c. Gruben	50 „
Vorhalten von Reinigungsmaterialien . . .	175 „
Kosten für Reinigen der Bureaus der allgemeinen Verwaltung (Antheil) und der Bau-Inspection in Wismar	161 „
-//-	1 030 M.

20. Zu III. 3. Die hier eingestellte Etatsumme setzt sich aus nachstehenden Ansätzen zusammen:

2 größere Stationen à 100 M.	200 M.
4 kleinere Stationen à 75 M.	300 „
6 Haltestellen à 50 M.	300 „
2 Haltepunkte à 5 M.	10 „
Unterhaltung der Dienstwäsche	500 „
„ von 16 Decimal- 2c. Waagen à 7,50	120 „
Kosten für Unterhaltung der Inventarien der Bureaus der allgemeinen Verwaltung (Antheil) und der Bau-Inspection in Wismar	500 „
Unterhaltung der Bureau-Uhren	50 „
Beschaffung einer transportablen Laderampe (Station Goldberg)	120 „
-//-	2 100 M.

21. Zu III. 4. Gegenüber dem Voranschlag pro 1894/95 konnte die einzustellende Summe auf 360 M. ermäßigt werden, da der Antheil der Wismar-Karower Bahn an den Kosten der allgemeinen Verwaltung vom 1. April 1894 ab von 6,65 % auf 4,87 % sich abmindert.

22. Zu III. 10[3]. Zu dieser Position sind eingestellt:

Laufende Entschädigungen	1 400 M.
Entschädigungen für etwa neu eintretende Unfälle	600 „
-//-	2 000 M.

23. Zu III. 12[1]. Wegen der hier eingestellten Summe wird auf Ziffer 56 dieser Denkschrift Abschnitt I. A. verwiesen.

24. Zu IV. Die Veranschlagung der Titel IV a. 1—10, IV b. 1—7 und IV c. 1—3 weicht insgesammt nur um 1 567 M. von derjenigen des Vorjahres ab, so daß eine besondere Erläuterung nicht erforderlich sein dürfte.

25. Zu V a. 1. Der Verbrauch an Locomotivkohlen betrug in 1893/94 1 410 450 kg, womit 199 504 Lkm und 4 563 Rangirstunden geleistet sind. Die Rangirstunde zu 2 Lkm gerechnet ergiebt eine Gesammtleistung von 199 504 + 2 . 4 563 = 208 630 Lkm und für 1 Lkm einen Kohlenverbrauch von 6,8 kg.

Wird für 1895/96 eine Vermehrung der Leistungen um 2 %, d. i. eine Gesammtleistung von 212 803 Lkm angenommen, so beträgt der Kohlenbedarf rund 1 450 000 kg, hierzu tritt ein Holzbedarf von rund 105 cbm.

26. Zu V a. 3—9 und V b. 1—6 sind die Veranschlagungen in ähnlicher Weise, wie bei den gleichen Positionen der Großherzoglichen Bahnen erfolgt.

27. Zu VIII. 2. Zu zahlen sind:

an festen Sätzen für Mitbenutzung des Bahnhofsvorplatzes zu Blankenberg, sowie für Benutzung des der Friedrich Franz-Eisenbahn gehörigen Terrains der Bahnhofsanlagen daselbst . . .	500 M.
für Mitbenutzung der vorhandenen Bahnhofsanlagen auf Bahnhof Karow	5 000 „
-//-	5 500 M.

28. Zu IX. 1[2]. An Stelle speciell zu berechnender Wagenmiethen sind pauschaliter 9 000 M. in Ausgabe gestellt, als Vergütung für Benutzung der der Friedrich Franz-Eisenbahn beziehungsweise anderen Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen Güterwagen durch die Wismar-Karower Eisenbahn.

III.

Ordentlicher Haupt-Etat.

A. Einnahme.

Zu Pos. 5.

In Folge der zum 1. October 1894 erfolgten Tilgung der Anleihen bei der Ersparniß-Anstalt Wismar (100 000 M.), der Ersparniß-Anstalt Grabow (50 000 M.) und der Versicherungs-Anstalt Mecklenburg (50 000 M.), zusammen 200 000 M., durch Aushändigung der für die Anleihen hinterlegten Landes-Consols von 1890 und in Folge Rückzahlung von 250 000 M. auf die Anleihen mit Hinterlagen beim Landkasten von 1 161 000 M. zum 1. Januar 1895 bei Verkauf der hinterlegten Consols mindert sich die Einnahme an ersparten Consols-Zinsen (Pos. 5 b) gegen das Vorjahr um 15 750 M. ab.

Zu Pos. 6—8.

Die Zinsen auf die im Depôt verbleibenden und auf die für Zwecke des Neubaues Rostock-$\frac{\text{Tribsees}}{\text{Tessin}}$ zu verwendenden Landes-Consols von 1894 sind unter Pos. 6—8 in Einnahme gestellt, die gesammten Jahreszinsen auf die 1894er Anleihe von 21 500 000 M. erscheinen dagegen unter Pos. 2 in Ausgabe.

Zu Pos. 6.

Der unter Pos. 6 der Einnahme aufgeführte, während des ganzen Jahres 1895/96 im Depôt verbleibende Bestand an Landes-Consols von 1894 ist, wie folgt, ermittelt:

Von dem Gesammtbetrage der Anleihe . .		21 500 000 M.
kommen im Jahre 1894/95 zur Verausgabung:		
laut ordentlichem Haupt-Etat 1894/95 . . .	13 005 000 M.	
laut außerordentlichem Haupt-Etat 1894/95 .	1 558 100 „	
laut Haupt-Etat des Neubaues Rostock-$\frac{\text{Tribsees}}{\text{Tessin}}$.	1 200 000 „	
	-//-	15 763 100 M.
und verbleiben mithin am 31. März 1895	-//-	5 736 900 M.

Im Jahre 1895/96 werden etatsmäßig für den Neubau Rostock-Tribsees verwendet:

ab 1. Juli 1895	600 000 M.	
„ 1. October 1895 . . .	600 000 „	
„ 1. Januar 1896 . . .	845 800 „	
		2 045 800 M.
sodaß		3 691 100 M.

überhaupt im Jahre 1895/96 nicht zur Verwendung gelangen, die Zinsen hierauf also ein volles Jahr erspart werden.

Zu Pos. 8.

Daneben werden die unter Pos. 8 verrechneten Zinsen auf die vorstehenden, in 1895/96 ratenweise zur Verausgabung kommenden Consols vom 1. April 1895 ab bis zum Tage der Ausgabe nicht verausgabt und sind daher ebenfalls als erspart einzustellen.

Zu Pos. 7. Die Zinsen auf die für Zwecke des Neubaues zur Verausgabung kommenden Consols von 1894 werden bis zur Betriebseröffnung der Neubaustrecke von dem Baufonds getragen und an die Ordentliche Hauptrechnung erstattet. Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung ist noch nicht zu bestimmen.

Zu Pos. 9. Unter den in der Bilanz des Deutsch-Nordischen Lloyd aufgeführten Activis befindet sich eine Hypothekenforderung von 110 000 ℳ, eingetragen an erster Stelle auf das der Nordischen Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft zu Rostock gehörige Dampfschiff „Director Arthur Bartz". Dieses Activum ist zur Zeit nicht realisirbar und ist deshalb bei der über die Ausführung der Verstaatlichung des Deutsch-Nordischen Lloyd aufgestellten Rechnung zurückgestellt worden. Die Zinsen auf diese Hypothek betragen 4 % p. a. und ist deren Zahlung von einem Berliner Hause garantirt. Da die Zinsen als Einnahmen des Betriebes im engeren Sinne nicht anzusehen sind, so mußten sie in dem ordentlichen Haupt-Etat Berücksichtigung finden.

Gleichzeitig ist hier zu bemerken, daß sich unter den Passiv-Capitalien des Lloyd eine auf das Verwaltungsgebäude des Lloyd zu Gunsten der Pensionskasse desselben eingetragene Hypothek von 60 000 ℳ befindet, wovon 30 000 ℳ mit 3½ % und die anderen 30 000 ℳ mit 4 % verzinst werden. Auch diese Hypothekenschuld ist noch nicht beglichen und sind deshalb die Zinsen derselben, welche nunmehr dem Pensionsfonds zufließen, in dem ordentlichen Haupt-Etat unter 7 in Ausgabe gestellt.

B. Ausgabe.

Zu Pos. 2. Es sind hier, analog dem für die Anleihe von 1890 vorgeschriebenen Verfahren, die Zinsen auf den Gesammtbetrag der Anleihe von 1894 = 21 500 000 ℳ in Ausgabe gestellt.

Zu Pos. 3. Die Anleihen mit Hinterlagen in Consols haben sich durch die zu Pos. 5 der Einnahme erwähnte Rückzahlung um 200 000 ℳ + 250 000 ℳ abgemindert und erscheinen daher auch hier 15 750 ℳ weniger Zinsen in Ausgabe, als im Etat 1894/95.

Zu Pos. 4 und 8a. Die in Ausgabe gestellten Zinsen und Amortisationsbeträge auf die beim Landkasten gemachten Anleihen ohne Hinterlagen ergeben sich aus den unter B. und C. beifolgenden Berechnungen.

Zu Pos. 7. Es wird Bezug genommen auf die Bemerkungen zu Pos. 9 der Einnahme.

Zu Pos. 10, 13, 14. Die Summe für den Erwerb von Antheilscheinen der Dölitz-Grammower Rübenbahn ist der Wirklichkeit des Jahres 1893/94 (8 730,89 ℳ) entsprechend, mit 8 700 ℳ (pro 1894/95 Etat 7 500 ℳ), die zu zahlende Eisenbahnsteuer an Lübeck mit Rücksicht auf den höheren Betriebs-Ueberschuß pro 1894/95 mit 800 ℳ eingestellt gegen 700 ℳ pro 1894/95, die Diäten des Landes-Eisenbahnraths sind auf 800 ℳ veranschlagt (nach dem Durchschnitt des Etats 1894/95 mit 1 200 ℳ und der Wirklichkeit pro 1893/94 mit 574,55 ℳ)

Zu Pos. 11, 12. Der Zuschuß aus dem Wismar-Karower Pachtvertrage stellt sich nach dem Etat, wie folgt:

Ausgabe: Pos. 11 Pacht			104 000 ℳ
„ 12 Zuschuß zu den Fonds . .			32 000 „
			136 000 ℳ
Einnahme:			
Pos. 3 Betriebs-Ueberschuß .	32 898 ℳ		
„ 4 Dividende	27 000 „		
	zusammen		59 898 ℳ
	Zuschuß		76 102 ℳ

Zu Pos. 15.

An der Vergrößerung des Betriebes der Zuckerfabrik Wismar sind der Besitzer des Gutes Mechelsdorf sowie Erbpächter der Ortschaften Wendelstorf und Bastorf und von 1895 ab auch der Besitzer des Gutes Kägstorf betheiligt. Die Entfernung dieser Ortschaften von den nächsten Eisenbahnstationen Neubukow, Sandhagen und Kröpelin beträgt bis zu 10 Kilometer und die zu diesen Stationen führenden Wege sind ausschließlich Landwege, welche in der nassen Jahreszeit für umfangreiche schwere Transporte schlechterdings nicht genügen.

Auf dringenden Antrag der Interessenten und in Rücksicht auf die Förderung des Verkehrs auf der Neubukow-Blengower Strecke ist die schmalspurige Rübenbahn Neubukow-Blengow, welche nur während der Campagne der Zuckerfabrik betrieben wird und dem öffentlichen Verkehr nicht dient, um ca. 3 Kilometer in der Richtung Garvsmühlen, Wendelstorf, Mechelstorf, Bastorf in der zweiten Hälfte d. J. verlängert worden, um noch für die bevorstehende Rübencampagne dieselbe für die Interessenten nutzbar zu machen. Der Bau ist Ende October fertiggestellt worden. Der erforderliche Grund und Boden ist von den Interessenten unentgeltlich hergegeben und hat zu solchem Zweck auf den Feldmarken Blengow und Garvsmühlen von dem Besitzer von Mechelsdorf aus eigenen Mitteln bezahlt werden müssen. Ebenso sind die baaren Baukosten, welche, definitive Abrechnung vorbehältlich, auf ca. maximo 36 000 *M.* veranschlagt worden sind, vereinbarungsmäßig von dem Besitzer von Mechelsdorf vorzuschießen, welchem sie von der Eisenbahn-Verwaltung mit 3 % pro anno zu verzinsen und innerhalb 10 Jahresraten in Beträgen von mindestens 3 000 *M.* zurückzuzahlen sind. Die garantirten Frachten erbringen pro anno 3 995 *M.*, wozu noch die vermehrte Frachteinnahme auf der Strecke Neubukow-Wismar kommt.

In Berücksichtigung des im Vorstehenden dargelegten Verhältnisses sind in den Etat eingestellt: für Schuldabtrag 3 000 *M.*, für Zinsen 1 080 *M.*

IV.

Außerordentlicher Haupt-Etat.

Wegen Einstellung der Kosten für den Umbau der Warnow-Brücke bei Benitz wird auf die besondere Landtagsvorlage Bezug genommen.

Anlage A.

Berechnung

der

Rücklagen, welche dem für das Etatsjahr 1895/96 möglichen Verschleiße an den Oberbaumaterialien und Betriebsmitteln der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn entsprechen würden.

Vorbemerkung.

Die nachstehende Berechnung ist nach denjenigen Grundsätzen aufgestellt, welche für die Bildung des Erneuerungsfonds einer Privatbahn mit gleichem Verkehre zu beobachten sein würden, und ist der entsprechenden Berechnung ähnlich, die zu den Jahres-Etats der Königlich Preußischen Staatsbahnen aufgestellt zu werden pflegt.

1. Bezüglich der Schienen.

a. **Hauptgleise.** Nach der Reichsstatistik für 1893/94 beträgt

die Länge der durchgehenden Gleise nach Tabelle 6, Spalte 4	889,09	km
„ „ des zweiten Gleises (Warnow-Schwiesow) nach Tabelle 6, Spalte 5	23,80	„
„ „ der Anschlußgleise im Besitz der Bahn nach Tabelle 35, Spalte 12—14	26,05	„
„ „ des Hauptgleises Doberan-Heiligendamm nach Tabelle 36 . . .	6,61	„
Gesammtlänge aller durchgehenden Gleise	945,55	km
davon sind Eisenschienen	55,09	km
und Stahl- bezw. Stahlkopfschienen	890,46	„
zusammen wie oben	945,55	km

In die nachstehende Berechnung sind abgerundet eingestellt:

Länge aller durchgehenden Gleise mit	945	km
„ der Eisenschienengleise mit	55	„
„ der Stahlschienengleise mit	890	„
An Locomotivkilometern sind im Jahre 1893/94 auf der eigenen Bahn geleistet rund	3 995 000	Lkm
dazu 2 % als voraussichtliche Vermehrung für 1895/96 rund . . .	80 000	„
giebt als voraussichtliche Leistung für 1895/96	4 075 000	Lkm
wovon auf die Eisenschienen	215 000	Lkm
und auf die Stahl- und Stahlkopfschienen	3 860 000	„
entfallen. Zusammen wie oben	4 075 000	Lkm

Es wird demnach im Jahre 1895/96 jede Stelle der mit Stahlschienen versehenen Hauptgleise durchschnittlich von $\frac{3\,860\,000}{945} = 4085$ Zügen, der mit Eisenschienen versehenen von $\frac{215\,000}{55} = 3900$ Zügen befahren werden. Unter der Annahme, daß Stahlschienen einer Beanspruchung durch 300 000 Züge, Eisenschienen einer solchen durch 70 000 Züge widerstehen, würde — einen gleichen Verkehr, wie den für 1895/96 veranschlagten, auch für die folgenden Jahre vorausgesetzt — die Dauer der Stahlschienen auf $\frac{300\,000}{4085} =$ rund 70 Jahre, die der Eisenschienen auf $\frac{70\,000}{3900} =$ rund 18 Jahre anzunehmen sein. In der nachstehenden Berechnung ist die Dauer der Stahlschienen nur zu 60 Jahren angenommen.

Für die Erneuerung werden gegenwärtig ausschließlich Stahlschienen verwendet, deren Neuwerth frei Niederlagsort zur Zeit zu 125 ℳ für die Tonne, bei einem mittleren Gewichte von rund 33,4 kg für 1 m Schiene anzunehmen ist. Das durchschnittliche Gewicht der auszuwechselnden alten Schienen ist zu rund 33 kg für 1 m und der Materialwerth derselben zu 65 ℳ für die Tonne angesetzt. Um hiernach den Werth der jetzigen Stahlschienengleise, nach Abzug des künftigen Altwerthes derselben durch 60malige Rücklagen zu decken, muß die Jahresrücklage x in einer Höhe erfolgen, welche sich bei Annahme des Zinsfußes von nur $3^1/_2$ % aus der Gleichung

$$x = \frac{2 \,.\, 890 \,.\, (33{,}4 \,.\, 125 - 33 \,.\, 65) \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{60} - 1} = \text{rund} \quad . \; . \; . \quad 18\,382 \text{ ℳ}$$

ergiebt.

In ähnlicher Weise ermittelt sich die erforderliche Jahresrücklage für die Eisenschienen zu

$$y = \frac{2 \,.\, 55 \,.\, (33{,}4 \,.\, 125 - 33 \,.\, 65) \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{18} - 1} = \text{rund} \quad . \; . \; . \quad 9\,120 \text{ „}$$

b. Nebengleise. Auf sämmtlichen Nebengleisen, deren Länge im Jahresdurchschnitt rund 213 km beträgt, soll nach der Veranschlagung eine Betriebsleistung von rund 139 000 Rangirstunden, also von 0,66 Rangirstunden für 1 m Gleis stattfinden. Wird der Schienenverschleiß mit Rücksicht darauf, daß zu den Nebengleisen im Allgemeinen die in den Hauptgleisen ausgewechselten Schienen Verwendung finden, bei je 12 Rangirstunden zu 1 m Gleis angenommen, so ist die mittlere Dauer der Schienen in den Nebengleisen zu $\frac{12}{0{,}66}$ = rund 18 Jahre zu rechnen.

Der Werth der zu Nebengleisen noch brauchbaren Schienen ist zu 65 ℳ für die Tonne, der spätere Altwerth zu 55 ℳ veranschlagt, das anfängliche Gewicht von 33 kg für 1 m Schiene wird auf durchschnittlich 32 kg sinken.

Hiernach ermittelt sich der Rücklagesatz

$$z = \frac{2 \,.\, 213 \,.\, (33 \,.\, 65 - 32 \,.\, 55) \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{18} - 1} = \text{rund} \quad . \; . \; . \; . \quad 6\,698 \text{ „}$$

Summe für Schienen 34 200 ℳ

2. Kleineisenzeug.

Das für die Haupt- und Nebengleise zu verwendende Kleineisenzeug hat nach dem Mittel der verschiedenen Oberbausysteme ein anfängliches Gewicht von 6,62 Tonnen für 1 km Gleis, während das Gewicht des auszuwechselnden alten Materials zu 5,5 Tonnen für 1 km Gleis zu rechnen ist.

Das Gewicht des Kleineisenzeuges ist nach der Reichsstatistik für 1893/94 ermittelt, indem das Gesammtgewicht desselben — Tabelle 6, Spalte 45, 46, 47 — durch die Gesammtlänge aller Gleise (945 + 213 = 1158 km) dividirt wurde.

Der Neuwerth des Kleineisenzeuges ist im Durchschnitt zu 160 ℳ, der Altwerth zu 40 ℳ für die Tonne veranschlagt. Die mittlere Dauer des Kleineisenzeuges ist auf 25 Jahre anzunehmen. Der erforderliche Rücklagesatz ergiebt sich demnach für die vorhandenen 1158 km Haupt- und Nebengleise zu

$$x = \frac{1158 \,.\, (6{,}62 \,.\, 160 - 5{,}5 \,.\, 40) \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{25} - 1} = 24\,952 \text{ ℳ}$$

3. Weichen.

Die Zahl der vorhandenen Weichen beträgt nach der Reichsstatistik für 1893/94 Tabelle 6 Spalte 86 = 1396 Stück, ferner auf den Schmalspurbahnen 32 Stück, zusammen 1428 Stück. Die durchschnittliche Dauer einer Weiche ist erfahrungsmäßig 20 Jahre. Der Neuwerth einer Weiche ist zu durchschnittlich 660 ℳ, der Altwerth zu 110 ℳ angenommen. Die erforderliche Jahresrücklage ermittelt sich hiernach aus der Gleichung:

$$x = \frac{1428 \,.\, (660 - 110) \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{20} - 1} = 27\,767 \text{ ℳ}$$

4. Schwellen.

Von den im Jahresdurchschnitt 1158 km umfassenden Haupt- und Nebengleisen sind 1148 km mit hölzernen Querschwellen, 10 km mit eisernen Querschwellen versehen.

a. Hölzerne Querschwellen. Auf 1 km Gleis sind 1168 Stück Schwellen zu rechnen (Statistik Tabelle 6 Spalte 66), der Werth einer Schwelle unter Berücksichtigung des Altwerthes ist zu 2 M. 90 ₰ veranschlagt, die Dauer hölzerner Schwellen ist im Mittel auf 15 Jahre anzunehmen. Der für dieselben erforderliche Rücklagesatz findet sich also aus der Gleichung:

$$x = \frac{1148 \,.\, 1168 \,.\, 2{,}90 \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{15} - 1} = \ldots\ldots \quad 201\,627 \text{ M.}$$

b. Eiserne Querschwellen. Nach den seitherigen Erfahrungen kann die Dauer der eisernen Querschwellen zu 20 Jahren angenommen werden. Auf 1 km Gleis sind 1124 Querschwellen zu rechnen (Statistik Tabelle 6 Spalte 68), der zeitige Beschaffungswerth einer eisernen Querschwelle nach Abzug des künftigen Altwerthes ist zu 5 M. 80 ₰ veranschlagt.

Der erforderliche Rücklagesatz findet sich hiernach

$$x = \frac{10 \,.\, 1124 \,.\, 5{,}80 \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{20} - 1} = \ldots\ldots \quad 2\,305 \text{ „}$$

Summe für Schwellen 203 932 M.

5. Locomotiven.

Es sind vorhanden: 91 Locomotiven mit Schlepptendern und 38 Tenderlocomotiven, zusammen 129 Stück. Für die Unterhaltung der Locomotiven sind bei Titel V b 1 des Etats (siehe Ziffer 81 der Denkschrift) 5 261 500 Locomotivkilometer in Ansatz gebracht, folglich entfällt auf jede Locomotive eine durchschnittliche Leistung von 5 261 500 : 129 = rund 40 800 Locomotivkilometer.

Die Gesammtleistung einer Locomotive ist auf 1 000 000 Locomotivkilometer angenommen worden. Der für 1895/96 veranschlagten Jahresleistung von 40 800 Locomotivkilometern für 1 Locomotive entsprechend, ist daher die Dauer einer Locomotive mit durchschnittlich 25 Jahren in Ansatz zu bringen. Während dieses Zeitraumes sind jedoch noch besonders zu erneuern 1 Feuerbüchse und 1 Satz Siederohre, sowie drei Satz Radreifen. Nach Abzug des Altwerthes stellt sich

a.	der gegenwärtige Neuwerth einer Locomotive mit Schlepptender durchschnittlich zu	37 000 M.
b.	1 kupfernen Feuerkiste zu	3 000 „
	1 Satzes Siederohre zu	1 000 „
c.	1 Satzes Radreifen zu	700 „

Die Jahresrücklage berechnet sich hiernach für die Locomotiven mit Schlepptendern:

a. für die Locomotive ohne die Theile b und c: $\frac{(37\,000 - 4700) \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{25} - 1} = \ldots$ 829,42 M.

b. für die Feuerbüchsen und Siederohre $\frac{4000 \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{12{,}5} - 1} = \ldots$ 260,71 „

c. für die Radreifen zu $\frac{700 \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{6{,}25} - 1} = \ldots$ 102,08 „

Zusammen für 1 Locomotive 1192,21 M.

oder für einen Locomotivkilometer $\frac{1192{,}21}{40\,800} = 0{,}0292$ M.

Die Rücklage für die 3 712 800 Locomotivkilometer, welche die 91 Locomotiven mit Schlepptendern leisten, würde daher betragen 3 712 800 . 0,0292 = ... 108 414 M.

Der Preis einer Tendermaschine nach Abzug des Altwerthes ist zu veranschlagen mit 21 000 M., Feuerkiste und Siederohre wie vor mit zusammen 4000 M., Radreifen dagegen nur mit 500 M.

Zu übertragen 108 414 M.

Uebertrag 108 414 ℳ.

Demnach müßte die Rücklage betragen:

für die Locomotive ohne die Theile b und c: $\frac{(21\,000 - 4500) \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{25} - 1}$ = 423,70 ℳ.

für 1 Feuerkiste und die Siederohre $\frac{4000 \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{12{,}5} - 1}$ = ... 260,71 „

für die Radreifen $\frac{500 \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{6{,}25} - 1}$ = ... 72,92 „

zusammen für 1 Tenderlocomotive . 757,33 ℳ.

und für 1 Locomotivkilometer $\frac{757{,}33}{40\,800}$ = 0,0186 ℳ.

Die 38 Tenderlocomotiven leisten nach dem Fahrplan im Jahre 1895/96 voraussichtlich 1 550 400 Locomotivkilometer, die Rücklage müßte daher betragen 1 550 400 . 0,0186 = . . 28 837 „

Für alle Locomotiven zusammen hätte die Rücklage . . . . . 137 251 ℳ.
zu betragen.

6. Personenwagen.

Die Leistung der Personenwagen ist veranschlagt zu 25 000 000 Achskilometer; vorhanden sind 271 Personenwagen, folglich entfällt auf jeden Personenwagen eine Durchschnittsleistung von 25 000 000 : 271 = rund 92 250 Achskilometer.

Die Gesammtleistung eines Personenwagens ist zu 3 000 000 Achskilometer angenommen worden. Der für 1895/96 veranschlagten Jahresleistung von 92 250 Achskilometer für einen Personenwagen entsprechend, ist die Dauer eines Personenwagens mit durchschnittlich 32,5 Jahren in Ansatz zu bringen. Während dieses Zeitraumes sind jedoch noch 3½ Satz Radreifen besonders zu erneuern.

Die Kosten eines Personenwagens nach Abzug des Altwerthes sind auf Grund der letzten Beschaffungen berechnet zu durchschnittlich . . . . . 10 000 ℳ.
von 1 Satz Radreifen dazu . . . . . 210 „

Hiernach berechnet sich die Rücklage

a. für den Personenwagen ohne die Radreifen $\frac{(10000 - 210) \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{32{,}5} - 1}$ = . . 166,41 ℳ.

b. für die Radreifen entsprechend einer Dauer von 7,20 Jahren $\frac{210 \,.\, 0{,}035}{1{,}035^{7{,}2} - 1}$ = 26,16 „

zusammen für 1 Personenwagen 192,57 ℳ.

oder für 1 Achskilometer $\frac{192{,}57}{92\,250}$ = rund 0,00208 ℳ.

Die gesammte Rücklage würde demnach für das Jahr 1895/96 bei 25 000 000 Achskilometern der Personenwagen betragen 52 000 ℳ.

7. Gepäckwagen.

Die Leistung der Gepäckwagen hat im Jahre 1893/94 betragen 8 168 109 Achskilometer, einschließlich der Gepäckwagen der Wismar-Karower Eisenbahn; für das Jahr 1895/96 ist eine 2 % Vermehrung in Ansatz gebracht, mithin wird die Zahl der Gepäckwagenachskilometer 8 168 109 . 1,02 = rund 8 331 471 Achskilometer betragen. Diese vertheilen sich auf 58 Gepäckwagen, so daß auf jeden derselben durchschnittlich 144 000 Achskilometer entfallen.

Die Gesammtleistung eines Gepäckwagens ist zu 3 750 000 Achskilometer angenommen worden. Der für 1895/96 veranschlagten Jahresleistung von rund 144 000 Achskilometer für 1 Gepäckwagen entsprechend, ist die Dauer eines Gepäckwagens zu rund 26 Jahren in Ansatz zu bringen. Während dieses Zeitraumes sind jedoch noch 3 Satz Radreifen besonders zu erneuern.

Die Kosten eines Gepäckwagens nach Abzug des Altwerths sind auf Grund der letzten Beschaffungen
zu . . . . . 5 000 ℳ.
von 1 Satz Radreifen zu . . . . . 210 „
angenommen.

Hiernach berechnet sich die Rücklage

a. für den Gepäckwagen ohne die Radreifen $\frac{(5000 - 210) \cdot 0{,}035}{1{,}035^{26} - 1}$ = . . . 115,94 ℳ

b. für die Radreifen entsprechend einer Dauer von 6,5 Jahren $\frac{210 \cdot 0{,}035}{1{,}035^{6{,}5} - 1}$ = 29,28 „

zusammen für 1 Gepäckwagen 145,22 ℳ

oder für 1 Achskilometer $\frac{145{,}22}{144\,000}$ = 0,00101 ℳ

Die gesammte Rücklage würde demnach für 1895/96 bei 8 064 000 Achskilometer der 56 eigenen Gepäckwagen betragen 8 064 000 . 0,00101 = 8 145 ℳ

8. Güterwagen.

Von der mit 58 000 000 Achskilometer veranschlagten Gesammtleistung der Gepäck- und Güterwagen die 8 064 000 Achskilometer der Gepäckwagen in Abzug gebracht, läßt für die Güterwagen 49 936 000 Achskilometer; bei einem Bestand von 1 907 Stück Güterwagen, einschließlich der in fremdem Eigenthum stehenden Spirituswagen, ergiebt sich für jeden derselben eine Durchschnittsleistung von rund 26 200 Achskilometer.

Die Leistung eines Güterwagens ist zu 1 200 000 Achskilometern angenommen worden. Der für 1895/96 veranschlagten Jahresleistung von rund 26 200 Achskilometern für 1 Güterwagen entsprechend, könnte die Dauer eines Güterwagens zu rund 46 Jahren in Ansatz gebracht werden. Es ist indeß nur eine Dauer von 40 Jahren in Rechnung gestellt. Während dieses Zeitraumes sind jedoch noch 3 Satz Radreifen besonders zu erneuern.

Die Kosten eines Güterwagens nach Abzug des Altwerthes sind auf Grund der letzten Beschaffungen berechnet zu durchschnittlich . . . . . 2 560 ℳ
von 1 Satz Radreifen zu . . . . . 210 „

Hiernach berechnet sich die Rücklage

a. für den Güterwagen ohne Radreifen $\frac{(2\,560 - 210) \cdot 0{,}035}{1{,}035^{40} - 1}$ = . . . 27,79 ℳ

b. für die Radreifen entsprechend einer Dauer von 10 Jahren $\frac{210 \cdot 0{,}035}{1{,}035^{10} - 1}$ = 17,90 „

zusammen für einen Güterwagen 45,69 ℳ

oder für 1 Achskilometer $\frac{45{,}69}{26\,200}$ = 0,00174 ℳ

Die gesammte Rücklage würde demnach für das Jahr 1895/96 bei rund 49 936 000 Achskilometer der eigenen 1907 Güterwagen betragen 86 800 ℳ

9. Schiffe.

Für 2 Schiffe („König Christian" und „Kaiser Wilhelm" — der „Großherzog Friedrich Franz" wird zum Verkauf gestellt —) sind als Rücklagen zu rechnen 5 % des für jedes Schiff auf 300 000 ℳ angenommenen Neuwerths mit . . . . . 30 000 ℳ

Die zu Titel VI der Ausgabe des Betriebs-Etats eingestellten Summen umfassen sowohl die für Beschaffung neuen Materials aufzuwendenden Beträge, als auch den Werth der durch Umbau zugewinnenden, noch brauchbaren, alten Materialien. Die letzteren können nicht als Aufwendungen für die Erneuerung betrachtet werden, und sind daher von den in den Etat eingestellten Summen in Abzug zu bringen. Ebenso ist der Erlös aus dem Verkauf nicht mehr brauchbaren alten Materials abzusetzen, weil in vorstehender Berechnung der Rücklagen dieser Werth angerechnet ist. Dagegen sind einzelne der bei Titel VII vorgesehenen Arbeiten als Aufwendungen für die Erneuerung bezw. Ergänzung der Bahnanlagen ꝛc., zu betrachten und bei Gegenüberstellung der rechnungsmäßigen Rücklagen und der thatsächlichen Aufwendungen in Rechnung zu ziehen. Hierhin gehören

a. bezüglich der Weichen:

die Einlegung einer Weichenverbindung in Ganzlin, für welche bei Titel VII, Pos. 39 eingestellt sind. 1 000 ℳ

Hierzu die bei Titel VI. 1 [2] eingestellten . . . . . 10 458 „

giebt als Gesammtaufwendung für Weichen . . . . . 11 458 ℳ

b. bezüglich der Betriebsmittel folgende bei Titel VII eingestellten Beträge, und zwar:

α. hinsichtlich der Personenwagen:

Pos. 1.	Beschaffung von 2 Personenwagen I./II. Klasse	25 000 M.
„ 2.	„ „ Luftdruckbremsen für 2 Personenwagen IV. Klasse Nr. 574, 575	1 400 „
„ 3.	Beschaffung von Luftdruckbremsleitungen für 2 Personenwagen IV. Klasse Nr. 555, 556	400 „
„ 5.	Einrichtung von Gasbeleuchtung an Stelle der Kerzenbeleuchtung in Wagen der Nebenbahnen (2. Rate)	10 000 „
„ 6.	Einrichtung von Aborten in Personenwagen I. u. II. Klasse (1. Rate)	9 500 „
„ 7.	Einrichtung von Dampfheizung in Personenwagen (1. Rate) . . .	20 000 „
	Summe aus Titel VII.	66 300 M.
	Hierzu die bei Titel VI. 2^{2b} eingestellten	7 475 „
	giebt als Gesammtaufwendung für Personenwagen	73 775 „

β. Hinsichtlich der Güterwagen:

Pos. 9.	Beschaffung von offenen Güterwagen zur Verstärkung des Wagenparks	60 000 „
„ 4.	„ „ 6 Stück losen Rohrleitungen für Luftdruckbremsen .	1 000 „
	Summe aus Titel VII.	61 000 M.
	Hierzu die bei Titel VI. 2^{3b} eingestellten	10 350 „
	giebt als Gesammtaufwendung für Güterwagen	71 350 M.

Darnach ergiebt sich folgende

Zusammenstellung.

	Für die Erneuerung sind bei Titel VI und VII des Etats eingestellt: für	nach Ziffer der Denkschrift	M.	Hiervon ab als Werth des Altmaterials und Erlös aus dem Verkauf (vgl. Titel V der Einnahme) M.	Bleiben als wirkliche Aufwendung für die Erneuerung M.	Die rechnungsmäßige Rücklage würde betragen müssen M.	Die thatsächliche Aufwendung für die Erneuerung beträgt mehr als die rechnungsmäßige Rücklage M.	weniger als die rechnungsmäßige Rücklage M.
1 u. 2	Schienen und Kleineisenzeug .	86	142 161	78 660*)	63 501	59 152	4 349	—
3.	Weichen, wie vorstehend unter a berechnet	—	11 458	1 700	9 758	27 767	—	18 009
4.	Schwellen	88	211 787	53 584*)	158 203	203 932	—	45 729
5.	Locomotiven	89	182 236	5 500	176 736	137 251	39 485	—
6.	Personenwagen, wie vorstehend unter b α berechnet . . .	—	73 775	1 000	72 775	52 000	20 775	—
7 u. 8.	Gepäck- und Güterwagen, wie vorstehend unter b β berechnet	—	71 350	2 000	69 350	94 945	—	25 595
9.	Schiffe	—	—	—	—	30 000	—	30 000
	Zusammen		692 767	142 444	550 323	605 047	64 609	119 333
			Gegen die wirkliche Aufwendung von			550 323		54 724
					Mehr	54 724		

*) Vergl. Ziffer 14 der Denkschrift.

Die thatsächlichen Aufwendungen für die Erneuerungen bleiben also um 54 724 M. gegen den Betrag der rechnungsmäßigen Rücklage zurück. Dieser Minderaufwendung steht gegenüber der bei Pos. 17 des ordentlichen Hauptetats erscheinende Ueberschuß in Höhe von 123 527 M., ferner die in vorstehender Zusammenstellung nicht berücksichtigten Positionen des Titels VII. im Betrage von noch 220 200 M.

(Titel VII. beträgt im Ganzen		348 500 M.
Davon sind vorstehend berücksichtigt: unter a. Weichen	1 000 M.	
„ b. α. Personenwagen . . .	66 300 „	
„ b. β. Güterwagen	61 000 „	
zusammen . . .		128 300 „
bleiben		220 200 M.)

Anlage B.

Zinsen-Tabelle

auf die Anleihen ohne Hinterlagen beim Landkasten.

		M.	₰
	Zur Rechnung pro 1895/96.		
	Zahlbar pro Antoni bis Johannis 1895:		
Johannis 1895:	auf 872 399,04 M. (875 085,05 M. — [2250 M. + 436,01 M.]) .	15 266	98
	„ 394 821,90 M. (395 893,76 M. — [1000 M. + 71,86 M.]) .	6 909	38
	„ 197 946,89 M. (198 473,60 M. — [500 M. + 26,71 M.]) .	3 464	07
	„ 198 473,59 M. (198 991,25 M. — [500 M. + 17,66 M.]) .	3 473	29
	„ 198 991,25 M. (199 500,00 M. — [500 M. + 8,75 M.]) . .	3 482	35
	„ 172 068,75 M. (172 500,00 M. — 431,25 M.)	3 011	20
	2 034 701,42 M.	35 607	27
	Zahlbar pro Johannis 1895 bis Antoni 1896:		
Antoni 1896:	auf 869 666,02 M. (872 399,04 M. — [2250 M. + 483,02 M.]) .	15 219	16
	„ 393 731,28 M. (394 821,90 M. — [1000 M. + 90,62 M.]) .	6 890	30
	„ 197 410,96 M. (197 946,89 M. — [500 M. + 35,93 M.]) .	3 454	69
	„ 197 946,88 M. (198 473,59 M. — [500 M. + 26,71 M.]) .	3 464	07
	„ 198 473,60 M. (198 091,25 M. — [500 M. + 17,65 M.]) .	3 473	29
	„ 171 629,95 M. (172 068,75 M. — [431,25 M. + 7,55 M.]) .	3 003	52
	2 028 858,69 M.	35 505	03

Anlage C.

Amortisations-Tabelle

der Anleihen ohne Hinterlage beim Landkasten.

		M.	₰
Zur Rechnung pro 1. April 1895/96.			
Rest Antoni 1895		2 034 701	42
Amortisation zu Johannis 1895:			
1/2 % von 900 000 M.	2 250,— M.		
1/2 % „ 400 000 „	1 000,— „		
1/2 % „ 200 000 „	500,— „		
1/2 % „ 200 000 „	500,— „		
1/2 % „ 200 000 „	500,— „		
1/2 % „ 172 500 „	431,25 „		
Ersparte Zinsen auf 32 056,34 M. + 5 742,24 M. = 37 798,58 M. à 3 1/2 % p. a. pro Antoni 1895 bis Johannis 1895 . .	661,48 M.	5 842	73
Bestand Johannis 1895 . . .		2 028 858	69
Amortisation zu Antoni 1896:			
1/2 % von 900 000 M.	2 250,— M.		
1/2 % „ 400 000 „	1 000,— „		
1/2 % „ 200 000 „	500,— „		
1/2 % „ 200 000 „	500,— „		
1/2 % „ 200 000 „	500,— „		
1/2 % „ 172 500 „	431,25 „		
Ersparte Zinsen auf 37 798,58 M. + 5 842,73 M. = 43 641,31 M. à 3 1/2 % p. a. pro Johannis 1895 bis Antoni 1896 . .	763,72 „	5 944	97
Bestand Antoni 1896 . . .		2 022 913	72

Nachweisung

des Unterschiedes zwischen der Normalfracht und der Ausnahmefracht für Wagenladungsgüter, welche zu bestehenden Ausnahmefrachtsätzen befördert sind.

Jahrgang 1893/94.

	Fracht nach normalen Sätzen		Fracht nach bestehenden Ausnahmesätzen		Unterschied einzeln		Unterschied zusammen	
	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰
1. Ausnahme-Tarif für Eisen ꝛc. des Special-Tarifs I.								
Im Rheinisch-Niederdeutschen Verbandsverkehr	1 279	90	904	10	375	80	375	80
2. Ausnahme-Tarif für Eisen ꝛc. des Special-Tarifs II.								
a. Im Niederdeutschen Verbandsverkehr	75	16	54	80	20	36		
b. Im Rheinisch-Niederdeutschen Verbandsverkehr	28 897	73	20 446	95	8 450	78		
c. Im Westdeutschen Verbandsverkehr	85	95	63	31	22	64	8 493	78
3. Ausnahme-Tarif für Getreide und Mühlenfabrikate.								
a. Im Hamburg-Mecklenburgischen Verbandsverkehr	7 242	86	7 041	18	201	68		
b. Im Nord-Ostsee-Verbandsverkehr	16 624	58	16 102	85	521	73		
c. Im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandsverkehr	2 696	25	2 053	37	642	88		
d. Im Norddeutsch-Sächsischen Verbandsverkehr	2 645	66	2 179	07	466	59		
e. Im Niederdeutschen Verbandsverkehr	80 506	08	69 887	42	10 618	66		
f. Im Rheinisch-Niederdeutschen Verbandsverkehr	3 171	10	2 228	70	942	40		
g. Im Hannover-Bayerischen Verbandsverkehr	171	65	135	07	36	58		
h. Im Westdeutschen Verbandsverkehr	264	78	196	73	68	05		
i. In den preußischen Staatsbahn-Verkehren	1 028	37	871	25	157	12	13 655	69
4. Ausnahme-Tarif für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben ꝛc.								
a. Im Lokal-Verkehr	353 789	42	281 769	26	72 020	16		
b. Im Mecklenburgischen Verbandsverkehr	24 524	93	20 919	95	3 604	98		
c. Im Hamburg-Mecklenburgischen Verbandsverkehr	8 965	83	8 175	73	790	10		
d. Im Nord-Ostsee-Verbandsverkehr	13 764	33	12 062	97	1 701	36		
e. Im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandsverkehr	8 692	33	6 589	76	2 102	57		
f. Im Niederdeutschen Verbandsverkehr	22 780	07	19 951	64	2 828	43		
g. Im Rheinisch-Niederdeutschen Verbandsverkehr	18 246	55	14 364	59	3 881	96	86 929	56
5. Ausnahme-Tarif für Streu- und Futtermittel (eingeführt am 25. Juli 1893).								
a. Im Lokal-Verkehr	11 831	55	10 109	40	1 722	15		
b. Im Mecklenburgischen Verbandsverkehr	8 780	79	8 234	52	546	27		
c. Im Hamburg-Mecklenburgischen Verbandsverkehr	58 600	43	46 979	98	11 620	45		
d. Im Nord-Ostsee-Verbandsverkehr	29 307	76	25 132	97	4 174	79		
e. Im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandsverkehr	5 422	60	4 577	17	845	43		
f. Im Norddeutsch-Sächsischen Verbandsverkehr	559	34	427	25	132	09		
g. Im Niederdeutschen Verbandsverkehr	13 936	54	11 363	39	2 573	15		
h. Im Rheinisch-Niederdeutschen Verbandsverkehr	2 593	43	1 785	13	808	30		
i. Im Hannover-Bayerischen Verbandsverkehr	1 018	65	717	26	301	39		
k. Im Westdeutschen Verbandsverkehr	3 913	68	2 755	95	1 157	73		
l. In den preußischen Staatsbahn-Verkehren	1 841	71	1 408	36	433	35	24 315	10
6. Ausnahme-Tarif für Braunkohlen.								
Im Lokal-Verkehr	27 367	71	19 898	46	7 469	25	7 469	25
7. Ausnahme-Tarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen.								
a. Im Local-Verkehr	2 933	50	2 085	50	848	00		
b. Im Mecklenburgischen Verbandsverkehr	506	00	343	97	162	03		
c. Im Hamburg-Mecklenburgischen Verbandsverkehr	24	50	17	25	7	25		
d. Im Nord-Ostsee-Verbandsverkehr	1 818	06	1 439	61	378	45		
e. Im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandsverkehr	23	00	13	92	9	08	1 404	81
					Einnahme-Ausfall		142 643	99

Wismar-Karower Eisenbahn-Gesellschaft.

Rechnung

des Erneuerungsfonds pro 1893/94.

Rechnung des

A. Rechnung der Einnahmen und Ausgaben des laufenden Jahres.

Lfde. Nr.	Bezeichnung.		M.	₰
	Einnahme.			
1	Regelmäßige Rücklage aus den Betriebs-Einnahmen des laufenden Jahres		21 000	—
2	Erlös für das aus diesem Fonds zu erneuernde ausrangirte Material:			
	1. für Schienen und Kleineisenzeug	M. 85,98		
	2. für Schwellen	„ 413,52		
	3. für Locomotiven	„ 127,63	627	13
3	Zinsen		3 258	90
		Zusammen	24 886	03
	Ausgabe.			
1	Für Erneuerung des Oberbaues:			
	1. Schienen und Kleineisenzeug	M. 514,56		
	2. Schwellen	„ 3 749,26	4 263	82
2	Für Erneuerung der Betriebsmittel			
	1. Locomotiven		1 956	17
		Zusammen	6 219	99
	Abschluß.			
	Einnahme		24 886	03
	Ausgabe		6 219	99
		Bestand	18 666	04

Erneuerungsfonds pro 1893/94.

B. Abschluß des Capital-Contos.

Lfde. Nr.	Bezeichnung.	Effecten. M.	Effecten. ₰	Baar. M.	Baar. ₰
	Einnahme.				
1	Bestand aus der Rechnung des Vorjahres	93 504	20	13 958	66
2	Ueberschuß aus der Rechnung des laufenden Jahres	—	—	18 666	04
3	Angekaufte Effecten im Nominalwerthe von	21 500	—	—	—
4	Agio	1 069	10	—	—
	Zusammen	116 073	30	32 624	70
	Ausgabe.				
1	Preis der angekauften Effecten	—	—	22 569	10
	Zusammen	—	—	22 569	10
	Abschluß.				
	Einnahme	116 073	30	32 624	70
	Ausgabe	—	—	22 569	10
	Bestand	116 073	30	10 055	60

Wismar-Karower Eisenbahn-Gesellschaft.

Rechnung

des Reservefonds pro 1893/94.

Rechnung des Reserve

A. Rechnung der Einnahmen und Ausgaben des laufenden Jahres.

Lfd. Nr.	Bezeichnung.	M.	₰
	Einnahme.		
1	Regelmäßige Rücklage aus den Betriebs-Einnahmen des laufenden Jahres	4 000	—
2	Zinsen	359	05
	Zusammen	4 359	05
	Ausgabe.		
1	Für Beseitigung der Sturmschäden auf der Strecke Hornstorf-Karow am 12. Februar 1894	378	57
	Zusammen	378	57
	Abschluß.		
	Einnahme	4 359	05
	Ausgabe	378	57
	Bestand	3 980	48

fonds pro 1893/94.

B. Abschluß des Capital-Contos.

Lfde. Nr.	Bezeichnung.	Effecten. M.	Effecten. ₰	Baar. M.	Baar. ₰
	Einnahme.				
1	Bestand aus der Rechnung des Vorjahres	11 857	50	1 365	29
2	Ueberschuß aus der Rechnung des laufenden Jahres	—	—	3 980	48
3	Angekaufte Effecten im Nominalwerthe von	2 000	—	—	—
4	Agio	59	20	—	—
	Zusammen	13 916	70	5 345	77
	Ausgabe.				
1	Coursverlust	5	—	—	—
2	Preis der angekauften Effecten	—	—	2 059	20
	Zusammen	5	—	2 059	20
	Abschluß.				
	Einnahme	13 916	70	5 345	77
	Ausgabe	5	—	2 059	20
	Bestand	13 911	70	3 286	57

Anlage A.

Berechnung

der

Rücklagen, welche dem für das Etatsjahr 1895/96 möglichen Verschleiße an den Oberbaumater[illegible] Betriebsmitteln der Großherzoglich Mecklenburgischen Fr[illegible]tz-Eisenbahn entsprechen würden.

[illegible]orbemerkung.

Die nachstehende Berech[illegible]enjenigen Grundsätzen aufgestellt, welche für die Bildung des Erneuerungsfonds einer Privatbah[illegible] Verkehre zu beobachten sein würden, und ist der entsprechenden Berechnung ähnlich, die zu den Jahr[illegible]niglich Preußischen Staatsbahnen aufgestellt zu werden pflegt.

[illegible] der Schienen.

a. Hauptgleise. Nach der R[illegible] 1893/94 beträgt

die Länge der durchge[illegible]	[illegible]ch Tabelle 6, Spalte 4	889,09 km
„ „ des zweiten G[illegible]	Schwiesow) nach Tabelle 6, Spalte 5	23,80 „
„ „ der Anschlußgl[illegible]	[illegible]ahn nach Tabelle 35, Spalte 12—14	26,05 „
„ „ des Hauptgleise[illegible]	[illegible]endamm nach Tabelle 36 . . .	6,61 „
	[illegible]länge aller durchgehenden Gleise	945,55 km
davon sind Eisenschienen	. . . . .	55,09 km
und Stahl- bezw. Stahlkopfs[illegible]	. . . . .	890,46 „
	zusammen wie oben	945,55 km

In die nachstehende Berechnung sind abg[illegible]:

Länge aller durchgehenden Gleise	945 km
„ der Eisenschienengleise mit	55 „
„ der Stahlschienengleise mit	890 „
An Locomotivkilometern sind im Jahre 1893/94 [illegible] Bahn geleistet rund	3 995 000 Lkm
dazu 2 % als voraussichtliche Vermeh[illegible] [illegible]96 rund . . .	80 000 „
giebt als voraussichtliche Leistung für 1[illegible]	4 075 000 Lkm
wovon auf die Eisenschienen	215 000 Lkm
und auf die Stahl- und Stahlkopfschienen [illegible]	3 860 000 „
entfallen.	[illegible]en wie oben 4 075 000 Lkm

Es wird demnach im Jahre 1895/96 jede Stelle [illegible]chienen versehenen Hauptgleise durchschnittlich von $\frac{3\,860\,000}{945} = 4085$ Zügen, der mit Eisenschi[illegible] von $\frac{215\,000}{55} = 3900$ Zügen befahren werden. Unter der Annahme, daß Stahlschienen einer [illegible]rch 300 000 Züge, Eisenschienen einer solchen durch 70 000 Züge widerstehen, würde [illegible]n Verkehr, wie den für 1895/96 veranschlagten, auch für die folgenden Jahre vorausgese[illegible]r der Stahlschienen auf $\frac{300\,000}{4085}$ = rund 70 Jahre, die der Eisenschienen auf $\frac{70\,000}{3900}$ = rund [illegible]nehmen sein. In der nachstehenden Berechnung ist die Dauer der Stahlschienen nur zu 60 J[illegible]ren.