



**... Bericht der Committe ad Cap. III der Allerhöchsten Mecklenburg-Schwerinschen Landtags-
Proposition d. d. Malchin, den ... December 1892 : betreffend ...**

2.1893 : : betreffend den Eisenbahn-Etat pro 1893/94 : Malchiner Landtag 1892

Rostock: Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei, 1893

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1766789056>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

Malchiner Landtag 1892.

Zweiter Bericht

der

Committe ad Cap. III

der Allerhöchsten Mecklenburg-Schwerinschen Landtags-Proposition

d. d. Malchin, den 9. December 1892

betreffend

den Eisenbahn-Stat pro 1893/94.

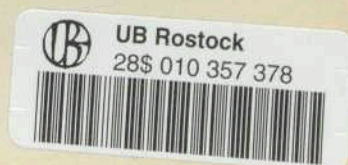


Rostock.

Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei.

1893.

Mk-5831^{13.}



1875

Journal of the

Committee of

the Board of Trustees of the

University of

the State of



1875

Zweiter Bericht

der Committé ad Cap. III der Allerhöchsten
Mecklenburg-Schwerinschen Landtags-Proposition,
betreffend den Eisenbahn-Stat pro 18⁹³/94.

Zur dritten Schwerinschen Landtags-Proposition sind herausgegeben:

- a. der Voranschlag über die Betriebs-Verwaltung der Friedrich-Franz-Eisenbahn nebst Haupt-Stat,
- b. der Voranschlag über die Betriebs-Verwaltung Wismar-Karow,
- c. ad a und b eine erläuternde Denkschrift,
- d. der Allgemeine Besoldungs-Stat für das Rechnungsjahr 18⁹³/94.

Soweit neben diesen Vorlagen uns noch Erläuterungen erforderlich erschienen, haben wir dieselben von den Herren Regierungs-Commissarien in der von uns in unserem ersten diesjährigen Bericht erwähnten Sitzung erbeten und erhalten. Wir werden an den betreffenden Stellen hierüber Bericht erstatten.

Sämmtliche Vorlagen befinden sich gedruckt in den Händen der Ständemitglieder.

Diejenigen Stat-Positionen, welche in unserem nachfolgenden Bericht nicht besonders erwähnt werden, haben uns zu Bemerkungen keine Veranlassung geboten. Wir verweisen in dieser Beziehung auf die Stats und die erläuternde Denkschrift und sollen alle diese Positionen von uns zur Bewilligung empfohlen sein.

A.

Allgemeine Bemerkungen.

Mit hohem Rescript vom 20. September 1892 sind herausgegeben Abschriften:

- a. des General-Extracts aus der Rechnung der Friedrich-Franz-Eisenbahn und der Wismar-Karower Eisenbahn pro 18⁹¹/92,

- b. des Berichts der General-Direction über die Betriebs-Rechnung pro 18^{91/92},
- c. der ordentlichen Haupt-Rechnung der Eisenbahn-Verwaltung pro 18^{91/92} nebst einer Gewinn-Berechnung,
- d. der außerordentlichen Hauptrechnung der Eisenbahn-Verwaltung pro 18^{91/92},
- e. der Rechnung des Sicherheitsfonds,
- f. der Zusammenstellung des Schuldenstandes der Eisenbahn-Verwaltung bis ultimo März 1892.

Die Abgabe einer ständischen Erklärung über diese Vorlagen steht z. B. noch nicht in Frage. Dieselben haben nur den Zweck, der vorzunehmenden Etatprüfung als Grundlage zu dienen. Es entspricht dies den Anträgen der Stände auf dem vorigjährigen Landtage, welche sich davon überzeugt hatten, daß die Vorlage der Jahresrechnung selbst auf dem Landtage desselben Jahres nicht möglich sein würde. Die Erklärung über diese Rechnung wird dem nächsten Landtage vorzubehalten sein. Hiemit ist die E. A.-Proposition 98b erledigt.

Im Allgemeinen bemerken wir, daß pro 18^{91/92} die Betriebs-Einnahmen der Friedrich-Franz-Bahn 3170 *M* 14 *§* mehr, die Betriebs-Ausgaben 44824 *M* 75 *§* weniger als etatisirt betragen haben; bei der Wismar-Karower Bahn betragen die Betriebs-Einnahmen rot. 19000 *M* weniger, die Betriebs-Ausgaben rot. 27000 *M* weniger als etatisirt, so daß gegen den Etat pro 18^{91/92} der Ueberschuß um rot. 8000 *M* höher war.

Nach der Hauptrechnung verblieben zur weiteren Verwendung als Ueberschuß rot. 139000 *M*, gegen den Etat mehr rot. 39000 *M*.

2. Stände hatten auf dem vorigjährigen Landtage beantragt, daß die Stats mit der eingehenden Begründung, wie solche von den preussischen Eisenbahn-Directionen denselben beigegeben werde, zur Herausgabe kämen, insonderheit, daß in Zukunft eine umfassende und streckenweise Behandlung der einzelnen Einnahme- und Ausgabe-Positionen stattfinde. Das Rescript vom 12. März d. J. (Drucksache 123) legt dar, daß im Preussischen Etat eine streckenweise Behandlung von Einnahme- und Ausgabe-Positionen regelmäßig nicht vorkomme und daß daher der ständische Antrag auf einem Irrthum beruhen müsse.

Wir rathen, den Antrag des vorigen Jahres auf sich beruhen zu lassen. Es muß anerkannt werden, daß die dem jetzigen Etat beigegebenen Erläuterungen das Bestreben einer möglichsten Ausführlichkeit zeigen, zudem liegen jetzt die Erfahrungen der Vorjahre vor, die Jahresberichte der Eisenbahn-Verwaltung, von welchen wir diejenigen pro 18^{90/91} und 18^{91/92} haben benutzen können, bieten werthvolles Material für die Etatprüfung, und wenn sonst noch Auskunft erforderlich wird, ist diese — wie in diesem Jahre bereits geschehen — durch Regierungs-Commissare zu erhalten. Es wird

angängig sein, dieselben auf jedem Landtage in denjenigen Fällen, in welchen weitere Auskunft erforderlich erscheint, zuzuziehen.

3. Dem ständischen Wunsche, daß zwecks Vornahme einer zuverlässigen Vergleichung in den Stats die Ist-Einnahme und Ist-Ausgabe von mindestens zwei Jahren angegeben werde, ist in der jetzigen Vorlage bereits entsprochen. Diese Maßnahme hat sich für die Statprüfung als sehr werthvoll erwiesen.

4. Dagegen vermag die Regierung eine Zusage dahin, daß die Statvorlagen in einer größeren Zahl von Druckeremplaren allemal schon vor dem Ante-Comitial-Convente herausgegeben werden sollen, nicht zu erteilen, da eine solche geschäftliche Beschleunigung sich in der Regel nicht werde ermöglichen lassen. Die nähere Begründung findet sich in der Drucksache 123, pag. 3 und 4. Es muß anerkannt werden, daß die Erfüllung des ständischen Wunsches gewisse Schwierigkeiten bietet, welche auch durch eine Vermehrung des Personals nicht wohl gehoben werden kann. Wir proponiren daher,

daß in der ständischen Erklärung der vorigjährige Antrag zwar wiederholt, jedoch mit dem Zusätze, daß Stände die thunlichste Berücksichtigung erbitten.

5. Als Material für die Statberathung ist herausgegeben ein Verzeichniß der Locomotiven nach dem Stande vom 1. April d. J. und eine Uebersicht der sämtlichen Personen-, Gepäck- und Güterwagen nebst einem illustrierten Wagenpark-Verzeichniß. Ständischerseits ist im vorigen Jahre der Antrag gestellt, daß in Zukunft bei jeder Locomotive angegeben werde, wie viel Kilometer sie überhaupt und wie viel im letzten Jahre durchlaufen habe, und daß nicht mehr brauchbare Locomotiven im Verzeichniß gestrichen werden. Dieser Antrag hat seinen Grund darin, daß man glaubte annehmen zu sollen, es sei für eine erhebliche Zahl von Locomotiven das Normalalter erheblich überschritten, und gewisse Zweifel an der Leistungsfähigkeit eines Theils der Locomotiven heben wollte. In unserem I. diesjährigen Bericht ist unter Bezugnahme auf Drucksache 122, pag. 3 bis 6, hervorgehoben, daß die Annahme betreffend ein Normalalter der Locomotive insoferne Beschränkungen unterliegt, als in Betracht kommt, ob dieselbe vollständig demontirt bezw. umgebaut worden ist, was bei einer Reihe älterer Locomotiven geschehen sein soll, deren Alter daher nach Reichsvorschrift auch von dem Umbau an zu datiren ist. Das herausgegebene Verzeichniß enthält den Nachweis über die bei jeder Locomotive vorgekommenen Veränderungen.

Die Regierung führt weiter aus, daß die Frage, ob und in welchem Maße eine Locomotive oder eine Anzahl von Locomotiven noch leistungsfähig sei, allein von der Verwaltung entschieden werden könne. Bei einem anderen Verfahren sei eine gedeihliche Entwicklung des Eisenbahn-Unternehmens ausgeschlossen. Da

regierungsseitig anerkannt sei, daß die Erhaltung des Bestandes der Locomotiven aus den Betriebsmitteln zu beschaffen, könne ein Bedürfnis für die Angabe der Zahlen der zurückgelegten Kilometer für jede Locomotive zur Statvorlage nicht anerkannt werden; es sei übrigens selbstverständlich, daß die nicht mehr brauchbaren Locomotiven ausrangirt und in dem Verzeichniß gestrichen würden. Diesen Ausführungen gegenüber mag anerkannt werden, daß die vorigjährige Annahme über ein Normalalter der Locomotiven nicht ganz zutreffend war, insoferne als allerdings der Umbau von Locomotiven oder eine dem Umbau gleichkommende Erneuerung einzelner Theile nicht in Berücksichtigung gezogen worden ist. Es wird auch kein Grund vorliegen, die Angabe der Regierung, daß sämtliche Locomotiven noch leistungsfähig seien, zu bezweifeln. Wir glaubten aber doch, daß die Erfüllung des vorigjährigen Wunsches der Stände denselben die Möglichkeit gewähre, sich selbst davon zu überzeugen, ob durchweg eine Leistungsfähigkeit vorhanden sei. Eine andere Bedeutung hatte unseres Wissens der Antrag überhaupt nicht, insonderheit lag es wohl kaum in der Absicht der Stände, die Entscheidung der Frage, ob eine Locomotive noch leistungsfähig sei, in Anspruch zu nehmen. Gegenüber nicht zu bestreitenden Fehlgriffen beim Ankaufe der Bahnen und den erheblichen Forderungen für Betriebsmittel, insonderheit für Locomotiven, mußte es von hohem Interesse sein, über die Beschaffenheit des Locomotivparks besser als bisher orientirt zu werden. Wir haben an die Herren Regierungs-Commissarien die Frage gerichtet, weshalb nicht bei jeder Locomotive die jährlich durchlaufene Strecke angegeben werden könne. Uns ist die Antwort geworden, daß dies an sich vollständig ausführbar sei. Man habe aber Bedenken getragen, dem ständischen Wunsche stattzugeben, weil durch Erfüllung desselben für die Verständigung Complicationen zu befürchten seien. Denn die Angabe der jährlich durchlaufenen Kilometer biete um deswillen keinen Anhalt für die Leistungsfähigkeit einer Locomotive, weil hier in jedem einzelnen Fall besondere Umstände zu berücksichtigen seien. So ständen Locomotiven in Folge der alle sechs bezw. der alle drei Jahre eintretenden Revisionen Monate lang außer Betrieb, für die Leistung jeder Locomotive sei ferner der Stationsort entscheidend. Die Ausführung des ständischen Antrages würde daher bei jeder Locomotive umfangreiche, ins Detail gehende Erläuterungen erfordern und eine nicht im Verhältniß zu dem zu erwartenden Nutzen stehende Vermehrung des Schreibwerks herbeiführen.

Bei dieser Sachlage rathen wir,

den besprochenen Antrag nicht weiter zu verfolgen.

Dagegen wird der Regierung zu erklären sein, daß die Zusage, es solle die Erhaltung des Bestandes der Locomotiven aus den Betriebsmitteln beschafft werden, eine geeignete Grundlage für

eine vollständige Uebereinstimmung nicht biete, vielmehr müsse die Forderung gestellt werden, daß dem Betriebe auch diejenigen Locomotiven zur Last fallen, welche zur Bewältigung der normalen, für jedes Jahr angenommenen Verkehrssteigerung erforderlich sind, hierfür also niemals außerordentliche Mittel in Anspruch genommen werden dürften.

6. Die Herren Regierungs-Commissarien erwiderten auf die Frage, weshalb in dem Verzeichniß des Wagenparks nicht die Zahl der in dem betreffenden Jahre ausrangirten Wagen angegeben sei, daß diese Zahl sich in Zukunft aus der Vergleichung des Verzeichnisses des betreffenden Jahres mit demjenigen des Vorjahres leicht ergeben werde.

7. Eine Fortsetzung des Nachweises über den jeweiligen Bestand an unverkauften $3\frac{1}{2}\%$ igen Landesconsols von 1890 ist zur Rechnung pro 18^{90/91} herausgegeben und findet sich gleichfalls bei den General-Extracten pro 18^{91/92}.

Es waren ultimo März 1892 vorhanden:

1. zur Deckung der übernommenen $3\frac{1}{2}\%$ igen Prioritäts-Anleihe der früheren Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft von $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark der gleiche Betrag mit $2\frac{1}{2}$ Millionen;
2. zur demnächstigen Einlösung der Wismar-Karower Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen von 990 000 *M* — 790 800 *M* und ist der Verbleib der zu gleichem Zwecke eigentlich noch bestimmt gewesenen 199 200 *M* bereits im vorigen Jahre und auch in unserem ersten diesjährigen Berichte nachgewiesen worden;
3. als Hinterlage für eine Anleihe des Landkastens von 1 161 000 *M* ist der gleiche Betrag verwandt worden;
4. als Hinterlage für Anleihen bei der Ersparniß-Anstalt zu Wismar 100 000 *M*, beim Magistrat zu Rostock 129 600 *M*, bei der Sparkasse zu Grabow 50 000 *M* und bei der Landes-Versicherungs-Anstalt Mecklenburg 50 000 *M* kamen zur Verwendung 329 000 *M*.

Somit sind von denjenigen 38 500 000 *M*, welche im Jahre 1890 anlässlich der Verstaatlichung der Eisenbahnen zur Ausgabe kamen — abgesehen von den sub 1 und 2 gedachten Beträgen — pro ultimo März d. Js. vorhanden gewesen noch 1 490 600 *M*. Da der Werth derselben zwecks Erfüllung der Verstaatlichungs-Verträge *z.* hätte disponibel sein sollen, der Verkauf der Consols aber wegen Sinkens des Curses unter pari nicht rätlich erschien, so hat man sich einstweilen durch Aufnahme von Anleihen à $3\frac{1}{2}\%$ gegen Hinterlegung des oben bezeichneten Betrages geholfen.

Nach dem Haupt-Etat pro 18^{93/94} sub 8 ist der Betrag dieser Consols auf 1 311 000 *M* heruntergegangen, es werden also inzwischen 179 600 *M* an Anleihen zurückgezahlt und die entsprechenden Beträge an Consols verkauft sein. Der bezügliche Nachweis

wird im nächsten Jahre zu erwarten sein — vergl. übrigens auch Denkschrift pag. 31 sub 2.

8. Die Zusammenstellung des Schuldenstandes der Eisenbahn-Verwaltung unter Angabe der zu zahlenden Zinsen und der amortisirten Beträge ist den ständischen Anträgen entsprechend mit den General-Extracten der Rechnung pro 18^{91/92} herausgegeben. Nach derselben betrug der Schuldenstand ultimo März 1892 43 364 600 *M.*

9. Auf den ständischen Antrag betreffend die Bildung eines Erneuerungsfonds ist in dem Rescript vom 12. März 1892 (Drucksache 123 pag. 6 und 7) die Erwiderung erfolgt. In derselben wird der Annahme, es seien nothwendig gewordene Erneuerungen unterblieben, entgegengetreten und der Nachweis der Behauptung, es hätten sich die 1890 bewilligte und 1891 proponirte Anleihe wenigstens theilweise vermeiden lassen, wenn ausreichende Mittel für Erneuerung zum Ansatze resp. zur Verwendung gekommen wären, nicht für erbracht gehalten. Weiter wird ausgeführt, daß ein Erneuerungsfonds neben dem Sicherheitsfonds einen ersichtlichen Zweck nur dann haben würde, wenn die Ueberschüsse der Eisenbahn-Verwaltung nicht ausschließlich oder überall nicht dem Sicherheitsfonds zugeführt, sondern theilweise oder ganz zu anderen, dem Eisenbahn-Unternehmen fremden Zwecken verwandt würden, wie dies z. B. bei Privatbahnen der Fall ist. Die Gründung eines besonderen Erneuerungsfonds neben dem Sicherheitsfonds müsse als eine Cassenzersplitterung für ausgeschlossen gelten, und zwar in Rücksicht auf die übrigen Vorschriften der Normativ-Bestimmungen um so mehr, als die Gründung und Dotirung eines solchen neuen Fonds unter Umständen nur auf Kosten des Sicherheitsfonds würde geschehen können und demnach die Inanspruchnahme und event. die Erschöpfung des letzteren nicht in möglichste Ferne, sondern vielmehr näher gerückt werden würde. Der Vergleich mit den Privatbahnen treffe nicht zu, da die Verpflichtung zur Ansammlung des Erneuerungsfonds die Sicherstellung der allgemeinen Interessen, insbesondere des Staates an der ordnungsmäßigen Instandhaltung der Bahnanlagen und der Fortführung des Betriebes zum Zweck habe. Um aber dem Interesse, welches die Stände mit der Regierung an der Verwendung ausreichender Summen für Erneuerung haben, um ein plötzliches Anwachsen der Betriebs-Ausgaben auszuschließen, ist die Regierung bereit, in ähnlicher Weise, wie dies bei der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung geschieht, alljährlich zugleich mit der Statvorlage eine Berechnung der Rücklagen, welche der für das betreffende Etatsjahr zu erwartenden Abnutzung an den Oberbau-Materialien und Betriebsmitteln entsprechen würden, vorzulegen und dazu einen Nachweis zu geben, welche Summen für die betreffenden Erneuerungen im Etat berücksichtigt sind. Dabei wird in Aussicht genommen,

daß die so für Erneuerung etatirten Mittel, falls dieselben in dem betreffenden Etatjahr nicht ganz zur Verwendung gelangen, auf die nächste Rechnung für denselben Zweck übertragen würden. Das Rescript vom 12. März 1892 (Drucksache 123) schließt die Ausführung betreffend den Erneuerungsfonds mit dem folgenden Satze:

„Würden Wir oder Unsere getreuen Stände demnächst aus diesen Nachweisungen nicht die Ueberzeugung einer ordnungsmäßigen ausreichlichen und der Abnutzung entsprechenden Erhaltung der Bahnanlagen (es ist hier die Bezugnahme auf die Betriebsmittel wohl nur versehenentlich ausgelassen) gewinnen, so werden wir um so mehr zu einer weiteren Verhandlung über diesen Punkt bereit sein, als Wir Unser Interesse an solcher Erhaltung mit demjenigen Unseres Landes und Unserer getreuen Stände für völlig gemeinsam erachten.“

Der obigen Verheißung entsprechend ist in Anlage A. der Denkschrift zum Etat die verheißene Berechnung angeschlossen, auf welche wir noch zurückzukommen gedenken. In Beihalt der Ausführungen der Regierung empfehlen wir, zur Zeit von der Forderung der Bildung eines besonderen Erneuerungsfonds neben dem Sicherheitsfonds zurückzutreten und abzuwarten, ob die Formirung der Etatanträge für Erneuerung und die wirkliche Verwendung in Gemäßheit der neuen Vorschläge der Regierung die von den Ständen für nöthig erachteten Garantien bieten. Anerkannt muß werden, daß, so lange nicht der Sicherheitsfonds seine normativmäßige Höhe erreicht hat, also noch Rücklagen in denselben zu machen sind, die Verwendung bestimmter Summen zur Bildung eines Erneuerungsfonds keinen rechten Zweck hat, und daß ferner der neue Vorschlag der Regierung den Wünschen der Stände so nahe kommt, daß immerhin der Versuch gemacht werden kann, auf dieser Grundlage zu einer Verständigung zu gelangen. Dies um so mehr, als die Regierung zu weiteren Verhandlungen bereit ist, falls die in Aussicht gestellten Nachweisungen nicht die Ueberzeugung gewähren, daß aus den Betriebs-Einnahmen ausreichliche Summen für Erneuerung zur Verwendung gelangen.

B.

Besondere Bemerkungen.

I. Zum Voranschlage über die Betriebs-Verwaltung der Friedrich-Franz-Eisenbahn.

1. Zur Einnahme:

Mit der etatirten Gesamt-Einnahme von 7 054 300 *M* erklären wir uns einverstanden, dieselbe dürfte in Beihalt der Ist-Einnahmen pro 18^{90/91} und 18^{91/92} und der Ausführungen der Denkschrift nicht zu hoch gegriffen sein.

a. zu Tit. II. 2. (Beförderung von Frachtgut).

Dem ständischen Wunsche, daß den Etats eine Nachweisung über den Einfluß etwa eingeführter Ausnahme-Tarife, insonderheit über den entstandenen Ausfall für die einzelnen Kategorien des Frachtgutes beigegeben werde, ist in der Weise entsprochen worden, daß die Nachweisung die für Wagenladungen geltenden Ausnahme-Tarife umfaßt — vgl. Anlagen 1 bis 7 zur Denkschrift. — Der Gesamt-Ausfall hat betragen pro 18^{91/92}: 130337,65 *M.*, darunter für Düngermittel, Kartoffel und Rüben *z.*: 82782,24 *M.*, für Braun- und Steinkohlen: 29648,30 *M.* Wir haben Veranlassung genommen, die Frage zu stellen, ob die Nothstands-Tarife für Getreide *z.* noch immer von Bestand seien, ob eventl. deren Aufhebung demnächst zu erwarten sei und wer über die Aufhebung derselben Bestimmung zu treffen habe. Uns ist erwidert: Die Großherzogliche Regierung wünscht die Aufhebung des Ausnahme-Tarifs für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate. Ein einseitiges Vorgehen ist aber nicht ohne sehr große Bedenken. Es ist daher unterm 12. October d. J. an den königlich Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten die Anfrage gerichtet, ob die Aufhebung der abgeminderten Frachtsätze für die Preussischen Staatsbahnen in Aussicht genommen sei, eventl. welche Entschlüsse in dieser Richtung für die dortige Verwaltung beständen; die Antwort lautet dahin, daß beschlossen sei, den am 1. September v. J. eingeführten Getreide-Staffeltarif einstweilen in Kraft zu belassen, um seine Wirkung auf die Getreidebewegung in Zeiten normaler Verhältnisse des Getreidemarktes in den einzelnen Landestheilen zu beobachten und solchergestalt eine ausreichende Probe auf seine Zweckmäßigkeit zu machen. Der königlich Preussische Minister hebt dabei hervor, daß schon aus Gründen der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit zwischen den in Betracht kommenden Versandplätzen die Beibehaltung dieses Ausnahme-Tarifs auch für die mecklenburgischen Bahnen empfehlenswerth erscheinen möchte, um so mehr, als die Versandfähigkeit mecklenburgischen Getreides nach entfernter gelegenen Absatzgebieten durch die Staffeltarife, wenn nicht erst ermöglicht, so doch unzweifelhaft verstärkt worden sei. Der Frachtausfall in Folge des Ausnahme-Tarifs hat betragen vom 1. September 1891 bis ultimo August 1892 auf der Großherzoglichen Friedrich-Franz-Bahn: 10225,31 *M.* Auf die Frage, ob der Ausnahme-Tarif für minderwerthige Massengüter von Bestand bleiben wird, oder ob eine Erhöhung in Aussicht

genommen ist, wurde erwidert, daß dieser Ausnahme-Tarif nicht geändert werden wird und eine Erhöhung desselben für die nächste Zeit nicht in Aussicht genommen ist. Dagegen wird der Ausnahme-Tarif für Steinkohlen zum 1. Februar 1893 ganz aufgehoben, der Ausnahme-Tarif für Braunkohlen bleibt von Bestand. Ob eine Veranlassung vorliegen wird, für die Strecke Wismar-Malliß einen Ausnahme-Tarif für Steinkohlen einzuführen, ist zur Zeit nach den Mittheilungen der Regierung nicht abzusehen; die Möglichkeit liegt vor, daß sich eine solche Einführung zum Schutze des Imports englischer Kohle empfehlen wird.

b. **ad Tit. II. 3.** (Beförderung von Postgut).

Die Ermäßigung des Statsanlages gegen die Ziteinnahmen pro 18^{90/92} ist sub 5 der Denkschrift näher begründet.

c. **ad Tit. II. 7.** (Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut).

Die im zweiten Bericht der Eisenbahn-Committe vom 14. December v. Js. gestellte Frage, ob die Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut nach den Normal-Tariffätzen oder nach welchen Tariffätzen erfolgt, ist in Drucksache 123 pag. 8. dahin beantwortet, daß dieselbe gegen Berechnung von 70% der veröffentlichten Tariffätze erfolge. Besondere frachtpflichtige Arbeitszüge werden mit 1 \mathcal{M} pro Locomotiv-Kilometer berechnet, für Neubaustrrecken in minimo mit 60 \mathcal{M} pro Tag — vergl. auch Nr. 8 der Denkschrift.

d. **ad Tit. V.** (Erträge aus Veräußerungen 1 bis 3).

Nach den ständischen Anträgen des Vorjahres sollten diese Einnahmen dem Erneuerungsfonds zufließen und hier in Wegfall kommen. Die Drucksache 123 weist dagegen darauf hin, daß die Erträge aus dem Verkaufe von alten Materialien in Gemäßheit der Vorschrift des Normal-Buchungs-Formulars auch fernerhin hier zu verrechnen sind. Dies würde ohnehin, wenn der Erneuerungsfonds nicht gebildet wird, der Fall sein müssen.

e. **ad Tit. VI. pos. 1.** (Telegraphen-Gebühren).

Aus dem Geschäftsbericht pro 18^{91/92} pag. 33 ergibt sich, daß auf bestimmten Stationen, mit Ausnahme der Haltestellen, Staats- und Privattelegramme angenommen und, soweit es das Regulativ für Eisenbahn-Telegraphen-Stationen gestattet, befördert werden. Im Betriebsjahre 18^{91/92} sind an nicht eisenbahndienstlichen Telegrammen befördert 7525 Stück gebührenpflichtige Privattelegramme.

Der Antheil der Eisenbahn-Verwaltung an der Beförderung hat betragen 3194 *M* 10 *S*.

f. **ad Tit. VI. pos. 2. 2** (Dienst- und Miethswohnungen).

Die Denkschrift giebt als Theil dieser Position die Summe von 13205 *M* an Miethe von Beamten und Privaten an. Uns ist mitgetheilt worden, daß die fragliche Position sich zusammensetzt aus Miethen, welche von Bahnhofs-Restaurateuren für Wohnungen in den Bahnhofsgebäuden, ferner für vermietete Güterschuppen und Keller, sowie für das vermietete frühere Directions-Gebäude in Malchin gezahlt werden; hauptsächlich sind aber darin enthalten die Miethen, welche von Beamten zu zahlen, die auf Gewährung von Wohnungsgeldzuschuß oder Dienstwohnung keinen Anspruch haben und denen die Wohnungen gegen baare Zahlung der normalmäßigen bezw. verwaltungsseitig festgesetzten Miethen überwiesen werden.

g. **ad Tit. VI. pos. 7.** (Zinsen und Coursegewinne aus Geldbeständen des Betriebes).

Der Aufschuß von 9000 *M* gegenüber 5000 *M* des Voranschlags pro 18^{92/93} ist in der Denkschrift sub 22 näher begründet. Wie aus den Verhandlungen des vorigjährigen Landtages bekannt, werden die entbehrlichen Cassenbestände über 20000 *M* stets sofort an die Mecklenburgische Hypotheken- und Wechselbank in Schwerin gezahlt, bei welcher die Eisenbahn-Haupt-Casse ein Baar-Conto-Corrent hat. Die Drucksache 123 pag. 8 giebt an, daß diese Bank materielle Sicherheit durch Cession einer Forderung unter der Bedingung vertraulicher Behandlung offerirt hatte. Nach Mittheilung der Herren Regierungs-Commissarien ist diese Sicherheit inzwischen gestellt. Wir halten dieselbe nach Lage der Sache für ausreichend. Wie uns weiter mitgetheilt ist, hatten sämtliche Geldinstitute in Schwerin die Bestellung einer Sicherheit durch Hinterlegung von Effecten abgelehnt.

Die einzelnen Statpositionen zur Einnahme haben uns zu weiteren Bemerkungen keine Veranlassung geboten.

2. Zur Ausgabe:

a. **ad Tit. I.** (Besoldungen und Gehalte).

Der mit Erläuterungsbericht herausgegebene allgemeine Besoldungs-Stat für das Rechnungsjahr 18^{93/94} incl. Wismar-Karow weist in übersichtlicher Weise die Gehalte und Bezüge sämtlicher Beamten und Bediensteten nach, insonderheit die vermehrten Dienststellen, die Gehaltserhöhungen und sonstigen Veränderungen, verglichen mit den Statansätzen pro 18^{92/93}. Die wirkliche Mehrausgabe für den Gesamt-Stat 18^{93/94} stellt sich auf

21 765 *M.*, welche zum großen Theil auf Gehaltszulagen entfallen.

Seitens der Herren Regierungs-Commissarien ist uns mitgetheilt, daß die Beamten und Bediensteten Ansprüche auf Gehaltszulagen nicht hätten, daß indessen die bei der früheren Verwaltung bestehende Ueblichkeit, von 5 zu 5 Jahren Gehaltszulagen zu gewähren, auch jetzt noch beim Mangel eines normalen Besoldungs-Etats befolgt werde; namentlich bei der Friedrich-Franz-Bahn lägen die Verhältnisse insofern besonders schwierig, als in Folge der Verstaatlichung nunmehr dort viele Beamte mit verschiedenem Dienstalter aus anderen Verwaltungen zusammen geworfen seien, wodurch sich in vielen Fällen Ausgleichszahlungen verantheiligten. Wenn schon im vorigen Jahre und jetzt wieder die Etatsätze erhöht worden seien, so habe dies seinen Grund in dem Bestreben, sich allmählig dem normalen Besoldungs-Etat, welcher früher den Ständen vorgelegt worden, aber abgelehnt worden sei, zu nähern; in 2 bis 3 Jahren hoffe man dies Ziel zu erreichen, ohne den Etat mit außergewöhnlich hohen Beträgen zu belasten. Für die Verwaltung sei die Feststellung eines normalen Besoldungs-Etats besonders erwünscht, da dieselbe dann den Beamten gegenüber sich auf feste, regelmäßig unänderliche Grundsätze berufen könne. So lange dieser in ausreichlicher Weise nicht festgestellt sei, könne die Verwaltung nicht umhin, mit Rücksicht auf die bei anderen Eisenbahn-Verwaltungen durchweg bestehenden höheren Sätze Gehaltszulagen zu bewilligen, insonderheit um tüchtige Beamte dem Betriebe zu erhalten. Dies Bestreben habe beim Fehlen ausreichlicher Mittel doch nicht verhindern können, daß einzelne sehr tüchtige Beamte zu andern Verwaltungen übergetreten seien.

Bei dieser Gelegenheit kamen auch die Gehalts-Verhältnisse, insonderheit der Bahnwärter zur Sprache. Die Herren Regierungs-Commissarien erklärten, daß wenn auch deren Dienstbezüge ziffermäßig hinter denjenigen von andern Bahn-Verwaltungen, insonderheit der preussischen Staatsbahn gewährten zurückständen, hieraus noch nicht ohne Weiteres zu folgern sei, daß diese Beamten auch materiell schlechter als die preussischen gestellt seien, da für die Beurtheilung der Auskömmlichkeit von Dienstbezügen namentlich der Stationsort mit zu berücksichtigen und für die hiesigen Verhältnisse die fast durchweg gewährten Dienstländereien von besonderer Bedeutung seien. Im Hinblick auf die im vorigen Jahre in der Landtags-Versammlung gefallenen Aeußerungen über die Gehalts-Verhältnisse der

Bahnwärter zc. glauben wir dem Plenum diese commissariischen Aeußerungen nicht vorenthalten zu sollen.

b. **ad Tit. I. 5.** (Strecken-, Stations- zc. Personal).

Eine Erläuterung dieser Position, welche sich gegen die Ztansgabe pro 18^{90/91} und 18^{91/92}, sowie den Voranschlag pro 18^{92/93} wesentlich erhöht hat, ist in dem allgemeinen Besoldungs-Etat, Seite 13 und 15, gegeben. Die Erhöhung hat vorzugsweise ihren Grund darin, daß früher auf anderen Etat-Titeln vorgesehene Gehalte nunmehr hier eingestellt sind.

c. Mit den Herren Regierungs-Commissarien sind die Grundsätze betreffend die Gewährung von Freifahrtskarten für die Beamten besprochen. Es besteht ein Regulativ nicht, und ist ein solches auch bisher nicht bearbeitet. Den Beamten wird für Dienstreisen freie Fahrt gewährt, und zwar sowohl für einzelne Fahrten, als auch in Form von Dauerkarten. Letztere erhalten Beamte, welche regelmäßig Dienstreisen vorzunehmen haben. Außerdem haben Freifahrtskarten die früheren Directionsmitglieder der Friedrich-Franz-Eisenbahn und die früheren Aufsichtsraths-Mitglieder derselben Bahn. Andere Bahnverwaltungen gewähren in ähnlichen Fällen die gleichen Vergünstigungen.

d. **ad Tit. II. 1.** (Diätarische Besoldungen, Functions-Gehalte zc.).

Die Bezeichnung dieser Position entspricht dem Vordruck des Normalbuchungs-Formulars. Functions-Gehalte kommen nur bei den Mitgliedern der General-Direction vor — vergl. allgemeinen Besoldungs-Etat pag. 3. — in Höhe von rund 4100 *M* und stellen denjenigen Theil des Gehalts dar, welcher nicht pensionsfähig ist.

e. **ad Tit. II. 3.** (Wohnungsgeld-Zuschüsse zc.).

Nach uns gewordener Mittheilung werden dieselben an Beamte gewährt, welche keine Dienstwohnung haben, dieselbe aber beanspruchen können. Das Nähere ergibt sich aus dem Besoldungs-Etat.

f. **ad Tit. II. 4. 1. 2.** (Reise- und Umzugskosten).

Die Denkschrift bemerkt sub Nr. 30, daß an pauschalirten Reisegeldern 9600 *M* zu zahlen sind. Solche festen Entschädigungen erhalten Beamte, welche regelmäßig viele Dienstreisen zu machen haben, und wird dies für zweckmäßig gehalten, weil die Aufstellung und Prüfung der Liquidationen hier mit Schwierigkeiten verknüpft ist. Es sind dies insbesondere die Vorstände der Bau-Inspectionen, die Verkehrs- und Betriebs-Controleure. Die anderen Beamten erhalten die gesetzlichen Entschädigungen, z. B. die Mitglieder der General-Direction. Die in den

früheren Etats zu diesem Titel eingestellten Reisekosten des Landes-Eisenbahnraths dürfen nach dem Normalbuchungs-Formular nicht in den Betriebs-Etat eingestellt werden. Dieselben finden sich jetzt in pos. 10 der Ausgabe des ordentlichen Haupt-Stats.

- g. **ad Tit. II. 10.** ³ (Gnadengehalte an Hinterbliebene verstorbenen Beamten).

Da das Pensions-Gesetz zu Stande gekommen, bedarf diese Position der näheren Erläuterung, welche in der Denkschrift nicht gegeben. Die Herren Regierungs-Commissare haben diese für die Zukunft zugesagt.

- h. **ad Tit. II. 10.** ¹ und ² (Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen, laufende Unterstützungen) und **ad Tit. II. 13** (Zusammen) sind 14000 *M* und 8000 *M* in den Etat eingestellt. Die Denkschrift giebt hierüber keine weitere Erläuterungen, als daß an Arbeiter bezw. deren Hinterbliebene ca. 1000 *M* laufende Unterstützungen zu zahlen sein werden, und ad pos. 13, daß an einmaligen Gehaltsbeihilfen schätzungsweise 5587 *M* vorzusehen sind. Es erschien uns erforderlich, zu diesen Positionen nähere Erläuterungen zu fordern. Die Herren Regierungs-Commissare äußerten sich dahin, daß die Verwaltung ohne solche Mittel zu den bezeichneten Zwecken nicht auskommen könne. Ueber die ad 1 und 2 etatisirten 14000 *M* habe theils das Ministerium, theils die General-Direction die Verfügung. Letztere sei berechtigt, einmalige Unterstützungen bis zu 100 *M* zu gewähren, das Ministerium dagegen bestimme über die einmaligen Unterstützungen über diesen Betrag hinaus und über die Gewährung von fortlaufenden Unterstützungen. Mit den gedachten 14000 *M* sei aber bei der großen Zahl der Beamten (1566) und Arbeiter nicht annähernd auszukommen, um selbst in den dringendsten Fällen Abhilfe zu schaffen, und stellte sich pos. 13 = 8000 *M* als ein Dispositions-Fonds der General-Direction dar, um gerechtfertigten Ansprüchen, namentlich bei vorkommenden Klagen über Theuerung, begegnen und tüchtige Beamte und Arbeiter der Verwaltung erhalten zu können. Nach unserer Meinung sind diese Positionen nicht zu beanstanden.

- i. **ad Tit. II. 12.** ¹ und ² (Pensionen *cc.*).

Die hier früher etatisirten Pensionen werden jetzt aus dem Pensionsfonds gezahlt. In der Denkschrift ist sub 39 eine Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben der vereinigten Pensions- und Unterstützungs-Casse pro 18^{91/92} gegeben. Hiernach ist ein Zuschuß pro 18^{93/94} von rund 15000 *M* erforderlich, gegen welchen wir Ein-

wendungen nicht zu erheben haben. Stände hatten im vorigen Jahre dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß eine auf statistischen Ermittlungen beruhende Berechnung des für die nächsten 5 Jahre erforderlichen Zuschusses zur Pensions-Casse vorgelegt werde. Die Denkschrift erwähnt sub 39, daß die Anfertigung bei der Umfänglichkeit des Rechnungsmaterials bisher nicht hat vollendet werden können. Es wird in der ständischen Erklärung zu bemerken sein, daß Stände der erwähnten Nachweisung entgegensehen.

k. **ad Tit. II. 12.** ³. (Beiträge zur Invaliditäts- und Altersversicherung).

Die Herabsetzung dieser Position auf 5600 *M* gegen eine Zst-Ausgabe von 7785 *M* pro 18^{91/92} und 7500 *M* Voranschlag pro 18^{92/93} beruht darauf, daß nach den Vorschriften des Normal-Buchungs-Formulars die Beiträge der Verwaltung für die im Werkstätten-Betriebe beschäftigten versicherungspflichtigen Arbeiter hier auszuscheiden sind. Mit den Letzteren ist das General-Conto des Werkstätten-Betriebes zu belasten.

1. **ad Tit. III. 5.** (Steuern).

In der Denkschrift ist sub 47 angegeben, daß, entsprechend den Vorschriften des Normal-Buchungs-Formulars, die an Lübeck zu zahlende Eisenbahnsteuer habe in den Haupt-Stat pos. 11 eingestellt werden müssen. Auf die Frage, weshalb dies nicht auch bei Communal-Abgaben und öffentlichen Lasten stattfindet, ist erwidert, daß die Reichsvorschrift sich auf Staats-Eisenbahn- resp. Staats-Gewerbe-Steuern beschränke.

m. **Tit. III. 6.** (Feuer- und andere Versicherungs-Beiträge).

Nach Angabe der Herren Regierungs-Commissarien sind gegen Feuergefährdung versichert: Die Werkstätten-Gebäude zu Malchin und Schwerin mit Inhalt, ferner vermietete Gebäude und solche Gebäude, wo eine besondere Feuergefährdung vorliege, wie der Güterschuppen in Wismar wegen der in der Nähe liegenden Holzbearbeitungs-Maschinen und Holzlager, während der diesjährigen Ausstellung zu Rostock sei auch der dortige Güterschuppen versichert gewesen.

Im Anschluß an die Verhandlungen des vorigjährigen Landtages ist von uns erwogen worden, ob es sich nicht empfehle, in der Versicherung weiter zu gehen und die Dienstgebäude principiell oder doch die werthvolleren gegen Feuergefährdung zu versichern, um bei Unglücksfällen einer allzu hohen Belastung des Betriebes vorzubeugen.

Ein Theil der Committee hält das Verfahren der Verwaltung für zutreffend und will die Versicherung nicht

weiter ausdehnen, da bei einem so großen Gebäudebestande die Selbstversicherung zutreffend sei. Ein anderer Theil der Commitee hält dafür, daß bei der gegenwärtigen finanziellen Lage des Eisenbahn-Unternehmens das Risiko der Selbstversicherung ein zu hohes sei und empfiehlt daher, bei der Regierung zu beantragen, daß sämtliche Gebäude gegen Feuersgefahr versichert werden.

n. ad Tit. III. 12. 1. (Kosten der Staatsaufsicht).

Die hier eingestellte Summe entspricht nach den Angaben der Herren Regierungs-Commissarien einem Theil der früheren Zahlung der Friedrich-Franz-Bahn und der Secundair-Bahnen an den Staat und bildet das Aequivalent für die demselben durch die Ausübung der Aufsicht erwachsenden Kosten. Diese erfordern, namentlich zur Bewirkung der Revision, die Anstellung eines besonderen Beamten. Nach unserer Meinung hat diese Position nach Eintritt der Verstaatlichung keine Berechtigung mehr, und beantragen wir:

die Streichung derselben.

o. ad Tit. IV. a. 2. (Unterhaltung des Oberbaues etc.).

Die Herabsetzung der Position für durchgehende Geleise auf 141000 *M* hat seinen Grund darin, daß hier nicht mehr wie früher das Gehalt der Streckenarbeiter 60285 *M* veranschlagt wird, welches jetzt bei Tit. I. 5. etatirt ist. Wird dies berücksichtigt, so stellt sich die Veranschlagung derjenigen des Statsjahres 18^{92/93} gleich. Gleis-Auswechslungen im Zusammenhange unter Ersetzung der Eisenschienen durch Stahlschienen sind in einer Länge von 9850 m vorgesehen. Nach dem Geschäftsbericht pro 18^{91/92} beträgt die Gesamtlänge aller eigenen Geleise 822 km, darunter 155 km Nebengeleise; die Länge der durchgehenden Hauptgeleise und der Anschlußgeleise beträgt 667 km, davon bestehen 594 km aus Stahlschienen, der Rest von 73 km aus Eisenschienen.

p. ad Tit. IV. a. 5. (Kosten für Wegräumung des Schnees).

Die Ist-Ausgabe pro 18^{90/91} hat betragen rot. 45000 *M*, diejenige pro 18^{91/92} rot. 20000 *M*. Pro 18^{92/93} sind veranschlagt rot. 10000 *M*. Die Denkschrift bemerkt sub 63, daß ein Mittelwerth zwischen der Ist-Ausgabe pro 18^{91/92} und dem Voranschlage pro 18^{92/93} eingestellt sei, die Veranschlagung dieses Tit. sei aber der Natur der Sache nach eine unsichere. Nach unserer Meinung würde es einer vorsichtigen Stataufstellung entsprechen, sich der Ist-Ausgabe pro 18^{91/92} anzuschließen und diese Position von 14950 *M* auf 20000 *M* zu erhöhen. Die Herren Regierungs-Commissarien erachteten

die Etatificirung für ausreichend, konnten indessen wesentliche Bedenken gegen unseren Vorschlag nicht anführen. Erwägt man, daß der Mittelwerth zwischen der Ist-Ausgabe pro 18^{90/91} und derjenigen pro 18^{91/92}, welche die zutreffende Grundlage für die Etatificirung bilden würde, über 30 000 *M* beträgt, so dürfte unser Vorschlag vor demjenigen des Etats den Vorzug verdienen. Berücksichtigt ist dabei, daß im Winter 18^{90/91} anormale Verhältnisse vorlagen. Wir beantragen

die Erhöhung der Etatposition auf 20 000 *M*.

q. ad Tit. V. a. 1. (Brennmaterial zur Locomotivfeuerung).

Wir verweisen zu dieser Position auf die Ausführungen der Denkschrift sub Nr. 77. Der Anschlag stellt sich um 52 000 *M* niedriger als die Ist-Ausgabe pro 18^{90/91}. Nach Mittheilung der Herren Regierungs-Commissarien sind die Kohlenpreise seit 1891 stetig zurückgegangen. Es handle sich zur Zeit um einen Rückgang von ca. 12 $\%$ pro Centner, was bei einem Bedarf von 600 000 Centner erheblich ins Gewicht falle. Die Kohlenlieferung sei mehreren Firmen übertragen (Submissionen). Es kämen zur Verwendung vorzugsweise englische Kohlen, deutsche Kohlen seien für die Verwaltung nur in Lübeck verwendbar. Es handle sich hier um ca. 100 000 Centner pro Jahr. Die Lieferungen seien tadellose gewesen. Eine Steigerung der Kohlenpreise sei pro 18^{92/94} nicht zu erwarten.

r. ad Tit. VI. (Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände) nehmen wir Bezug auf unsere Ausführungen sub a. 9.

Für Erneuerung des Oberbaues sind rot. 100 000 *M* mehr als die Ist-Ausgabe pro 18^{90/91} und 130 000 *M* mehr als die Ist-Ausgabe pro 18^{91/92} etatificirt.

An Kosten der Erneuerung ganzer Locomotiven sind in den Etat eingestellt: 30 000 *M*, nämlich diejenigen für die vollständige Demontirung und den Umbau von 2 Güterzugs-Locomotiven. Wird der von uns als Princip aufgestellte Satz, daß die durch die normale Verkehrssteigerung bedingte Vermehrung der Betriebsmittel aus dem Betriebe zu decken ist, befolgt, so käme zur Frage, ob vorsichtiger Weise hier nicht der Anschaffungspreis für eine Locomotive mit rot. 48 000 *M* einzustellen wäre. Mit Rücksicht darauf jedoch, daß durch die Beschlüsse des vorigjährigen Landtages und diejenigen auf unseren ersten diesjährigen Bericht eine durchgreifende Completirung des Locomotiv-Parks eintreten wird, haben wir für dies Mal die vollständige Erneuerung zweier weiterer Locomotiven

für ausreichend erachtet. Das Gesagte gilt auch in Betreff der Personen-, Gepäck- und Güterwagen, da für die Erneuerung ganzer Wagen sich ebenfalls Ansätze nicht finden. Bei künftigen Etatberathungen werden diese Gesichtspunkte aber besonders zu beachten sein. Die Ansätze für die Erneuerung einzelner Theile von Locomotiven und Wagen dürften ausreichen.

Das Verhältniß, in welchem die für die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel im Etat vorgesehenen Beträge zu der rechnungsmäßigen Höhe von Rücklagen stehen, die eine Privatbahn mit gleichem Verkehr nach den für Bildung von Erneuerungsfonds in der Regel beobachteten Grundsätzen zu machen haben würde, ist aus der als Anlage A. der Denkschrift angeschlossenen Berechnung zu ersehen, welche wir bereits oben erwähnt haben. Einzelheiten dieser Berechnung sind von uns mit den Herren Regierungs-Commissarien besprochen, insonderheit die Frage, ob es gerechtfertigt sei, die Gesamtleistung einer Locomotive auf 1 Million Locomotiv-Kilometer anzunehmen und die Dauer einer Locomotive mit durchschnittlich 26 Jahren in Ansatz zu bringen. Die Herren Commissarien erklärten, daß diese Ansätze den Erfahrungen anderer Verwaltungen entsprächen; zuzugeben sei indessen, daß sich in fraglicher Beziehung ganz unanfechtbare Principien nicht hätten bilden können; sie hielten aber die Factoren, mit welchen in der Anlage A. gerechnet sei, so viel sie übersehen könnten, für richtig.

Aus der Zusammenstellung am Schlusse der Anlage A. ergibt sich, daß die thatsächlich etatisirte Aufwendung für Erneuerung um 82454 *M* gegen die rechnungsmäßige Rücklage zurückbleibt. Diesem Betrage wird aber gegenüber gestellt der Ueberschuß von 98246 *M*, pos. 16 des Haupt-Stats, und die Zinsen auf den ursprünglichen Betrag des Sicherheitsfonds mit 28000 *M*. Letzteres wird sub pag. 38 der Denkschrift näher begründet. Unseres Erachtens haben diese Zahlen eine reale Bedeutung für die vorliegende Frage nicht. Sie stellen keine parate Mittel für die Erneuerung dar, rücksichtlich des Ueberschusses von 98246 *M* wenigstens so lange nicht, als die jährlichen Ueberschüsse durch die Bedürfnisse des außerordentlichen Stats absorbiert werden. Sind hierzu keine Verwendungen erforderlich, so kann zugegeben werden, daß, sofern und so lange die jährlichen Ueberschüsse dem Sicherheitsfonds zufließen und nicht zu anderen Zwecken Verwendung finden, eine zwingende Nothwendigkeit, die Etatansätze für Erneuerung genau so hoch zu formiren,

als die rechnungsmäßige Rücklage einer Privatbahn in den Erneuerungsfonds betragen muß, nicht besteht.

s. ad Tit. VII. (Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen).

Der Haupt=Etat enthält sub pos. 16 vor der Linie einen Ansatz von 50 000 *M* „zu baulichen Erweiterungen zc. mit Genehmigung des Ministeriums“. Die Anlage D. zur Denkschrift, pag. 41, weist nach, wozu diese Summe, welche ein Theil des etatmäßigen Ueberschusses von 98 246 *M* ist, verwandt werden soll. Da uns nicht ersichtlich war, welcher Unterschied zwischen diesen Verwendungen und denjenigen ad Tit. VII des Etats besteht, so haben wir von den Herren Regierungs=Commissarien Auskunft erbeten. Dieselben erwiderten, daß die in Tit. VII 1—23 vorgesehenen Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen für unbedingt nothwendig erachtet würden, und man dieselben daher auf den Etat übernommen habe. Die in Anlage D. zusammengestellten Verwendungen seien wünschenswerth, aber nicht nothwendig, und sollten überdies allmählig zur Ausführung gebracht werden. Wir erachten, daß an sich die Verwendungen in Anlage D. im Tit. VII des Etats hätten eingestellt werden müssen. Die betreffenden Summen sind aus den ordentlichen Betriebs=Einnahmen zu decken, und würden wir die Etatsführung ad Tit. VII befürwortet haben, wenn die Lage des Eisenbahn=Unternehmens eine solche wäre, daß man ohne Schwierigkeit bloß wünschenswerthe Verwendungen zu Lasten des Etats übernehmen könnte. Es bedarf nicht der Ausführung, daß dies nicht der Fall ist. Auf unseren ersten diesjährigen Bericht ist beschlossen worden, die Ueberschüsse des Haupt=Etat so lange in den außerordentlichen Etat in Einnahme zu stellen, als noch Anleihen zu Zwecken der laufenden Verwaltung erforderlich sind, und es ist nur eine Consequenz dieses Beschlusses, daß man bestrebt sein muß, diese Ueberschüsse nicht ohne Noth zu verkleinern. Da nun die Herren Regierungs=Commissare selbst zugeben, daß die Ausgaben in Anlage D. noch füglich unterbleiben können, so empfehlen wir:

die Verwendung der gedachten 50 000 *M* abzulehnen und den Ueberschuß des Haupt=Etat, pos. 16, seiner auf unseren ersten Bericht beschlossenen Bestimmung zuzuführen.

Zu pos. 24 dieses Titels sind 10 000 *M* zur Verfügung der General=Direction für zur Zeit nicht übersehbar, aber im Laufe des Etatsjahrs erfahrungsmäßig auftretende dringliche Bedürfnisse zum speciellen Nachweis

bei der Abrechnung eingestellt. Die Denkschrift Nr. 93 sagt darüber, daß hiermit bauliche Ergänzungen und Aenderungen bezieht seien, welche plötzlich und unerwartet eintreten. Da der Etat mehr als $\frac{1}{2}$ Jahr vor Beginn des Etatjahres abgeschlossen werden müsse, habe dies den Uebelstand im Gefolge, daß nicht alle Bedürfnisse, welche im Laufe des Etatsjahres eintreten, mit Sicherheit übersehen und berücksichtigt werden könnten. Um nicht Mangels entsprechender Mittel die Befriedigung solcher dringlicher Bedürfnisse zum Schaden der Sache um mehr als ein Jahr zu verschieben, sei die Einstellung des gedachten Dispositionsfonds geboten.

Wir beantragen:

die betreffende Position, vorbehaltlich der demnächstigen Erbringung specieller Nachweise über die Verwendung, zu genehmigen.

t. ad Tit. IX. pos 1 und 2. (Miethen, einschließlich Conventionalstrafe, für Wagen).

Hierzu ist zu vergleichen Nr. 14 der Denkschrift. Der betreffende Ansatz entspricht der Einnahme ad Tit. IV. 1. 2.

u. Die Summe der Betriebs-Ausgaben ist auf 4511750 *M* etatirt.

Nach unseren Vorschlägen kommen hinzu:

ad Tit. IV. a (Kosten für Wegräumen des Schnees)	5050 <i>M</i>
Dagegen kommen in Abzug	4670 "
Kosten der Staats-Aufsicht,	

mithin ist Mehr-Ausgabe 380 *M*

Die Summe der Betriebs-Ausgaben ist daher 4512130 *M* und der Ueberschuß 2542170 *M*.

Wir beantragen:

diese Etatanfänge zu genehmigen.

II. Zum Vorausschlage über die Betriebs-Verwaltung für Wismar-Karow

haben wir keine Bemerkungen zu machen.

Der Ueberschuß ist auf 25968 *M* angenommen gegen den Vorausschlag pro 18^{92/93} mit 5270 *M*. Die Denkschrift bemerkt, daß der Verkehr auf der Wismar-Karower Bahn sich im allgemeinen, wenn auch nur langsam, zu entwickeln beginnt. Aus dem Personenverkehr ist gegen 18^{91/92} auf eine Mehr-Einnahme von rot. 5000 *M*, aus dem Güterverkehr von rot. 9000 *M* gerechnet.

Die erbetenen Mittheilungen über die Berechnung des

Erneuerungsfonds sind gemacht worden. — Vergl. auch Geschäftsbericht pro 18^{91/92}.

III. Zum Haupt-Stat.

A.

Einnahme.

1. ad pos. 2. Der Ueberschuß aus der Betriebs-Rechnung der Friedrich-Franz-Eisenbahn ist mit 2 542 170 *M* einzustellen.
2. ad pos. 3 und 4. — vergl. auch pos. 8 und 9 der Ausgabe. —

Die sämmtlichen aus dem Verhältniß zu der Wismar-Karower Bahn erwachsenden Einnahmen und Ausgaben sind abweichend von den Stats der Vorjahre hier eingestellt worden, was sich der Uebersicht halber empfiehlt.

3. ad pos. 5. der Einnahme findet sich vor der Linie die Berechnung des Sicherheitsfonds. Zu derselben ist zu bemerken:

- a. Der etatmäßige Ueberschuß aus 18^{92/93} beträgt nach den Beschlüssen auf unseren ersten diesjährigen Bericht nicht 44 548 *M*, sondern nur 39 548 *M*.
- b. Die letztere Summe fließt aber nach denselben Beschlüssen pro 18^{92/93} nicht in den Sicherheitsfonds, sondern ist in den rectificirten außerordentlichen Stat pro 18^{92/93} in Einnahme zu stellen zwecks Abminderung der für dieses Jahr vorgesehenen Anleihen zum Betrage von 600 000 *M*, so daß zu Antoni 1893 die prospicirte Anleihe von 200 000 *M* sich um den betreffenden Betrag abmindert.
- c. Folgeweise ist nun auch die Zinsberechnung sub 5 zu modificiren, ebenso wie die ad 5 eingestellte Summe von 36 295 *M* an zu vereinnahmenden Zinsen auf die Capitalien des Sicherheitsfonds.

B.

Ausgabe.

1. Die Positionen 10 und 11 haben wir bereits oben besprochen.
2. ad pos. 13 ist die Zinssumme des Sicherheitsfonds von 36 295 *M* ebenso zu verändern wie ad pos. 5 der Einnahme.
3. ad pos. 16 ist der Ueberschuß nach unseren Ausführungen sub I. u. um 380 *M* abzumindern, nach denjenigen sub I. s. fällt der Ansatz von 50 000 *M* vor der Linie hinweg. Zur weiteren Verwendung bleiben 97 866 *M*, welche, da pro 18^{93/94} an Anleihen weitere Beträge zusammen 600 000 *M* vorgesehen werden, zur Abminderung derselben als Einnahme in den außerordentlichen Stat pro 18^{93/94} einzustellen sind.

4. Wir bemerken bei dieser Gelegenheit, daß, wenn wir in unserem ersten Bericht vorgeschlagen haben, daß die etatmäßigen Ueberschüsse des Haupt-Stats in den außerordentlichen Etat einzustellen seien, dies selbstverständlich nur eine vorläufige Maßregel sein kann, da sich der wirkliche Ueberschuß erst aus der Rechnung des betreffenden Jahres ergibt.

Stellt sich dieser Ueberschuß höher als im Etat angenommen, so wird rücksichtlich des Mehrbetrages seitens der Verwaltung eine Rückerstattung auf etwa inzwischen gemachte, den wirklichen Bedarf übersteigende Anleihen erfolgen müssen, während umgekehrt die außerordentlich aufzubringenden Beträge durch nachträgliche Anleihen zu ergänzen sind.

IV. Zum außerordentlichen Haupt-Stat.

Wegen der Einstellung des Ueberschusses von 97 866 *M* in Einnahme verweisen wir auf unsere obigen Ausführungen.

Im Uebrigen sind die Statansätze materiell richtig und entsprechen den Bewilligungen des vorigjährigen und diesjährigen Landtages.

Wir proponiren:

in Maßgabe unserer vorstehenden Vorschläge die Boranschläge über die Betriebs-Verwaltung pro 18^{93/94}, den Haupt-Stat und außerordentlichen Stat für denselben Zeitraum zu genehmigen.

Da in Folge der Beschlüsse auf unsern ersten diesjährigen Bericht die Berechnung des Sicherheitsfonds in Ansehung des Zuschusses aus 18^{92/93} und der berechneten Zinsen, der Zinsen der Ausgabe sub 13b des Haupt-Stats, sowie der außerordentlichen Stat pro 18^{92/93} und 18^{93/94} zahlenmäßig abzuändern sein wird, so proponiren wir weiter:

den Engern Ausschuß zu ermächtigen, in Grundlage der Beschlüsse des diesjährigen Landtags die zahlenmäßige Rectificirung der in Betracht kommenden Stat-Positionen durch weitere Verhandlung mit der Regierung zu betreiben und bei der Bereitstellung der außerordentlich erforderlichen Mittel die gedachten Beschlüsse zu berücksichtigen.

Die ständische Erklärung auf die Allerhöchste diesjährige Landtags-Proposition wird in Maßgabe dieses Berichtes und der darauf zu fassenden Beschlüsse durch P. M. an die Herren Landtags-Commissarien abzugeben sein.

Malchin, den 9. December 1892.

H. v. Derßen. v. Lüchow. Frh. v. Malhan.
Reinhardt. Schmidt-Doberan. Schmidt-Gnoien.

Extract

aus dem

Landtags=Protocoll d. d. Malchin, den 16. November,
seq. 1892.

Den 9. December.

Herr Landrath von Derzen auf Roggow Namens der
Committe ad Cap. III Suer. übergiebt deren zweiten Bericht
betreffend die Allerhöchste Schwerinsche dritte Landtags-Proposition
und die Engere Ausschuß-Proposition 98b und empfiehlt Committe
und sich so hochachtungsvoll wie gehorsamst.

Darauf gaben Namens der Ritter- und Landschaft

Herr Graf von Bothmer auf Bothmer,

Herr Kammerherr Frh. von der Kettenburg auf Matgendorf,

Herr Bürgermeister Röber aus Hagenow,

Herr Bürgermeister Passow aus Marlow

zu Protocoll:

ad B. 2 m. sei von Anträgen auf weitere Versicherung ab-
zusehen, im Uebrigen genehmige man den Committenbericht und
sei der Druck desselben ebenfalls zu veranlassen.

die Etatfirung für ausreichend, konnten indessen wesentliche Bedenken gegen unseren Vorschlag nicht anführen. Erwägt man, daß der Mittelwerth zwischen der Zst-Ausgabe pro 18^{90/91} und derjenigen pro 18^{91/92}, welche die zutreffende Grundlage für die Etatfirung bilden würde, über 30 000 M beträgt, dürfte unser Vorschlag vor demjenigen Vorzug verdienen. Berücksichtigt man die Verhältnisse der 18^{90/91} anormale Verhältnisse vorlagen.

die Statposition auf 20 000 M.

q. ad Tit. V.

Wir vertheilen die Statposition auf die Ausführungen der Denkschrift. Der Aufschlag stellt sich um 52 000 M nie. Zst-Ausgabe pro 18^{90/91}. Nach Mittheilung der Regierungskommissarien sind die Kohlenpreise stetig zurückgegangen. Es handle sich zur Rückgang von ca. 12 % pro Centner, was auf von 600 000 Centner erheblich ins Gewicht die Kohlenlieferung sei mehreren Firmen über (Emissionen). Es kämen zur Verwendung vorzugsweise Kohlen, deutsche Kohlen seien für die Verwaltung beack verwendbar. Es handle sich hier um 100 Centner pro Jahr. Die Lieferungen seien tadellos. Eine Steigerung der Kohlenpreise sei pro 18^{90/91} zu erwarten.

r. ad Tit. VI.

(Kosten der Eisenbahnen) bestimmen wir die Ausführung sub a. 9.

Für Erneuerung des Locomotivparks rot. 100 000 M mehr als die Zst-Ausgabe und 130 000 M mehr als die Zst-Ausgabe.

An Kosten der Erneuerung der Locomotiven sind in den Etat eingestellt: 30 000 M die vollständige Demontirung von 2 Güterzugs-Locomotiven. Wird der aufgestellte Satz, daß die durch die Steigerung bedingte Vermehrung der Locomotivbetriebe zu decken ist, befolgt, so ist ob vorsichtiger Weise hier nicht der Anschlag für eine Locomotive mit rot. 48 000 M einzuhalten. Mit Rücksicht darauf jedoch, daß durch die im vorigjährigen Landtages und diejenigen auf dem diesjährigen Bericht eine durchgreifende Completirung des Locomotiv-Parks eintreten wird, haben wir für dies Mal die vollständige Erneuerung zweier weiterer Locomotiven

