Friedrich Franz III., Mecklenburg-Schwerin, Großherzog

Allerhöchstes Schwerinsches Rescript vom 15. November 1893, betreffend den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn und des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd aus allgemeinen Landesmitteln : nebst den hierauf bezüglichen Verträgen : mit Begründung und deren Anlagen

Schwerin: Sandmeyersche Hofbuchdruckerei, [1893]

http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1767114745

Allerhöchstes Schwerinsches Rescript

vom 15. November 1893,

betreffend

den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn

und

des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd

aus allgemeinen Landesmitteln,

nebst

den hierauf bezüglichen Verträgen,

mit

Begründung

und

deren Anlagen.

Friedrich Franz von Gottes Gnaden

Großherzog von Mecklenburg ꝛc.

Als Wir Unsern getreuen Ständen auf dem Landtage des Jahres 1889 die Vorlage für den Erwerb einer größeren Zahl einheimischer Privatbahnen machten und diese Vorlage zu Unserer Befriedigung von Unsern getreuen Ständen angenommen wurde, haben Wir schon darauf hingewiesen, daß die für das Land aus dem Ankauf der Bahnen zu erwartenden Vortheile erst dann in vollem Maße eintreten würden, wenn die Vereinigung der sämmtlichen Privatbahnen in Unserer Verwaltung stattgefunden haben werde.

Wir haben deshalb, nachdem Wir im Laufe dieses Jahres den Zeitpunkt zu erneuerten Versuchen der Verwirklichung Unserer ursprünglichen Absicht für gekommen erachteten, die Verhandlungen wegen Erwerbes der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn und des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd wieder aufnehmen lassen, welche zu einem abschließenden Ergebniß geführt haben, und wenden Uns nunmehr an Unsere getreuen Stände mit der Aufforderung, Uns bei der Durchführung des begonnenen Werkes weiter zur Seite zu stehen.

Der von Uns zugestandene Kaufpreis für jene Bahnen ist gegen die von Uns im Jahre 1889 gemachten Offerten allerdings ein erheblich höherer geworden, allein der jetzige Preis ist in der in den letzten vier Jahren stattgehabten Verkehrsentwicklung der fraglichen Bahnunternehmen begründet und wird einschließlich der für die erforderlichen Umbauten und Erweiterungen der Bahnanlagen und für die Vermehrung der Betriebsmittel noch aufzuwendenden Kosten nach den Unseren getreuen Ständen zugehenden Berechnungen aus den eigenen Betriebseinnahmen jener Bahnen verzinst werden können und voraussichtlich noch reine Ueberschüsse zur Verfügung lassen.

Mit Seiner Königlichen Hoheit dem Allerdurchlauchtigsten Großherzog von Mecklenburg-Strelitz haben Wir eine Vereinbarung dahin getroffen, daß Allerhöchst derselbe Sich mit dem Ankauf und dem Betrieb der im Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz belegenen Theile der Mecklenburgischen Südbahn und der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn durch Unsere Eisenbahnverwaltung einverstanden erklärt und Wir Uns verpflichtet haben, die von Mecklenburg-Strelitz zum Bau der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn gewährte Landeshülfe von 78 684 ℳ in jährlichen noch näher zu bestimmenden Raten zurückzuzahlen. Die Rückzahlung würde aus der Eisenbahn-Hauptcasse zu geschehen haben.

Somit lassen Wir Unsern getreuen Ständen die vereinbarten Verträge über die Erwerbung der genannten Bahnen hieneben zugehen, nehmen auf die denselben beigefügte Begründung allen Inhalts Bezug und proponiren Unsern getreuen Ständen, indem Wir erklären, daß Wir bereit sind, den Betrieb und die Verwaltung der anzukaufenden Bahnen einschließlich der Dampfschiffsverbindung nach Maßgabe der Normativ-Bestimmungen durch Unsere Eisenbahnverwaltung zu übernehmen,

zu den Verträgen und zu dem Abkommen wegen Rückzahlung der von Mecklenburg-Strelitz gewährten Landeshülfe, bezüglich dessen Sich übrigens Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Strelitz die Zustimmung der Stände Stargardischen Kreises vorbehalten haben, die ständische Zustimmung zu ertheilen, auch mit den in der Begründung zu den Verträgen gemachten Vorschlägen über die Verwendung der Fonds und wegen der Erweiterungen der Bahnanlagen und der Vermehrung der Betriebsmittel sich einverstanden zu erklären, sowie endlich die ständische Mitgenehmigung auszusprechen, daß die erforderlichen Mittel durch Ausgabe 3 1/2 procentiger consolidirter Landesschuldverschreibungen ad modum derjenigen de 1890, denen jedoch für den Kaufpreis des Deutsch-Nordischen Lloyd Abschnitte von je 400 *M*, welche bedungen sind, hinzuzutreten hätten, bereit gestellt werden.

Den Nachweis der formellen Genehmigung der wegen Erwerbung des Deutsch-Nordischen Lloyd vereinbarten Verträge Seitens der auf den 16. d. M. einberufenen Generalversammlung der Actionäre werden Wir Unseren getreuen Ständen zugehen lassen, behalten Uns auch vor, über das Ergebniß der mit der Reichspostverwaltung eingeleiteten Verhandlung wegen der ferneren Subventionirung der Dampferlinie zwischen Warnemünde und Gjedser baldthunlichst Mittheilung zu machen.

Die Verwaltungs-Etats für die anzukaufenden Bahnen pro 1. April 1894/95 werden Unseren getreuen Ständen demächst vorgelegt werden.

Wir ertheilen euch den gnädigsten Auftrag, dieses Rescript mit Anlagen an Unsere auf dem gegenwärtigen Landtage versammelten getreuen Stände zur Berathung und Beschlußfassung herauszugeben.

Gegeben durch Unser Staatsministerium.

Schwerin, den 15. November 1893.

Ad mandatum Serenissimi speciale.

von Bülow.

An
die Landtags-Commissarien Staatsminister
von Bülow und Staatsrath von Amsberg
in
Sternberg.

I. Vertrag,

betreffend

den Ankauf der Mecklenburgischen Südbahn.

Zwischen den Herren Ministerialdirector Schmidt, Ministerialrath von Pressentin und Ministerialrath von Prollius als Commissarien des Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Staatsministeriums einerseits und dem Vorstand der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft andererseits ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der Actionäre der genannten Gesellschaft, folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Die Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft tritt an die Großherzogliche Regierung ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienst- und Dienstwohngebäuden und deren Einrichtungen, der Werkstatt, den Dispositionsgrundstücken 2c., sämmtliche Fonds der Gesellschaft, ferner die Oberbaumaterialien- und Inventarienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Mecklenburgischen Südbahn-Unternehmen zustehende Rechte und Gerechtigkeiten, wie die der Gesellschaft obliegenden Verpflichtungen ohne irgend welche Ausnahme auf die Großherzogliche Regierung über.

§ 2.

Der für die Abtretung ihrer Rechte (§ 1) an die Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft von der Großherzoglichen Regierung zu zahlende Kaufpreis beträgt

// 2515000 Mark //

Zwei Millionen Fünf Hundert und Fünfzehn Tausend Mark,

zahlbar in Schuldverschreibungen einer dreieinhalbprocentigen consolidirten Mecklenburgischen Landes-Anleihe zum gleichen Nennbetrage mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1893 an, mit der ausdrücklich vereinbarten Bestimmung, daß unter Verzicht auf alle Nachforderungen aus § 16 des Statuts an diesem Kaufpreise die Gesammtheit der Inhaber der Prioritäts-Stamm-Actien zum Betrage von

// 1925000 Mark //

Eine Million Neun Hundert Fünf und Zwanzig Tausend Mk.,

und die Gesammtheit der Inhaber der Stamm-Actien Littera A zum Betrage von

// 590000 Mark //

Fünfhundert und Neunzig Tausend Mark

participiren, die Inhaber der Stamm-Actien Littera B aber ausfallen.

Die Bestimmungen des § 41 Absatz 1 des revidirten Statuts treten hiedurch außer Kraft.

Demgemäß wird die Großherzogliche Regierung vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an den Inhabern von Prioritäts-Stamm-Actien und von Stamm-Actien Littera A der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen pro 1893 und folgende und Talons eine Abfindung anbieten und zwar

den Inhabern von Prioritäts-Stamm-Actien für je 4 Actien à 500 *M.* Schuldverschreibungen einer dreieinhalbprocentigen consolidirten Mecklenburgischen Landes-Anleihe von Elfhundert Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1893 an

und

den Inhabern von Stamm-Actien Littera A für je 2 Actien à 500 *M.* Schuldverschreibungen einer dreieinhalbprocentigen consolidirten Mecklenburgischen Landes-Anleihe von Fünfhundert Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1893 an.

Die Großherzogliche Regierung wird auch bei einem Angebot von weniger als 4 bezw. 2 Actien einen Umtausch gegen consolidirte Schuldverschreibungen eintreten lassen, jedoch muß der betreffende Actionär es sich gefallen lassen, daß ihm in diesem Falle für jede Actie neben Consols,

soweit es sich um Beträge unter 100 *M.* handelt, die entsprechende Baarzahlung geleistet wird.

Die Schuldverschreibungen werden von der Großherzoglichen Schuldentilgungs-Commission vollzogen und sind seitens der Inhaber unkündbar, seitens der Großherzoglichen Regierung aber nicht vor dem 1. Januar 1900 kündbar.

Außerdem gewährt die Großherzogliche Regierung den Inhabern von Stamm-Actien Lit. A beim Umtausch ihrer Actien eine baare Zuzahlung von fünf Procent des Nennwerths der zum Umtausch gebrachten Actien.

Die Großherzogliche Regierung wird in der Höhe der eingetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Maßgabe ihres Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht aus.

Die Bekanntmachung erfolgt spätestens vier Wochen vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist dreimal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird die Großherzogliche Regierung eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§ 3.

Außerdem übernimmt die Großherzogliche Regierung die nach der Bilanz für das Jahr 1892 vorhandenen Schulden, insbesondere übernimmt dieselbe als Selbstschuldner die mit Genehmigung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern von der Gesellschaft contrahirte Prioritätsschuld von 200 000 *M.*, welche letztere die Gesellschaft in Maßgabe der Anleihebedingungen zur Rückzahlung zum 1. Juli 1894 zu kündigen sich verpflichtet.

Dagegen bleibt die Uebernahme einer eventuell aus den Betriebseinnahmen an die Betriebsunternehmung zu leistenden Nachzahlung auf Betriebskosten für 1892 und frühere Jahre ausdrücklich ausgeschlossen.

§ 4.

Mit dem Tage der Uebergabe des Kaufobjects (§ 5) erfolgt die Auflösung der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung der Großherzoglichen Regierung von der vom Großherzoglichen Ministerium des Innern zu bezeichnenden Großherzoglichen Behörde bewirkt.

§ 5.

Die Uebergabe des Kaufobjects wird entweder im zweiten oder im dritten auf die Perfection dieses Vertrages folgenden Monat an einem von der Großherzoglichen Regierung zu bestimmenden Tage bewirkt. Im Einverständnisse mit dem Vorstande kann die Uebergabe noch um einen weiteren Monat hinausgeschoben werden.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach Perfection dieses Vertrages das zur Uebertragung des Grundeigenthums der Gesellschaft an die Großherzogliche Regierung etwa Erforderliche zu veranlassen.

Es soll übrigens bereits vom 1. Januar 1893 ab die Verwaltung und der Betrieb des Gesellschaftsunternehmens für Rechnung der Großherzoglichen Regierung erfolgen bezw. als erfolgt angesehen werden, so daß ihr also die Intraden des Unternehmens schon von diesem Tage ab zufallen. Die Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft wird in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse der Großherzoglichen Regierung in bisheriger Weise durch ihren Vorstand und ihren Betriebsunternehmer führen lassen.

Das Einverständniß des Betriebsunternehmers zu dieser Bestimmung zu erwirken und die erforderliche weitere Vereinbarung mit demselben zu treffen, ist Sache der Großherzoglichen Regierung. Die Gesellschaft wird sich von der Unterzeichnung dieses Vertrages ab in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern versichern. Insbesondere wird die Gesellschaft ohne vorgängige ministerielle Genehmigung neue Anleihen nicht aufnehmen, auch andere Schulden, als solche, welche durch die ordnungsmäßige Fortführung der Gesellschaft bedingt sind, nicht contrahiren, und Schuldverbindlichkeiten, welche von der Großherzoglichen Regierung nicht übernommen worden sind, aus den Einnahmen des Betriebes nicht tilgen.

Die etwa beschlossenen Neubauten wird die Gesellschaft in Maßgabe der regiminell genehmigten Pläne fortrücken resp. ausführen.

Etwaigen, vom Großherzoglichen Ministerium des Innern bestellten Commissarien wird sie Gelegenheit geben, von dem Geschäftsbetriebe fortlaufend Kenntniß zu nehmen, soweit solches ohne Störung des Geschäftsganges thunlich ist.

§ 6.

Die Großherzogliche Regierung ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§ 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten Actien entfallenden Betrags (§ 2) behufs Vertheilung an die Inhaber der Actien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Actien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei dem zuständigen Amtsgericht hinterlegt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurtheils erfolgen darf.

§ 7.

Für das laufende und für spätere Betriebsjahre werden Dividenden nicht mehr gezahlt, weil nach diesem Vertrage (§ 5) die Intraden des Unternehmens seit dem 1. Januar 1893 der Großherzoglichen Regierung zufließen und die Gesellschaft inzwischen in die Liquidation eingetreten ist.

§ 8.

In Bezug auf die Verwaltung des Unternehmens bis zum Zeitpunkte des Ueberganges desselben auf die Großherzogliche Regierung verbleibt es bei den bestehenden Bestimmungen des Statuts.

Der Aufsichtsrath hat das Interesse der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft gegenüber der Großherzoglichen Regierung, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

Bis zur Beendigung der Liquidation der Gesellschaft wird der Aufsichtsrath in bisheriger statutenmäßiger Weise gewählt.

§ 9.

Abgesehen von dem Vorstand wird die Großherzogliche Regierung das an der Bahn angestellte Beamten- und

Dienstpersonal in den Großherzoglichen Dienst übernehmen und demgemäß die mit jenem Personal zur Zeit des Ueberganges bestehenden, sei es durch den Vorstand, sei es durch den Betriebsunternehmer abgeschlossenen Verträge erfüllen. Es sollen jedoch Veränderungen an den Dienstverträgen vom Abschluß dieses Vertrages ab ohne Zustimmung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern nicht vorgenommen werden.

Würde die Großherzogliche Regierung eine besondere Veranlassung haben, einzelne Beamte oder Bedienstete von der Uebernahme in den Großherzoglichen Dienst auszubescheiden, so ist die Gesellschaft verpflichtet, die Kündigung dieser Personen vorzunehmen bezw. durch den Betriebsunternehmer zu veranlassen, und zwar so rechtzeitig, daß thunlichst mit der Uebergabe des Kaufobjects die Kündigungsfrist ihre Endschaft erreicht.

Sollte in einzelnen Fällen die Kündigungsfrist noch nicht abgelaufen sein, so wird die Großherzogliche Regierung den betreffenden Beamten während des Laufes der Kündigungsfrist das ihnen gebührende Einkommen gegen Verrichtung der ihnen nach ihrer Anstellung obliegenden Geschäfte während dieser Zeit gewähren.

Die Uebernahme des Beamten- und Dienstpersonals in den Großherzoglichen Dienst erfolgt aber ferner nur unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die Beamte und Bedienstete sich einverstanden erklären, daß vom Zeitpunkte des Ausscheidens der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft aus der Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen an auf sie die Bestimmungen der Verordnung vom 23. Mai 1892, betreffend die Pensionsverhältnisse der in der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung angestellten Beamten und deren Hinterbliebenen, zur Anwendung kommen und zwar unter Anrechnung der Beitragsjahre, welche sie jener Pensionskasse angehört oder für welche sie in Folge von Nachversicherung nachgezahlt haben.

In alle rücksichtlich dieser Kasse von der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft in Maßgabe des Statuts derselben übernommenen Verbindlichkeiten tritt die Großherzogliche Regierung ein.

Würden einzelne Beamte oder Bedienstete den Uebertritt in den Großherzoglichen Dienst unter den obigen

Bedingungen ablehnen, so ist es Sache der Gesellschaft bezw. des Betriebsunternehmers, sich mit diesen Beamten wegen aller ihrer aus den Anstellungsbedingungen hergeleiteten Ansprüche auf ihre Kosten abzufinden.

§ 10.

Seitens der Großherzoglichen Regierung wird die Genehmigung des Landtags sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. März 1894 ertheilt worden ist.

§ 11.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection (§ 10) für die Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

So geschehen zu Parchim, den 26. September 1893.

Die Großherzoglichen Commissarien.
gez. **W. Schmidt.**
gez. **A. v. Pressentin.**
gez. **J. v. Prollius.**

Der Vorstand der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft.
gez. **C. Peeck.**

2. Nebenvertrag zu dem Vertrage,

betreffend

den Ankauf der Mecklenburgischen Südbahn.

Zu dem am heutigen Tage vollzogenen Vertrage betreffend den Verkauf des gesammten Unternehmens der Mecklenburgischen Südbahn an die Großherzogliche Regierung sind zwischen den unterzeichneten Commissarien des Großherzoglichen Staatsministeriums und dem unterzeichneten Vorstand der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft noch folgende Bestimmungen und Verabredungen getroffen worden, welche mit den Vereinbarungen des Vertrages selbst gleiche Kraft und Gültigkeit haben sollen.

I.

(Zum § 1 des Vertrages.)

1. Die nach § 1 der Großherzoglichen Regierung mitzuüberweisenden Fonds betragen nach der Bilanz vom 31. December 1892:

   a. der Schwellenfonds . . . . 31 384 ℳ 27 ₰
   b. der Schneeschutzfonds . . . 956 ℳ 13 ₰
   c. der Restbestand der Anleihe . 6 168 ℳ 66 ₰
   d. der Restbestand der Baukasse 10 814 ℳ 93 ₰

   (noch zu verrechnen.)

   Außerdem geht über der Karow'er Bahnhofsfonds nach zuzulegender Berechnung. Dagegen ist aus den obigen Summen die Schuld der Gesellschaft an die Local-Eisenbahnen-Gesellschaft zu Hamburg für den Bahnhof Neubrandenburg mit 17 500 ℳ zu berichtigen.

2. Zu den vorräthigen und mitübergehenden der Gesellschaft gehörigen Oberbaumaterialien sind selbstverständlich auch die an der Strecke und auf den Stationen vorhandenen, zur Auswechslung bestimmten Weichen, Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug zu rechnen.

3. Das rollende Material, welches zur Zeit sich im Eigenthume und Besitze der Gesellschaft befindet, besteht aus

8 dreiachsigen Tenderlocomotiven,
8 Personenwagen II. und III. Cl.,
4 Personenwagen III. Cl.,
3 Gepäckwagen mit Postabtheilung,
41 bedeckten Güterwagen,
72 offenen Güterwagen eingeschlossen Arbeitswagen,
6 Langholzwagen,
3 Viehwagen,
7 Bahnmeisterwagen,
1 Draisine.

4. *) Der Vorstand der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft, welcher das hier anliegende Verzeichniß der von ihm mit den Verwaltungen der anschließenden Bahnen und mit den Adjacenten vereinbarten Verträge aufgestellt hat, erklärt, daß das Verzeichniß nach seinem besten Wissen aufgemacht ist.

II.

(Zum § 4 des Vertrages.)

Durch den § 4 Abs. 1 wird der Tag bestimmt, mit welchem die Gesellschaft in das Liquidations-Verfahren eintritt, mit anderen Worten, mit welchem das Liquidations-Verfahren beginnt.

III.

(Zum § 5 des Vertrages.)

Sollte die Großherzogliche Regierung auf Grund der Bestimmung im Abs. 2 dieses Paragraphen auch die Verlassung solcher Grundstücke auf sich beantragen, welche noch nicht auf die Gesellschaft verlassen worden sind, so übernimmt sie auch die mit der etwa erforderlichen vorgängigen Verlassung auf die Gesellschaft verbundenen Kosten.

IV.

(Zum § 8 des Vertrages.)

Die Mitglieder des Aufsichtsraths erhalten bis zu seiner mit der Beendigung des Liquidationsverfahrens erfolgenden definitiven Auflösung die ihnen nach den zur Zeit geltenden Gesellschaftsbeschlüssen zustehenden Bezüge.

*) Von dem Abdruck der Anlage ist Abstand genommen.

Zur Entschädigung des zeitigen Vorstandes der Gesellschaft und des Vorsitzenden des Aufsichtsraths für die Aufgabe ihrer Bezüge und für die ihnen durch die Verkaufsverhandlungen ꝛc. erwachsenden vermehrten Arbeiten stellt die Großherzogliche Regierung dem Aufsichtsrath eine Summe von

// 25000 Mark //

buchstäblich: **Fünfundzwanzigtausend Mark**

zur Verfügung.

Außerdem verbleiben den Mitgliedern des Aufsichtsraths und dem Vorstande ihre Freikarten auf der Mecklenburgischen Südbahn auf 10 Jahre vom 1. Januar 1894 an.

V.

(Zum § 9 des Vertrages.)

Der Vorstand wird, wenn nicht besondere Bedenken entgegenstehen sollten, noch vor der Perfection des Vertrages die Beamten und Angestellten wegen ihres Uebertritts in den Großherzoglichen Dienst befragen und diejenigen von ihnen, welche solchen Uebertritt ablehnen sollten, rechtzeitig kündigen.

So geschehen zu Parchim, den 26. September 1893.

Die Großherzoglichen Commissarien.

gez.: **W. Schmidt.**
gez.: **A. v. Pressentin.**
gez.: **J. v. Prollius.**

Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft.

gez.: **C. Peeck.**

3. Vertrag

mit dem

Herrn Herrmann Bachstein zu Berlin, betreffend den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, sowie die Auflösung seiner Verträge mit der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft und mit der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft über den Betrieb der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn.

Zwischen den Herren Ministerialdirector Schmidt, Ministerialrath von Pressentin und Ministerialrath von Prollius als Commissarien des Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Staatsministeriums einerseits und dem Herrn Herrmann Bachstein zu Berlin andrerseits ist mit Bezug auf die zwischen den vorgenannten Commissarien des Großherzoglichen Staatsministeriums und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft sowie der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft abzuschließenden Verträge, betreffend den Ankauf dieser Bahnen, das Nachstehende vereinbart worden.

1.

Herr Bachstein erklärt, daß er als Inhaber der sämmtlichen Actien der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft mit dem in

Anlage A*)

angeschlossenen Entwurf eines Vertrages über den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn allen Inhalts einverstanden sei und verpflichtet sich, der Großherzoglich

*) Von dem Abdruck der Anlage ist Abstand genommen, da dieselbe mit dem hier sub Nr. 4 anliegenden Vertrage, betr. den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, übereinstimmt.

Mecklenburgischen Regierung, sobald der Vertrag perfect geworden ist, die Actien mit Talons und Dividendenscheinen gegen die im § 4 des Vertragsentwurfs stipulirte Abfindung zu überliefern.

2.

Herr Bachstein erklärt sich ferner unter der Bedingung der Perfection des Vertrages über den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn in Rücksicht auf die durch denselben ihm als Inhaber der sämmtlichen Actien der Gesellschaft gewährte Abfindung damit einverstanden, daß sein mit der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossener Betriebsvertrag vom 10. September 1890 als mit dem 1. Januar 1893 erloschen angesehen wird, so daß die Intraden des Unternehmens schon von diesem Tage ab der Großherzoglichen Regierung zufallen, während Herr Bachstein von dem gleichen Zeitpunkt an keinen Anspruch auf einen Antheil an den Betriebsergebnissen hat und seinerseits auf jegliche Entschädigungsansprüche wegen Auflösung des Betriebsvertrages, sei es gegen die Großherzogliche Regierung, sei es gegen die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft ausdrücklich verzichtet.

Herr Bachstein wird bis zur Uebernahme der Verwaltung der Bahn Seitens der Großherzoglichen Regierung, welche innerhalb der ersten drei Monate des Jahres 1894 erfolgen soll, den Betrieb der Bahn in bisheriger Weise und nach den im Betriebsvertrage getroffenen Bestimmungen als Beauftragter der Großherzoglichen Regierung für deren Rechnung und Gefahr, übrigens ohne Anspruch auf Vergütung fortsetzen, auch die Bahn mit Zubehör einschließlich der der Gesellschaft gehörigen Betriebsmittel in einem solchen Zustande abliefern, wie ihn die Gesellschaft bei einer Ablieferung an sie zu fordern berechtigt ist.

3.

Weiter erklärt sich Herr Bachstein unter der Bedingung der Perfection des Vertrages über den Ankauf der Mecklenburgischen Südbahn damit einverstanden, daß sein mit der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft abgeschlossener Betriebsvertrag vom 15. Juli 1884 als mit dem 1. Januar 1893 erloschen angesehen wird, so daß die Intraden des Unternehmens schon von diesem Tage ab der Großherzoglichen Regierung zufallen, während

Herr Bachstein von dem gleichen Zeitpunkt an keinen Anspruch auf einen Antheil an den Betriebsergebnissen hat.

Herr Bachstein wird bis zur Uebernahme der Verwaltung der Mecklenburgischen Südbahn Seitens der Großherzoglichen Regierung, welche innerhalb der ersten drei Monate des Jahres 1894 erfolgen soll, den Betrieb der Bahn in bisheriger Weise und nach den im Betriebsvertrage getroffenen Bestimmungen als Beauftragter der Großherzoglichen Regierung für deren Rechnung und Gefahr, übrigens ohne Anspruch auf Vergütung fortsetzen, auch die Bahn mit Zubehör einschließlich der der Gesellschaft gehörigen Betriebsmittel in einem solchen Zustande abliefern, wie ihn die Gesellschaft bei einer Ablieferung an sie zu fordern berechtigt ist.

Zugleich verpflichtet sich Herr Bachstein, eine Erklärung der Local-Eisenbahnen-Betriebsgesellschaft innerhalb 4 Wochen beizubringen, wonach diese Gesellschaft auf das ihr im § 17 des Betriebsvertrages vom 15. Juli 1884 eingeräumte Recht des Eintritts in den Vertrag bündigst verzichtet.

4.

Herr Bachstein verpflichtet sich, eine weitere Erklärung der Local-Eisenbahnen-Betriebsgesellschaft innerhalb 4 Wochen beizubringen, durch welche diese Gesellschaft für den Fall der Perfection des Vertrages über den Ankauf der Mecklenburgischen Südbahn Seitens der Großherzoglichen Regierung in die Aufhebung des von ihr mit der Mecklenburgischen Südbahn de dato Parchim, 28. April 1883 abgeschlossenen Vertrags willigt und auf alle ihr aus diesem Vertrage oder aus einem sonstigen Rechtsgrunde gegen die Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft zustehenden Rechtsansprüche, insbesondere auf eine Erstattung der von ihr in Grundlage der übernommenen Garantie zur Verzinsung sowohl der Stamm-Prioritäts-Actien wie auch der Stammactien Lit. A der Südbahn-Gesellschaft geleisteten Vorschüsse bündigst verzichtet und sich zur Herausgabe der sämmtlichen von ihr erworbenen Dividendenscheine jener Actien verpflichtet.

5.

Für die sub 3 und 4 vereinbarte vorzeitige Aufgabe seines Betriebsvertrages und die sonstigen daselbst übernommenen Verpflichtungen wird die Großherzogliche

Regierung dem Herrn Bachstein eine Abfindung in $3^1/_2$ %igen Mecklenburgischen Consols zum Nominalbetrage von

// **610000 Mark** //

buchstäblich: **sechshundert und zehntausend Mark**

mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1893 an gewähren, lieferbar nach moniturfrei geschehener Uebergabe des Betriebes an die Großherzogliche Regierung.

Die Vorschüsse, welche Herr Bachstein der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft für den Erneuerungsfonds und für Verzinsung und Amortisation der Anleihen, für Erweiterung der Station Gallin, für Erwerbung von Kiesgruben und an Eintrittsgeld in die Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen gemacht hat, sowie den zu 57000 ℳ angenommenen Kaufpreis des hypothekenfrei zu überliefernden Hauses in Waren einschließlich der entstandenen Kosten der Herstellung desselben wird die Großherzogliche Regierung demselben in $3^1/_2$ %igen Mecklenburgischen Consols zum Nennwerthe von

// **120000 Mark** //

buchstäblich: **hundert und zwanzig tausend Mark,**

mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1893 ab erstatten.

Die dem Herrn Bachstein eigenthümlich gehörenden, bei der Uebergabe des Unternehmens vorhandenen Bestände an Betriebsmaterialien werden demselben nach Anschaffungswerth und die ihm gehörigen Bestände des Inventars werden demselben, wenn die Großherzogliche Regierung dieselben übernehmen will, nach Taxe bezahlt.

Dagegen sind selbstverständlich die zur Zeit der Uebergabe des Unternehmens noch in Händen des Herrn Bachstein befindlichen Bestände der Anleihen der Südbahn-Gesellschaft nach zuzulegender Liquidation an die Großherzogliche Regierung auszuliefern.

Herr Bachstein erklärt, daß er durch Zahlung dieser Summen wegen aller und jeder aus dem Betriebsvertrage oder sonstigen Abmachungen und Rechtsgründen herzuleitenden Ansprüche an die Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft befriedigt sei und verzichtet seinerseits ausdrücklich auf jegliche Entschädigungsansprüche wegen Auflösung des Betriebsvertrages, sei es gegen die Großherzogliche Regierung, sei es gegen die Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft.

6.

Die Großherzogliche Regierung sichert dem Herrn Herrmann Bachstein zu:

a. daß die an den Wagen und Locomotiven der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn erforderlichen Reparaturen in einer der Eisenbahn-Werkstätten der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung, bis zu welcher der Transport ab Neubrandenburg frachtfrei zu erfolgen hat, unter Berechnung der Selbstkosten, gegen deren Aufstellung dem Herrn Herrmann Bachstein Monituren nicht zustehen, mit einem Zuschlage von 100 Procent für Werkstattsunkosten jederzeit ausgeführt werden sollen;

b. daß die Großherzogliche Eisenbahn-Verwaltung der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn zu gemeinsamen Transporten leere Wagen stellen wird, soweit der eigene Wagenbestand der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung solche Gestellung gestattet, für deren Uebergang alsdann ebenso, wie für die auf die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn beladen übergehenden eigenen oder fremden Wagen lediglich die Bestimmungen und Bedingungen des Vereins-Wagen-Regulativs maßgebend sein sollen.

Bezüglich der Mitbenutzung des Bahnhofs in Neubrandenburg Seitens der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahngesellschaft normirt der von dem Vorstand dieser Gesellschaft mit dem Vorstand der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft geschlossene Vertrag de dato 2. October 1884. Jedoch wird nach bestehender Vereinbarung für die Zeit des Betriebsvertrages des Herrn Herrmann Bachstein bezüglich der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn, also bis zum Jahre 1900 und eventuell bei der Herrn Herrmann Bachstein zustehenden Verlängerung des Betriebsvertrages um 10 Jahre bis zum Jahre 1910, die in § 6 des Vertrags der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn-Gesellschaft auferlegte Beitragssumme nicht gezahlt.

7.

Die Großherzogliche Regierung tritt in die in den Anlagen B*) und C*)

aufgeführten Verträge des Herrn Bachstein mit

*) Von dem Abdruck der Anlagen ist Abstand genommen.

Restaurateuren, Rollfuhrleuten, Pächtern von Lagerplätzen, mit Lieferanten ꝛc., welche hieneben angeschlossen sind, ein.

Die bei Herrn Bachstein gestellten Cautionen der Beamten, Frachtcreditnehmer, Rollfuhrleute und Restaurateure gehen bei Uebernahme der Verwaltung der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn Seitens der Großherzoglichen Regierung auf die letztere über.

Wachende Vorschüsse an Feuerversicherungsprämien, welche über die Zeit bis zum 1. Januar 1893 vom Herrn Herrmann Bachstein vorausbezahlt sind, werden demselben besonders vergütet.

8.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn nicht bis zum 1. März 1894 die über den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn Seitens der Commissarien des Großherzoglichen Staatsministeriums abzuschließenden Verträge die landesherrliche Genehmigung erhalten haben.

So geschehen zu Parchim, den 26. September 1893.

Die Großherzoglichen Commissarien.
gez. W. Schmidt.
gez. A. v. Pressentin.
gez. J. v. Prollius.

gez. Herrmann Bachstein.

4. Vertrag,

betreffend

den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Zwischen den Herren Ministerialdirector Schmidt, Ministerialrath von Pressentin und Ministerialrath von Prollius als Commissarien des Großherzoglichen Staatsministeriums einerseits und dem Vorstande der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft andererseits ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der Actionäre der genannten Gesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft tritt an die Großherzogliche Regierung ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienst- und Dienstwohngebäuden und deren Einrichtungen, der Werkstatt, den Dispositionsgrundstücken u. s. w., sämmtliche Fonds der Gesellschaft, ferner die Oberbaumaterialien- und Inventarienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Parchim-Ludwigsluster Eisenbahnunternehmen zustehende Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgendwelche Ausnahme auf die Großherzogliche Regierung über.

§ 2.

Der für die Abtretung ihrer Rechte (§ 1) an die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft von der Großherzoglichen Regierung zu zahlende Kaufpreis beträgt

// 1800000 Mark //

buchstäblich: **eine Million achthunderttausend Mark.**

Außerdem übernimmt die Großherzogliche Regierung die nach der Bilanz für das Jahr 1892 vorhandenen Schulden, insbesondere übernimmt dieselbe als Selbstschuldner die mit Genehmigung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern von der Gesellschaft contrahirte Prioritätsschuld sowie die gleichfalls genehmigte Anleihe von 120000 *M.* vom Jahre 1883 in ihrem aus der Bilanz pro 1892 sich ergebenden Bestande. Die Gesellschaft ist verpflichtet, diese Schulden in Maßgabe der Anleihebedingungen zur Rückzahlung zum 1. Juli 1894 zu kündigen.

§ 3.

Mit dem Tage der Uebergabe des Kaufobjects (§ 5) erfolgt die Auflösung der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung der Großherzoglichen Regierung von der vom Großherzoglichen Ministerium des Innern zu bezeichnenden Großherzoglichen Behörde bewirkt.

§ 4.

Die Großherzogliche Regierung ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an den Inhabern von Actien der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen pro 1893 flg. und Talons, eine Abfindung anzubieten, und zwar für je 1 Actie à 500 *M.* Schuldverschreibungen einer dreiundeinhalbprocentigen consolidirten Mecklenburgischen Landesanleihe zum Nennwerthe von funfzehnhundert Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1893 an.

Die Schuldverschreibungen werden von der Großherzoglichen Schuldentilgungs-Commission vollzogen und sind seitens der Inhaber unkündbar, seitens der Großherzoglichen Regierung aber nicht vor dem 1. Januar 1900 kündbar.

Die Großherzogliche Regierung wird in der Höhe der eingetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Maßgabe ihres Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht aus.

Die Bekanntmachung erfolgt spätestens vier Wochen vor dem Beginne des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist dreimal in Zwischenräumen von

wenigstens einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird die Großherzogliche Regierung eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§ 5.

Die Uebergabe des Kaufobjects wird entweder im zweiten oder im dritten auf die Perfection dieses Vertrages folgenden Monat an einem von der Großherzoglichen Regierung zu bestimmenden Tage bewirkt. Im Einverständnisse mit dem Vorstand kann die Uebergabe noch um einen weiteren Monat hinausgeschoben werden.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach Perfection dieses Vertrages das zur Uebertragung des Grundeigenthums der Gesellschaft an die Großherzogliche Regierung etwa Erforderliche zu veranlassen.

Es soll übrigens bereits vom 1. Januar 1893 ab die Verwaltung und der Betrieb des Gesellschaftsunternehmens für Rechnung der Großherzoglichen Regierung erfolgen bezw. als erfolgt angesehen werden, so daß ihr also die Intraden des Unternehmens schon von diesem Tage ab zufallen.

Die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft wird in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse der Großherzoglichen Regierung in bisheriger Weise durch ihren Vorstand und ihren Betriebsunternehmer führen lassen.

Das Einverständniß des Betriebsunternehmers zu dieser Bestimmung zu erwirken und die erforderliche weitere Vereinbarung mit demselben zu treffen, ist Sache der Großherzoglichen Regierung. Die Gesellschaft wird sich von der beiderseitigen Unterzeichnung dieses Vertrages ab in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern versichern. Insbesondere wird die Gesellschaft ohne vorgängige ministerielle Genehmigung neue Anleihen nicht aufnehmen, auch andere Schulden als solche, welche durch die ordnungsmäßige Fortführung der Gesellschaft bedingt sind, nicht contrahiren und Schuldverbindlichkeiten, welche von der Großherzoglichen Regierung nicht übernommen worden sind, aus den Einnahmen des Betriebes nicht tilgen.

Die etwa beschlossenen Neubauten wird die Gesellschaft in Maßgabe der regiminell genehmigten Pläne fortrücken resp. ausführen.

Etwaigen, vom Großherzoglichen Ministerium des Innern bestellten Commissarien wird sie Gelegenheit geben, von dem Geschäftsbetriebe fortlaufend Kenntniß zu nehmen, soweit solches ohne Störung des Geschäftsganges thunlich ist.

§ 6.

Die Großherzogliche Regierung ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§ 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten Actien entfallenden Betrags (§ 4) behufs statutenmäßiger Vertheilung an die Inhaber der Actien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Actien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei dem zuständigen Amtsgericht hinterlegt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurtheils erfolgen darf.

§ 7.

Für das laufende und für spätere Betriebsjahre werden Dividenden nicht mehr gezahlt, weil nach diesem Vertrage (§ 5) die Intraden des Unternehmens seit dem 1. Januar 1893 der Großherzoglichen Regierung zufließen und die Gesellschaft inzwischen in die Liquidation eingetreten ist.

§ 8.

In Bezug auf die Verwaltung des Unternehmens bis zum Zeitpunkte des Ueberganges desselben auf die Großherzogliche Regierung verbleibt es bei den bestehenden Bestimmungen des Statuts.

Der Aufsichtsrath hat das Interesse der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft gegenüber der Großherzoglichen Regierung, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten. Bis zur Beendigung

der Liquidation der Gesellschaft bleiben die gegenwärtigen Mitglieder des Aufsichtsraths in Function. Für den Fall des Ausscheidens von einzelnen der bisherigen Aufsichtsrathsmitglieder während des Liquidationsverfahrens steht den übrigen Aufsichtsrathsmitgliedern ein Cooptationsrecht zur Ergänzung des Aufsichtsrathes bis zur statutenmäßigen Zahl aus den bisherigen Actionären und den Mitgliedern der Magistrate der bisher betheiligten Communen zu, ohne daß der Actienbesitz die Vorbedingung der Wählbarkeit in den Aufsichtsrath bildet.

§ 9.

Abgesehen von dem Vorstand wird die Großherzogliche Regierung das an der Bahn angestellte Beamten- und Dienstpersonal in den Großherzoglichen Dienst übernehmen und demgemäß die mit jenem Personal zur Zeit des Ueberganges bestehenden, sei es durch den Vorstand, sei es durch den Betriebsunternehmer abgeschlossenen Verträge erfüllen. Es sollen jedoch Veränderungen an den Dienstverträgen vom Abschluß dieses Vertrages ab ohne Zustimmung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern nicht vorgenommen werden.

Würde die Großherzogliche Regierung eine besondere Veranlassung haben, einzelne Beamte oder Bedienstete von der Uebernahme in den Großherzoglichen Dienst auszubescheiden, so ist die Gesellschaft verpflichtet, die Kündigung dieser Personen vorzunehmen bezw. durch den Betriebsunternehmer zu veranlassen, und zwar so rechtzeitig, daß thunlichst mit der Uebergabe des Kaufsobjects die Kündigungsfrist ihre Endschaft erreicht.

Sollte in einzelnen Fällen die Kündigungsfrist noch nicht abgelaufen sein, so wird die Großherzogliche Regierung den betreffenden Beamten während des Laufes der Kündigungsfrist das ihnen gebührende Einkommen gegen Verrichtung der ihnen nach ihrer Anstellung obliegenden Geschäfte während dieser Zeit gewähren.

Die Uebernahme des Beamten- und Dienstpersonals in den Großherzoglichen Dienst erfolgt aber ferner nur unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die Beamten und Bediensteten sich einverstanden erklären, daß vom Zeitpunkte des Ausscheidens der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft aus der Pensionskasse für Beamte

deutscher Privat-Eisenbahnen an auf sie die Bestimmungen der Verordnung vom 23. Mai 1892 betreffend die Pensionsverhältnisse der in der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung angestellten Beamten und deren Hinterbliebenen zur Anwendung kommen und zwar unter Anrechnung der Beitragsjahre, welche sie jener Pensionskasse angehört oder für welche sie in Folge von Nachversicherung nachgezahlt haben.

In alle rücksichtlich dieser Kasse von der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten in Maßgabe des Statuts derselben tritt die Großherzogliche Regierung ein.

Würden einzelne Beamte oder Bedienstete den Uebertritt in den Großherzoglichen Dienst unter den obigen Bedingungen ablehnen, so ist es Sache der Gesellschaft, bezw. des Betriebsunternehmers, sich mit diesen Beamten wegen aller ihrer aus den Anstellungsbedingungen hergeleiteten Ansprüche auf ihre Kosten abzufinden.

§ 10.

Seitens der Großherzoglichen Regierung wird die Genehmigung des Landtags sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. März 1894 ertheilt worden ist.

§ 11.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection (§ 10) für die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

So geschehen zu Parchim, den 26. September 1893.

Die Großherzoglichen Commissarien.	Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft.
gez. **W. Schmidt.**	gez. **Peeck. Jantzen.**
gez. **A. v. Pressentin.**	
gez. **J. v. Prollius.**	

5. Nebenvertrag zu dem Vertrage

betreffend

den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Bahn.

Zu dem am heutigen Tage vollzogenen Vertrage, betreffend den Verkauf des gesammten Unternehmens der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft an die Großherzogliche Regierung, sind zwischen den unterzeichneten Commissarien des Großherzoglichen Staats-Ministeriums und dem unterzeichneten Vorstand der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft noch folgende Bestimmungen und Verabredungen getroffen worden, welche mit den Vereinbarungen des Vertrages selbst gleiche Kraft und Gültigkeit haben sollen.

I.

(Zum § 1 des Vertrages.)

1. Die nach § 1 der Großherzoglichen Regierung mitzuüberweisenden Fonds betragen nach der Bilanz vom 31. December 1892
   a. der Erneuerungsfonds . . . 80 869 M. 08 ₰
   b. der statutarische Reservefonds 8 019 M. 60 ₰
   c. der Bilanz-Reservefonds . . 3 756 M. 88 ₰
   ferner die mitzuüberweisenden Effecten . . . . . 120 000 M. — ₰
   buchstäblich: hundert und zwanzigtausend Mark, in Stammactien Lit. A. der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft.
2. Zu den vorräthigen und mitübergehenden der Gesellschaft gehörigen Oberbaumaterialien sind selbstverständlich auch die an der Strecke und auf den Stationen vorhandenen, zur Auswechslung bestimmten Weichen, Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug zu rechnen.

3. Das rollende Material, welches zur Zeit sich im Eigenthume und Besitze der Gesellschaft befindet, besteht aus:

3 Locomotiven,
1 combinirt. Post- und Gepäckwagen,
4 do. Personenwagen II. und III. Klasse,
16 bedeckten Güterwagen,
2 Vieh-Etagewagen,
1 Paar (= 2 Stück) Langholzwagen,
12 offenen Güterwagen,
4 Arbeitswagen.

4. *) Der Vorstand der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft, welcher das hier anliegende Verzeichniß der von ihm mit den Verwaltungen der anschließenden Bahnen und den Adjacenten vereinbarten Verträge aufgestellt hat, erklärt, daß das Verzeichniß nach seinem besten Wissen aufgemacht ist.

II.

(Zum § 3 des Vertrages.)

Durch den § 3 Absatz 1 wird der Tag bestimmt, mit welchem die Gesellschaft in das Liquidations-Verfahren eintritt, mit anderen Worten, mit welchem das Liquidations-Verfahren beginnt.

III.

(Zum § 6 des Vertrages.)

Sollte die Großherzogliche Regierung auf Grund der Bestimmung im Absatz 2 dieses Paragraphen auch die Verlassung solcher Grundstücke auf sich beantragen, welche noch nicht auf die Gesellschaft verlassen worden sind, so übernimmt sie auch die mit der etwa erforderlichen vorgängigen Verlassung auf die Gesellschaft verbundenen Kosten.

IV.

(Zum § 8 des Vertrages.)

Die Mitglieder des Aufsichtsraths erhalten bis zu seiner mit der Beendigung des Liquidations-Verfahrens erfolgenden definitiven Auflösung die ihnen nach den zur Zeit geltenden Gesellschaftsbeschlüssen zustehenden Bezüge.

Zur Entschädigung des zeitigen Vorstandes der Gesellschaft für die Aufgabe seiner Bezüge und für die ihm

*) Von dem Abdruck der Anlage ist abgesehen.

durch die Verkaufs-Verhandlungen u. s. w. erwachsenden vermehrten Arbeiten stellt die Großherzogliche Regierung dem Aufsichtsrath eine Summe von 5000 *M.*

buchstäblich: fünftausend Mark

zur Verfügung.

Außerdem verbleiben den Mitgliedern des Aufsichtsraths und dem Vorstande ihre Freikarten auf der Parchim-Ludwigsluster Bahn auf 10 Jahre vom 1. Januar 1894 an.

V.

(Zum § 9 des Vertrages.)

Der Vorstand wird, wenn nicht besondere Bedenken entgegenstehen sollten, noch vor der Perfection des Vertrages die Beamten und Angestellten wegen ihres Uebertritts in den Großherzoglichen Dienst befragen und diejenigen von ihnen, welche solchen Uebertritt ablehnen sollten, rechtzeitig kündigen.

So geschehen zu Parchim, den 26. September 1893.

Die Großherzoglichen Commissarien.	Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft.
gez. W. Schmidt.	gez. C. Peeck. Jantzen.
gez. A. von Pressentin.	
gez. J. von Prollius.	

6. Vertrag

betreffend

den Ankauf des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Actiengesellschaft.

Zwischen den Herren Ministerialdirector Schmidt, Ministerialrath von Pressentin und Ministerialrath von Prollius als Commissarien des Großherzoglichen Staatsministeriums einerseits und der Direction des Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actiengesellschaft andererseits ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der Actionäre der genannten Gesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Der Deutsch-Nordische Lloyd tritt an die Großherzogliche Regierung sein gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihm zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienst- und Dienstwohngebäuden und deren Einrichtungen, den Schiffen und etwaigen Hafen- und Quai-Anlagen, der Werkstatt u. s. w., sämmtliche Fonds und Effecten der Gesellschaft, einschließlich des Bestandes der Pensionskasse und sonstiger Kassenbestände, aller Forderungen derselben, ferner die Materialien- und Inventarienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Unternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten, wie die der Gesellschaft obliegenden Verpflichtungen, ohne irgend welche Ausnahme auf die Großherzogliche Regierung über.

§ 2.

Der für die Abtretung dieser Rechte (§ 1) von der Großherzoglichen Regierung zu zahlende Kaufpreis beträgt

// 5750000 Mark //

buchstäblich: fünf Millionen siebenhundertundfünfzigtausend Mark, zahlbar in Schuldverschreibungen einer dreieinhalbprocentigen Mecklenburgischen consolidirten Landesanleihe zum Nennwerthe mit Zinsscheinen vom 1. April 1894 ab.

Die Gesellschaft, welche Actien nicht ausgefertigt hat, ist verpflichtet, der Großherzoglichen Regierung bei Uebergabe des Kaufobjects gegen Zahlung des Kaufpreises Zug um Zug die sämmtlichen von ihr über die geschehenen Einzahlungen auf das Actienkapital ausgefertigten Interimsquittungen auszuhändigen und derselben ein Anerkenntniß zu ertheilen, daß die Actien voll eingezahlt sind.

Außerdem übernimmt die Großherzogliche Regierung die nach der Bilanz für das Jahr 1892 vorhandenen, bisher noch nicht getilgten Schulden, ausgenommen die von der Gesellschaft bei der Société Belge de Chemins de Fer in Brüssel contrahirte sogenannte schwebende Schuld. Die Großherzogliche Regierung wird der Gesellschaft zur Tilgung dieser letzteren Schuld den Betrag von

// 2000000 Mark //

buchstäblich: zwei Millionen Mark in Schuldverschreibungen einer dreieinhalbprocentigen Mecklenburgischen consolidirten Landesanleihe zum Nennwerthe mit Zinsscheinen vom 1. April 1894 ab, bis zu welchem Tage die Verzinsung der Schuld aus Betriebsmitteln in bisheriger Weise erfolgt, spätestens am Tage der Uebergabe des Unternehmens und vor derselben zur Verfügung stellen, und zwar gegen Quittung der Société Belge de Chemins de Fer, in welcher dieselbe sowohl über die sogenannte schwebende Schuld quittirt, wie auch wegen aller sonst etwa noch bestehenden Ansprüche und Forderungen an den Deutsch-Nordischen Lloyd sich für rein abgefunden erklärt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, diese quittirende Erklärung der Société Belge de Chemins de Fer zu erwirken und dieselbe der Großherzoglichen Regierung noch **vor** der Zahlung des Kaufpreises zu überliefern.

Die Schuldverschreibungen der Landesanleihe werden von der Großherzoglichen Schuldentilgungs-Commission vollzogen und sind seitens der Inhaber unkündbar, seitens der Großherzoglichen Regierung aber nicht vor dem 1. Januar 1900 kündbar.

§ 3.

Mit dem Tage der Uebergabe des Kaufobjects (§ 4) erfolgt die Auflösung des Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actiengesellschaft. Die Liquidation wird für Rechnung der Großherzoglichen Regierung von der vom Großherzoglichen Ministerium des Innern zu bezeichnenden Großherzoglichen Behörde bewirkt.

§ 4.

Die Uebergabe des Kaufobjects wird entweder im zweiten oder im dritten auf die Perfection dieses Vertrages folgenden Monat an einem von der Großherzoglichen Regierung zu bestimmenden Tage bewirkt; auf Wunsch der Großherzoglichen Regierung kann die Uebergabe noch um einen weiteren Monat hinausgeschoben werden.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach Perfection dieses Vertrages das zur Uebertragung des Grundeigenthums der Gesellschaft an die Großherzogliche Regierung etwa Erforderliche zu veranlassen.

Es soll übrigens bereits vom 1. Januar 1893 ab die Verwaltung und der Betrieb des Gesellschaftsunternehmens für Rechnung der Großherzoglichen Regierung erfolgen bezw. als erfolgt angesehen werden, so daß ihr also die Intraden des Unternehmens schon von diesem Tage ab zufallen. Der Deutsch-Nordische Lloyd wird in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse der Großherzoglichen Regierung in bisheriger Weise durch seine Direction führen lassen, wird sich folgeweise von der Unterzeichnung dieses Vertrages ab in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern versichern. Insbesondere wird der Deutsch-Nordische Lloyd ohne vorgängige ministerielle Genehmigung neue Anleihen nicht aufnehmen, auch andere Schulden als solche, welche durch die ordnungsmäßige Fortführung des Betriebes bedingt sind, nicht contrahiren und Schuldverbindlichkeiten, welche von der Großherzoglichen Regierung nicht übernommen worden sind, aus den Einnahmen des Betriebes nicht tilgen.

Die etwa beschlossenen Neubauten wird die Gesellschaft in Maßgabe der regiminell genehmigten Pläne fortrücken resp. ausführen.

Etwaigen, vom Großherzoglichen Ministerium des Innern bestellten Commissarien wird sie Gelegenheit geben, von dem Geschäftsbetriebe fortlaufend Kenntniß zu nehmen.

§ 5.

Für das laufende und für spätere Betriebsjahre werden Dividenden nicht mehr gezahlt, weil nach diesem Vertrage (§ 4) die Intraden des Unternehmens seit dem 1. Januar 1893 der Großherzoglichen Regierung zufließen und die Gesellschaft inzwischen in die Liquidation eingetreten ist.

§ 6.

In Bezug auf die Verwaltung des Unternehmens bis zum Zeitpunkt des Ueberganges desselben auf die Großherzogliche Regierung verbleibt es bei den bestehenden Bestimmungen des Statuts.

Der Aufsichtsrath hat das Interesse des Deutsch-Nordischen Lloyd gegenüber der Großherzoglichen Regierung, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten. Bis zur Beendigung der Liquidation der Gesellschaft bleiben die gegenwärtigen Mitglieder des Aufsichtsraths in Function. Für den Fall des Ausscheidens von einzelnen der bisherigen Aufsichtsrathsmitglieder während des Liquidationsverfahrens erfolgt Neuwahl nach Vorschrift des Statuts.

§ 7.

Abgesehen von den Mitgliedern der Direction wird die Großherzogliche Regierung das an der Bahn angestellte Beamten- und Dienstpersonal in den Großherzoglichen Dienst übernehmen und demgemäß die mit jenem Personal zur Zeit des Ueberganges bestehenden Verträge erfüllen. Es sollen jedoch Veränderungen an den Dienstverträgen vom Abschluß dieses Vertrages ab ohne Zustimmung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern nicht vorgenommen werden.

Würde die Großherzogliche Regierung eine besondere Veranlassung haben, einzelne Beamte oder Bedienstete

von der Uebernahme in den Großherzoglichen Dienst auszubescheiden, so ist die Gesellschaft verpflichtet, die Kündigung dieser Personen vorzunehmen und zwar so rechtzeitig, daß thunlichst mit der Uebergabe des Kaufobjects die Kündigungsfrist ihre Endschaft erreicht.

Sollte in einzelnen Fällen die Kündigungsfrist noch nicht abgelaufen sein, so wird die Großherzogliche Regierung den betreffenden Beamten während des Laufes der Kündigungsfrist das ihnen gebührende Einkommen gegen Verrichtung der ihnen nach ihrer Anstellung obliegenden Geschäfte während dieser Zeit gewähren.

Die Uebernahme des Beamten- und Dienstpersonals in den Großherzoglichen Dienst erfolgt aber ferner nur unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die Beamte und Bedienstete sich einverstanden erklären, daß sie aus der Pensions- und Unterstützungskasse des Deutsch-Nordischen Lloyd ausscheiden, und daß von dem von der Großherzoglichen General-Eisenbahn-Direction zu bestimmenden Zeitpunkte dieses Ausscheidens an auf sie die Bestimmungen der Verordnung vom 23. Mai 1892, betreffend die Pensionsverhältnisse der in der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung angestellten Beamten und deren Hinterbliebenen, zur Anwendung kommen, und zwar unter Anrechnung der Beitragsjahre, welche sie der Pensions- und Unterstützungskasse des Deutsch-Nordischen Lloyd angehört haben.

Die Großherzogliche Regierung tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Kasse vom Deutsch-Nordischen Lloyd übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmäßigen Rechte der Gesellschaft werden künftig durch die Großherzogliche General-Eisenbahn-Direction ausgeübt.

Würden einzelne Beamte oder Bedienstete den Uebertritt in den Großherzoglichen Dienst unter den obigen Bedingungen ablehnen, so ist es Sache der Gesellschaft, sich mit diesen Beamten wegen aller ihrer aus den Anstellungsbedingungen hergeleiteten Ansprüche auf ihre Kosten abzufinden.

Die zeitigen Mitglieder der Direction scheiden mit dem Tage der Uebergabe des Kaufobjects aus dieser ihrer Stellung aus. Vor der Uebergabe des Unternehmens ist der Großherzoglichen Regierung der Nachweis zu erbringen, daß sich die Mitglieder der Direction wegen aller

Ansprüche an die Gesellschaft befriedigt erklärt haben, und für den Fall, daß dieser Nachweis für das eine oder das andere Directionsmitglied nicht geliefert wird, eine Zusicherung der Société Belge de Chemins de Fer dahin, daß sie der Großherzoglichen Regierung die demselben gebührenden Competenzen monatlich praenumerando zur Verfügung stellt.

§ 8.

Die Großherzogliche Regierung macht zur Bedingung für die Perfection dieses Vertrages, daß zwischen der Reichs-Postverwaltung und ihr eine Verständigung über die fernere Subventionirung der Dampferlinie zwischen Warnemünde und Gjedser erzielt wird.

§ 9.

Seitens der Großherzoglichen Regierung wird die Genehmigung des Landtags sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. März 1894 ertheilt worden ist.

§ 10.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection (§ 9) für den Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actiengesellschaft, die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

So geschehen

Die Großherzoglichen Commissarien.	Deutsch-Nordischer Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actiengesellschaft.

7. Nebenvertrag zu dem Vertrage

betreffend

den Ankauf des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Actiengesellschaft.

Zu dem am heutigen Tage vollzogenen Vertrage, betreffend den Verkauf des gesammten Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actiengesellschaft an die Großherzogliche Regierung, sind zwischen den unterzeichneten Commissarien des Großherzoglichen Staatsministeriums und der unterzeichneten Direction des Deutsch-Nordischen Lloyd noch folgende Bestimmungen und Verabredungen getroffen worden, welche mit den Vereinbarungen des Vertrages selbst gleiche Kraft und Gültigkeit haben sollen.

I.

(Zum § 1 des Vertrages.)

1. Die nach § 1 der Großherzoglichen Regierung mitzuüberweisenden Fonds ꝛc. betragen nach der Bilanz vom 31. December 1892:

a. der Erneuerungsfonds laut Bilanz . 225 264 ℳ 91 ₰ als Rücklage vom Betriebsüberschuß pro 1892 . . .	89 000 ℳ — ₰	314 264 ℳ 91 ₰
b. der concessionsmäßige Reservefonds		11 467 ℳ 29 ₰
c. die Pensionskasse		114 502 ℳ 59 ₰
nämlich:		
1. in Hypotheken auf das Verwaltungsgebäude .	60 000 ℳ — ₰	

2. in 40 000 ℳ Preußischen 3 1/2 %igen Consols . 39 099 ℳ — ₰
3. baar . . 15 403 ℳ 59 ₰

Ferner sind mitzuüberweisen:

d. die dem Deutsch-Nordischen Lloyd gehörigen Actien der Nordischen Dampfschifffahrtsgesellschaft zum Nenn-Betrage von . . . . 25 000 ℳ — ₰

e. die hypothekarisch auf die Schiffe der Nordischen Dampfschifffahrts-gesellschaft eingetragene Forderung des Deutsch-Nordischen Lloyd an die Gesellschaft zum Betrage von . . . . . 110 000 ℳ — ₰

2. Zu den vorräthigen und mitübergehenden Betriebs- und Werkstatt-Materialien gehören selbstverständlich auch die an der Strecke und auf den Stationen vorhandenen, zur Auswechselung bestimmten Weichen, Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug.

3. Das rollende Material, welches zur Zeit sich im Eigenthume und Besitze der Gesellschaft befindet, besteht aus:

9 Personenzugs-Locomotiven,
2 Güterzugs-Locomotiven,
4 Tender-Locomotiven,
12 Personenwagen I. und II. Klasse,
18 „ III. Klasse,
8 „ IV. Klasse,
6 Gepäckwagen,
45 bedeckten Güterwagen,
10 Viehwagen,
96 offenen Güterwagen,
4 Langholzwagen,
9 Umladewagen:

ferner aus 25 offenen Güterwagen, welche im Jahre 1893 geliefert sind, und für welche der Kaufpreis mit rund 60 000 ℳ noch zu zahlen ist.

An Schiffen gehören der Gesellschaft einschließlich der gesammten Ausrüstung die Raddampfer „Kaiser Wilhelm“, „König Christian“ und „Großherzog Friedrich Franz“.

4.*) Die Direction des Deutsch-Nordischen Lloyd, welche das hier anliegende Verzeichniß der von ihr abgeschlossenen und noch bestehenden Verträge aufgestellt hat, erklärt, daß das Verzeichniß nach ihrem besten Wissen aufgemacht sei und andere, die Verwaltung belastende Verträge von Bedeutung nicht beständen.

II.

(Zum § 6 des Vertrages.)

Die Mitglieder des Aufsichtsraths erhalten bis zu seiner mit der Beendigung des Liquidations-Verfahrens erfolgenden definitiven Auflösung die ihnen nach den zur Zeit geltenden Gesellschaftsbeschlüssen zustehenden Bezüge.

Außerdem verbleiben den gegenwärtigen Mitgliedern des Aufsichtsraths und der Direction ihre Freikarten auf dem Deutsch-Nordischen Lloyd auf 10 Jahre vom 1. Januar 1894 an.

Die vom Herrn Director Becké benutzte Dienstwohnung ist, sofern die Regierung nicht einen späteren Termin gestattet, zu Ostern 1894 zu räumen.

III.

(Zum § 7 des Vertrages.)

Die Direction wird, wenn nicht besondere Bedenken entgegenstehen sollten, noch vor der Perfection des Vertrages die Beamten und Angestellten wegen ihres Uebertritts in den Großherzoglichen Dienst befragen und diejenigen von ihnen, welche solchen Uebertritt ablehnen sollten, so rechtzeitig kündigen, daß thunlichst mit der Uebergabe des Kaufobjects die Kündigungsfrist ihre Endschaft erreicht. Sollte in einzelnen Fällen die Kündigungsfrist noch nicht abgelaufen sein, so wird die Großherzogliche Regierung den betreffenden Beamten während des Laufes derselben das ihnen gebührende Einkommen gegen Verrichtung der ihnen nach ihrer Anstellung obliegenden Geschäfte während dieser Zeit gewähren.

So geschehen

Die Großherzoglichen Commissarien.

Die Direction des Deutsch-Nordischen Lloyd.

*) Von dem Abdruck des Verzeichnisses ist Abstand genommen.

Begründung

der Regierungsvorlage, betreffend den Erwerb der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn und des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd.

In der dem Allerhöchsten Rescript an den Engern Ausschuß vom 26. October 1889 beigegebenen Denkschrift über den Erwerb der Mecklenburgischen Eisenbahnen sind die Gründe, welche die Großherzogliche Regierung damals bewogen haben, den Ankauf der Bahnen für Rechnung des Landes und die Vereinigung derselben in der Hand der Landesregierung den Ständen vorzuschlagen, so eingehend und noch für die heutige Lage der Verhältnisse zutreffend dargelegt, daß auf dieselbe hier lediglich Bezug genommen werden kann.

In jener Begründung ist gleichzeitig nachgewiesen, daß die Vortheile, um deretwillen die Verstaatlichung der Bahnen in Angriff genommen worden ist, in ihrem vollen Umfang erst erreicht werden, wenn es gelungen sein wird, die sämmtlichen Privatbahnen für das Land zu erwerben und deren Verwaltung in einer Hand zu vereinigen. Erst mit Erreichung dieses Zieles werden die wirthschaftlich nachtheiligen Folgen der Zersplitterung der Mecklenburgischen Bahnen völlig verschwinden und wird zum Nutzen der Verkehrsverhältnisse durch Beseitigung aller Concurrenzbestrebungen eine einfachere Gestaltung der Tarife, eine sachgemäßere Verkehrsleitung ohne Aufwendung nutzloser Transportkosten und eine bessere Ausnutzung der Betriebsmittel und Arbeitskräfte ermöglicht werden. Sehr erwünscht wäre es daher an sich schon damals gewesen, wenn sogleich die Verstaatlichung der sämmtlichen Privatbahnen hätte durchgeführt werden können, allein den verwickelten Verhältnissen der Mecklenburgischen Südbahn gegenüber und bei den zu hoch erscheinenden Forderungen des Betriebsunternehmers derselben, wie auch der Actionäre des Deutsch-Nordischen Lloyd war die Großherzogliche Regierung um so mehr veranlaßt, mit einer gewissen Vorsicht vorzugehen und die weitere Verkehrsentfaltung abzuwarten, als die Befürchtung nahe lag, daß die gleichzeitige Ueberleitung der sämmtlichen Privatbahnen in den Organismus einer neu zu begründenden Großherzoglichen Verwaltung die Organisation der letzteren erschweren könnte.

Seitdem hat die Großherzogliche Regierung der weiteren Entwicklung der unter Privatverwaltung verbliebenen Bahnen ihre Aufmerksamkeit zugewandt und ist im Laufe dieses Jahres auf eine Wiederaufnahme der Verstaatlichungsverhandlungen eingegangen, nachdem dazu der Anstoß von der Südbahn-Gesellschaft gegeben wurde, welche in Folge des von ihr eingegangenen Betriebsvertrages momentan außer Stande war, den in Folge der Verkehrssteigerung an sie herantretenden Anforderungen für Erweiterung der Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel gerecht zu werden.

A. Erwerb der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn.

Die Eröffnung solcher Verhandlungen konnte aber seitens der Großherzoglichen Regierung nicht anders geschehen, als wenn von ihr vorher eine Verständigung mit dem Betriebsunternehmer Bachstein über seine Abfindung erreicht war und diese war wiederum abhängig von der gleichzeitigen Einigung über den Erwerb der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, über deren Actien derselbe verfügt. So ist der Erwerb der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn, sowie die Abfindung des Betriebsunternehmers Bachstein bezüglich der beiden Bahnen als ein unter sich zusammenhängendes Ganzes zu betrachten; um über das ganze Geschäft aber einen Ueberblick zu gewähren, werden die Verhältnisse im Einzelnen darzulegen sein.

I. Die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Für die Erbauung dieser 25,9 km langen Bahn ist einschließlich der Erweiterungsbauten ein Kapital von . . . . 1 299 750 ℳ aufgewandt, welches aufgebracht ist durch Ausgabe von

1380 Stück Actien à 500 ℳ, gleich . . . . . 690 000 ℳ

sowie durch die unverzinsliche Landeshülfe à fonds perdu im Betrage von 521 000 ℳ und sonstige Zuschüsse, zusammen . . . . . 609 750 ℳ

Der Betrieb der Bahn ist im Juni 1880 eröffnet; derselbe ist an den Betriebsunternehmer Bachstein, zuletzt seit 1890 auf jährliche Kündigung, verpachtet und zwar gegen den Bezug der Hälfte der Jahres-Bruttoeinnahme, während die andere Hälfte der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft verbleibt. Die Verhältnisse sind dadurch sehr einfache, daß der Betriebsunternehmer sich zugleich im Besitz der sämmtlichen Actien der Gesellschaft befindet, bezw. über dieselben verfügen kann.

Zur Förderung des Baues der Mecklenburgischen Südbahn hat die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft derzeit eine mit $4^1/_2$ Procent vom 1. Juli 1891 ab mit $3^1/_2$ Procent verzinsliche, mit $1^1/_2$ Procent zu amortisirende Anleihe von . . . 120 000 ℳ aufgenommen, wofür sie zu diesem Betrage Stammactien Lit. A. der Südbahngesellschaft erhielt und noch besitzt. Zur Erweiterung ihres eigenen Unternehmens und Vermehrung der Betriebsmittel hat die Gesellschaft dann im Jahre 1891 eine weitere, mit 4 Procent verzinsliche, vom 2. Januar 1894 ab mit 2 Procent zu amortisirende Anleihe von . . . . . 150 000 ℳ

aufgenommen. Der Betrag der beiden Anleihen beläuft sich zur Zeit noch auf rund . . . . . 250 000 M.
Der Erneuerungsfond und die Reservefonds sind dotirt und betrugen Ende 1892 rund . . . . . 92 500 M.
Aus der Anleihe de 1891 war Ende 1892 noch ein Guthaben vorhanden von rund . . . . . 43 000 M.

Die Betriebsergebnisse seit Eröffnung der Bahn sind nach den Jahresberichten in der

Anlage A

zusammengestellt; in den letzten fünf Jahren waren dieselbe folgende:

Betriebsjahr	1888 M.	1889 M.	1890 M.	1891 M.	1892 M.
Betriebs-Einnahmen	180 015	181 122	192 589	192 814	203 251
Betriebs-Ausgaben	64 955	62 070	72 388	79 828	85 044
Betriebs-Ueberschuß	115 060	119 052	120 201	112 986	118 207

Der Erwähnung bedarf noch die Bestimmung im § 25 der Concessionsbedingungen der Bahn,

daß der Großherzoglichen Regierung das Recht zusteht, die Bahn nebst Zubehör nach 30 Jahren vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet käuflich zu erwerben und zwar gegen einen Kaufpreis entweder des 25fachen Betrages des Reinertrags der letzten 5 Betriebsjahre oder nach Wahl der Regierung des verwendeten Anlagekapitals, von welchem für Abnutzung eventuell ein durch Sachverständige zu ermittelnder Procentsatz in Abzug zu bringen ist.

II. Die Mecklenburgische Südbahn.

1. Für dieselbe, 116,5 km im Hauptgeleise lang, ist, den kostenfreien Theil des Grunderwerbs ungerechnet, ein Kapital von 6 008 000 M. aufgewandt, welches aufgebracht ist durch Ausgabe von
7000 Stück Stamm-Prioritätsactien à 500 M. . = 3 500 000 „
2360 Stück Stammactien Lit. A. à 500 M. . = 1 180 000 „
und 2656 Stück Stammactien Lit. B. à 500 M. = 1 328 000 M.
Die Lit. B.-Actien stellen die Landeshülfe dar und befinden sich in Händen der Großherzoglichen Regierung; die Lit. A.-Actien repräsentiren im Wesentlichen die Beiträge der Adjacenten und befinden sich größtentheils im Besitz der an der Bahn liegenden mecklenburgischen Städte und ländlicher oder städtischer Interessenten; die Prioritätsactien sind in Händen von Banken und des großen Publikums.

Das Verhältniß der verschiedenen Gattungen von Actien zu einander ist statutarisch dahin geordnet, daß die Prioritäts-Stammactien vorweg 5 Procent Dividende erhalten und im Falle der Auflösung der Gesellschaft vor allen anderen Actionären aus der verfügbaren Liquidationsmasse befriedigt werden, während die Stammactien Lit. A. in ihrem Dividendenbezug von 3 Procent und in der Befriedigung bei einer Liquidation den Prioritäts-Stammactien postponirt sind und

die Stammactien Lit. B. eine Dividende von 3 Procent erst dann erhalten, wenn die Nettoeinnahme zur Zahlung und eventuell zur Nachzahlung für frühere Jahre der sämmtlichen Dividenden an die Prioritätsactien und an die Lit. A.-Actien ausgereicht hat, bei Liquidation der Gesellschaft aber erst nach Befriedigung der Prioritätsactien und Lit. A.-Actien zur Hebung kommen.

Daneben ist den Stammactien Lit. A. von der Localeisenbahnen-Betriebs-Gesellschaft, welche zunächst den Bau und Betrieb der Bahn übernommen hatte, eine Dividende von 3 Procent auf 15 Jahre garantirt worden. —

Zur Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel ist im Jahre 1891 von der Gesellschaft eine mit 4 1/2 Procent verzinsliche, mit 3 Procent zu amortisirende Anleihe in Höhe von 200 000 M. aufgenommen worden.

Der Betrieb der Bahn ist im Januar 1885 eröffnet.

2. Der Betrieb war zunächst durch Vertrag der Localeisenbahnen-Betriebsgesellschaft in Hamburg übergeben, ist dann aber auf Grund eines Betriebsüberlassungsvertrages zwischen jener Gesellschaft und dem Betriebsunternehmer Bachstein und auf Grund eines Vertrages vom 15. Juli 1884 zwischen letzterem und der Südbahngesellschaft an H. Bachstein auf 15 Jahre verpachtet, wobei der Localeisenbahnen-Betriebsgesellschaft die Verpflichtung verblieben ist, für die Stammactien Lit. A. auf 15 Jahre, also bis zum Jahre 1900, eine jährliche Dividende von 3 Prozent zu garantiren.

In dem Bachsteinschen Betriebsvertrage ist nun bestimmt, daß der Betriebsunternehmer für die Leitung und Führung des gesammten Betriebes der Bahn 60 Procent des Bruttoertrages, mindestens aber 3600 M. pro Bahnkilometer jährlich erhält; falls in einem Jahre diese Summe nicht aufkommt, ist er zu verlangen berechtigt, daß ihm das Fehlende, sowie die Vorschüsse, welche er etwa an den Erneuerungsfonds geleistet haben sollte, aus der Brutto-Einnahme der späteren Jahre gezahlt werde, nachdem zuvor die Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds aus den Betriebseinnahmen gedeckt sind.

Diese Bestimmung beruhte auf der Erwartung, daß der Verkehr auf der Südbahn sich alsbald ähnlich gestalten werde, wie auf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, welche im Jahre 1885 schon eine Einnahme von 6500 M. pro Kilometer verzeichnen konnte; die Erwartung hat sich aber nicht erfüllt. Die Betriebsergebnisse der Südbahn seit Eröffnung derselben sind nach den Jahresberichten in

Anlage B.

zusammengestellt; in den letzten 5 Jahren waren dieselben folgende:

Betriebsjahr	1888 M.	1889 M.	1890 M.	1891 M.	1892 M.
Betriebs-Einnahmen	353 260	366 769	392 964	406 112	437 006
Betriebs-Ausgaben	219 775	203 744	206 607	242 449	245 291
Betriebs-Ueberschuß	133 485	163 025	186 357	163 663	191 715

Ausweislich der Anlage B. haben die Einnahmen erst im Jahre 1892 die Stichsumme von 3600 M. pro Kilometer erreicht, so daß sich das Verhältniß derart gestaltet hat, daß

dem Betriebsunternehmer, welcher den Betrieb mit einer Ausgabe von durchschnittlich 2000 M. pro Kilometer führte, alle Einnahmen des Unternehmens zugefallen sind und derselbe außer einer Forderung auf Ersatz der von ihm an den Erneuerungsfonds geleisteten Vorschüsse von rund 41 000 M. noch eine Forderung auf Ersatz der Fehlbeträge an der ihm zugesicherten Stichsumme, welche sich Ende 1892 auf 548 700 M. bezifferten, aus den Einnahmen der kommenden Jahre erworben hat, während

die Gesellschaft keine Einnahmen gehabt hat, die Fonds nicht zu dotiren im Stande war und die Aufnahme der Anleihe von 200 000 M. im Jahre 1891 nur dadurch bewerkstelligen konnte, daß der Betriebsunternehmer, welcher damals noch ein Interesse an der Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel hatte, die Verzinsung und Amortisation der Anleihe für die Zeit seines Betriebsvertrages theils auf eigene Kosten, theils vorschüssig für die Gesellschaft übernahm.

In der gleichen Weise zur Aufnahme weiterer Anleihen die Hand zu bieten, hat der Betriebsunternehmer nunmehr abgelehnt, die Gesellschaft aber steht vor der Nothwendigkeit, zur Bewältigung des in der letzten Zeit außerordentlich wachsenden Verkehrs auf der Bahn die Bahnanlagen zu erweitern und die Betriebsmittel zu vermehren, ohne die erforderlichen Anleihen mangels eigener Mittel zur Verzinsung derselben aufbringen zu können.

3. Um dieser mißlichen Lage zu begegnen, wurde im Frühjahr d. J. auf Anregung der Gesellschaft von dem Betriebsunternehmer Bachstein ein Project der Gründung einer neuen Gesellschaft durch Fusionirung der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft mit der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft aufgestellt, aus dessen Vorschlägen hier nur hervorgehoben sein mag, daß H. Bachstein für die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, für Aufgabe des Betriebsvertrages der Südbahn zum 1. Januar 1894 und für seine sonstigen Forderungen

mit	2 350 000 M.
4 % Prioritäts-Obligationen der neuen Gesellschaft und Stamm-Prioritätsactien derselben	500 000 M.
zusammen	2 850 000 M.

abgefunden, ihm der Betrieb des Fusions-Unternehmens dann aber auf 15 Jahre bis 1909 verpachtet werden sollte unter der Verpflichtung, alle Kosten des Betriebes zu tragen, die Fonds zu dotiren und für die Prioritätsobligationen eine 4 % Verzinsung, für die Stamm-Prioritätsactien eine 3 % Verzinsung und für die Stammactien Lit. A. bis 1900 eine 3 % Verzinsung, von da ab eine 2 % Verzinsung zu garantiren gegen Ueberlassung sämmtlicher Betriebseinnahmen bis zu einer Stichsumme von jährlich 800 000 M. und Erstattung etwaiger Fehlbeträge.

Der Aufsichtsrath der Südbahn-Gesellschaft stimmte diesem Projecte zu, indem derselbe darin einen Ausweg zur Sanirung der Gesellschaft erblickte; bei der Großherzoglichen Regierung stieß das Project aber auf sehr große Bedenken, indem dieselbe sich einestheils nicht bewogen finden konnte, auf das ihr dermaleinst zustehende Ankaufsrecht der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn für den Anlagewerth, welches durch die Fusion mit der Südbahn illusorisch geworden wäre, zu verzichten, anderntheils Anstand nahm, die neue Gesellschaft in Grundlage der geplanten Financirung zu concessioniren und sich in Vertretung der Lit. B.-Actien an der Gründung eines Unternehmens zu betheiligen, für welches ungeachtet des nothleidenden Zustandes der Südbahn die Belastung mit einem gegen die bisherige Belastung der beiden einzelnen Bahnen um 2 600 000 ℳ höheren Grundkapital ohne entsprechende, ausreichende Investirung in Aussicht genommen war. Außerdem widersprach die Zulassung der Fusion und die Genehmigung einer neuen Verpachtung des fusionirten Unternehmens auf weitere 15 Jahre dem in Ausführung begriffenen Verstaatlichungsprincip.

III. Wenn demnach die Großherzogliche Regierung eine Genehmigung des Fusionsplans versagen mußte, so lag es ihr doch ob, im Landesinteresse für die Sicherstellung einer gedeihlichen Fortentwickelung der Südbahn die thunlichste Sorge zu tragen, denn es handelte sich nicht allein darum, von den Actionären, namentlich den betheiligten Städten, finanzielle Schädigungen abzuwenden, sondern es mußte der Gefahr vorgebeugt werden, welche den ganzen an der Bahn belegenen Landestheilen in ihren Verkehrsverhältnissen aus einer Stockung im Betriebe ihrer Hauptverkehrsstraße zu erwachsen drohte.

Diese Erwägungen führten zur Wiedereröffnung der Verstaatlichungsverhandlungen, zumal angestellte Berechnungen ergaben, daß es möglich sein möchte, auf solchem Wege den Actionären die bestmöglichste Abfindung für ihre Actien zu gewähren, den jetzt dem Betriebsunternehmer zufallenden Gewinn dem Lande zu sichern und den interessirten Landestheilen die von einer einheitlichen landesherrlichen Verwaltung zu erwartenten Vortheile zu verschaffen.

Die Verhandlungen haben zum Abschluß der hier voranliegenden Verträge

a. mit der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft über den Ankauf der Mecklenburgischen Südbahn
nebst Nebenvertrag,

b. mit dem Herrn Herrmann Bachstein zu Berlin betreffend den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, sowie die Auflösung seiner Verträge mit der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft und mit der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft über den Betrieb der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn,

c. mit der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft über den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn
nebst Nebenvertrag,

geführt, inhaltlich deren der Gesammtpreis der beiden Bahnen sich nachstehend beziffert:

1. Abfindung der Actionäre der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft und zwar		
α. der Prioritäts-Stammactien mit 55 Procent ihres Nennwerths von 3 500 000 M. . . .		1 925 000 M.
β. der Stammactien Lit. A. mit 50 Procent ihres Nennwerths von 1 180 000 M. . . .		590 000 M.
und 5 Procent Convertirungsprämie . . .		59 000 M.
2. Abfindung des Betriebsunternehmers Bachstein und zwar		
α. Kaufpreis der Parchim-Ludwigslust er Eisenbahn mit 300 Procent des Actiencapitals von 690 000 M.	2 070 000 M.	
β. Abfindung für Aufgabe der Betriebsverträge über die beiden Bahnen	610 000 M.	
γ. Erstattung der der Südbahn-Gesellschaft gemachten Vorschüsse 2c.	120 000 M.	
zusammen		2 800 000 M.
3. Uebernahme der Anleihen der beiden Gesellschaften zum Betrage von noch		450 000 M.
4. Abfindung der Vorstände, bezw. des Vorsitzenden des Aufsichtsraths der Südbahn-Gesellschaft . .		30 000 M.
in Summa		5 854 000 M.
Hiervon kommen in Abrechnung 55 Procent vom Nennwerth der der Parchim-Ludwigslust er Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen, mitgekauften Stammactien Lit. A. der Südbahn von 120 000 M. .		66 000 M.
verbleibt Gesammtpreis		5 788 000 M.
Von dieser Summe sind . . . . . zahlbar in 3½ procentigen Mecklenburgischen Landesconsols zum Nennwerth mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1893 ab, während der Betrag der zu kündigenden Anleihen, der Convertirungsprämie und der Abfindung des Vorstandes und des Vorsitzenden des Aufsichtsraths mit zusammen baar zu entrichten ist.		5 249 000 M.
		539 000 M.

IV. 1. Die über den Ankauf der beiden Bahnen vereinbarten Verträge sind in der Fassung im Wesentlichen den im Jahre 1889 abgeschlossenen Verträgen nachgebildet; eine Abweichung vernothwendigte sich nur bezüglich des Vertrages über die Südbahn dahin, daß den Inhabern der Stammactien Lit. A. durch besondere Bestimmung ein gewisser Antheil an dem Kaufpreise gesichert werden mußte.

Im Uebrigen ist nach dem früheren Vorgange auch hier vereinbart, daß für den Fall der Pefection der Verträge der Betrieb der Bahnen als schon vom 1. Januar **1893** ab für Rechnung der Großherzoglichen Regierung gehend angesehen werden soll.

Dieser Vereinbarung entspricht die Verzinsung des Kaufgeldes, bezw. der Abfindung gleichfalls vom 1. Januar 1893 ab, welche aus den bei der Uebergabe des Unternehmens zu überweisenden Betriebsüberschüssen bestritten werden kann. Gleichzeitig wird durch dieselbe eine weitere Auseinandersetzung mit den Gesellschaften, deren Rechnungen bis Ende 1892 abgeschlossen sind, hinsichtlich der Erträgnisse über den 1. Januar 1893 hinaus vermieden.

Mit dem Erwerb der Bahnen gehen das gesammte Activ- und Passivvermögen, Rechte und Pflichten der Gesellschaften auf die Großherzogliche Regierung über. In dieser Beziehung ist bereits angeführt, daß die Prioritätsanleihen der beiden Gesellschaften noch rund 450 000 ℳ betragen. Die Bestände der Fonds und besonderen Kassen Ende 1892 sind in den Nebenverträgen aufgeführt und betrugen zu diesem Zeitpunkt

in Summa bei der Parchim-Ludwigsluster Bahn rund	92 500 ℳ
bei der Mecklenburgischen Südbahn abzüglich einer Schuld an die Localeisenbahnen-Betriebsgesellschaft von 17500 ℳ	31 800 ℳ

Außerdem gehen auf die Großherzogliche Regierung über die der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Stammactien Lit. A. der Südbahn-Gesellschaft im Nennbetrage von 120 000 ℳ

Die Kündigung der theils mit 4 Procent, theils mit $4^1/_2$ Procent verzinslichen Prioritätsobligationen zur Rückzahlung zum 1. Juli 1894 ist in den Verträgen stipulirt.

Ferner ist in den Verträgen vereinbart, daß das Beamten- und Dienstpersonal, mit Ausnahme der Vorstände, unter den bisherigen Anstellungsbedingungen in den Großherzoglichen Dienst übernommen wird, soweit nicht eine besondere Veranlassung vorliegen sollte, einzelne Beamte oder Bedienstete von der Uebernahme auszuschließen, es müssen sich die Beamte und Bedienstete jedoch einverstanden erklären, daß vom Zeitpunkte des Ausscheidens der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft und der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft aus der Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen an auf sie die Bestimmungen der Verordnung vom 23. Mai 1892 betreffend die Pensionsverhältnisse der in der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung angestellten Beamten zur Anwendung kommen, und zwar unter Anrechnung der Beitragsjahre, welche sie jener Pensionskasse angehört haben.

Die nach dem Ausscheiden der beiden Verwaltungen aus der Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen, welcher sie als solche, nicht die einzelnen Beamte angehören, nach dem Statut derselben von dieser herauszuzahlenden Beträge werden dem Pensionsfonds der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung zuzuführen sein.

Daß die Liquidation der Gesellschaften einer Großherzoglichen Behörde übertragen werden soll, ist wieder wie in den früheren Verträgen festgesetzt.

Im Uebrigen darf, was die weiteren speciellen Verhältnisse der beiden Bahnen anlangt, auf die Geschäftsberichte derselben pro 1892 Bezug genommen werden, welche hier in je 24 Exemplaren angeschlossen sind.

2. Was sodann den mit dem Betriebsunternehmer Bachstein vereinbarten Vertrag betrifft, so hat derselbe dem demselben als Anlage A. beigefügten Vertragsentwurf über den Ankauf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn als Inhaber der sämmtlichen Actien, insbesondere der darin im § 4 stipulirten Abfindungssumme zugestimmt; dieser Vertragsentwurf ist demnächst mit der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft vereinbart worden.

Weiter ist dem p. Bachstein die Verpflichtung auferlegt, eine Erklärung der Localeisenbahnen-Betriebsgesellschaft beizubringen, durch welche dieselbe für den Fall der Perfection des Vertrages auf alle ihr aus dem mit der Südbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrage vom 28. April 1883, oder aus dem Betriebsvertrage vom 15. Juli 1884 oder aus einem sonstigen Rechtsgrunde gegen die Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft zustehenden Rechtsansprüche, insbesondere auch auf eine Erstattung der von ihr in Grundlage der übernommenen Garantie zur Verzinsung der Actien geleisteten Vorschüsse bündigst verzichtet.

Nach den von der Localeisenbahnen-Betriebs-Gesellschaft gemachten Angaben sind die letztgenannten Vorschüsse einschließlich derjenigen, welche auf Grund einer bei Emission der Prioritätsactien diesen für die ersten 6 Jahre des Betriebes gewährten Garantie von 4 Procent geleistet sind, zum Betrage von über 1 000 000 ℳ aufgelaufen gewesen; dem Entgegenkommen der Norddeutschen Bank in Hamburg dürfte es zu danken sein, wenn die Localeisenbahnen-Betriebs-Gesellschaft gegen eine zwischen ihr und H. Bachstein vereinbarte Entschädigung sich zur Abgabe des reinen Verzichts auf alle Nachforderungen hat bewegen lassen.

Die von dem Betriebsunternehmer Bachstein für die Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft geleisteten Vorschüsse zum Erneuerungsfonds, zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen, für den Erwerb von Kiesgruben, an Eintrittsgeld in die Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen, sowie für den Ankauf des Directionshauses in Waren sind zur Summe von 120 000 ℳ von dem Aufsichtsrath der Gesellschaft anerkannt.

V. Zur Begründung der Höhe der dem Betriebsunternehmer Bachstein für die Abtretung der Actien der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft und für die Aufgabe seiner Betriebsverträge

und den Actionären der Südbahn-Gesellschaft für die Abtretung ihrer Actien in den Verträgen gebotenen Abfindung ist das Nachstehende anzuführen:

A. Die mit H. Bachstein vereinbarte Abfindung von zusammen 2 800 000 ℳ ist als ein Ganzes behandelt worden.

Nachdem eine Einigung über diese Gesammtabfindung stattgefunden hatte, ist im Interesse der Aufstellung klarer Verträge der Gesammtpreis

dahin vertheilt worden, daß, abgesehen von der Erstatttung der

Vorschüsse mit	120 000 M.
auf den Kaufpreis für die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn	2 070 000 M.
und auf die Abfindung für Aufgabe der Betriebsverträge	610 000 M.
zusammen	2 800 000 M.

als den Verhältnissen wohl entsprechend gerechnet sind.

Die Offerte der Großherzoglichen Regierung schließt sich an die zum Zwecke der Fusion vorher aufgemachten Berechnungen an:

In denselben hatte H. Bachstein

1. den Werth der Parchim-Ludwigsluster Bahn laut Anlage C. zu	2 163 025 M.
2. die für die Aufgabe des Betriebsvertrages der Südbahn ihm zukommende Abfindung per 1. Januar 1894 laut Anlage D. zu . . .	914 750 M.
3. seine der Südbahn-Gesellschaft geleisteten Vorschüsse zu	125 000 M.
4. die Fehlbeträge aus Mindereinnahmen der Südbahn zu	548 707 M.
also den ihm zustehenden Werth zu	3 751 482 M.

berechnet, sich dann aber, wie oben bereits angeführt, mit einer Abfindung von 2 850 000 M. größtentheils in 4 procentigen Prioritätsobligationen einverstanden erklärt, wenn mit ihm vom 1. Januar 1894 bis 31. December 1909 ein neuer, auf das vereinigte Parchim-Ludwigsluster und Mecklenburgische Südbahn-Unternehmen sich erstreckender Pacht- und Garantievertrag unter näher formulirten Bedingungen abgeschlossen würde. Der Aufsichtsrath der Südbahn-Gesellschaft hatte sich bereit erklärt, die Abfindung auf 2 850 000 M. festzustellen, bezw. zu genehmigen.

Bei einer Prüfung der von H. Bachstein grundleglich gemachten Zahlen konnten wesentliche Einwendungen nicht erhoben werden, eine Anrechnung seines Anspruches auf Erstattung der Fehlbeträge von 548 707 M. hatte Bachstein durch die Abminderung seiner Forderung von 3 751 482 M. auf 2 850 000 M. schon fallen lassen und als derselbe im Laufe der Verhandlungen unter Verzicht auf einen neuen Betriebsvertrag sich mit einer Abfindung von 2 800 000 M. in 3½ procentigen Consols, sowie mit dem Uebergang des Unternehmens auf die Großherzogliche Regierung schon vom 1. Januar 1893 ab, einverstanden erklärte, hat die Großherzogliche Regierung diesen Preis für werthentsprechend erachtet und acceptirt. Der Uebergang des Unternehmens zur Berechnung schon vom 1. Januar 1893 ab entspricht unter Berücksichtigung der von dem gleichen Zeitpunkt ab beginnenden Verzinsung der Abfindungssumme einem weiteren Forderungsnachlaß von etwa 180 000 M.

B. In dem Fusionsproject hatte H. Bachstein für die Zeit des mit ihm abzuschließenden Betriebsvertrages, also vom 1. Januar 1894 ab auf 15 Jahre

den Inhabern der Stammprioritätsactien eine Verzinsung ihrer Actien mit 3 Procent

den Inhabern der Stammactien Lit. A. unter Eintritt in die Zinsgarantie-Verpflichtung der Localeisenbahnen-Betriebs-Gesellschaft eine Verzinsung ihrer Actien bis Ende 1899 mit 3 Procent und vom 1. Januar 1900 bis Ende December 1909 mit 2 Procent garantirt. Diese Garantie wurde von den Actionären als eine feste Grundlage für die Werthbemessung der Actien angesehen, außerdem aber verlangten dieselben eine Berücksichtigung ihrer weiteren Aussichten nach Maßgabe der gerade in letzter Zeit eingetretenen nicht unerheblichen Verkehrsentwickelung und der bereits stattgehabten Gründung zweier Zuckerfabriken an ihrer Strecke in Waren und Lübz, so daß die Großherzogliche Regierung für die Prioritätsactien eine Abfindung von 55 Procent und für die Stammactien Lit. A. eine solche von 50 Procent des Nennwerths derselben in $3^1/_2$ procentigen Landesconsols mit Zinsen vom 1. Januar 1893 ab offerirte. Diese Offerte wurde, als die Inhaber der Stammactien Lit. A. die Annahme von einer weiteren Berücksichtigung der ihnen bis zum Jahre 1900 gewährten Zinsgarantie von 3 Procent abhängig machten, für die Stammactien Lit. A. noch um eine Convertirungsprämie von 5 Procent erhöht, wobei insbesondere die Erwägung maßgebend war, daß die Erhöhung an Capital nur 53 000 ℳ beträgt, — der auf die 120 000 ℳ Stammactien Lit. A., welche der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft gehören, entfallende Betrag kommt nicht in Rechnung — und dieselbe wesentlich den betheiligten städtischen Communen, dem Kloster Malchow und den inländischen Adjacenten zu Gute kommt.

Nach Maßgabe dieser Offerte hat sodann der Vertrag über den Ankauf der Südbahn die reine Zustimmung der Gesellschaft gefunden.

VI. Wenn nun der Gesammtpreis für den Erwerb der beiden Bahnen, wie oben berechnet worden ist, sich auf 5 788 000 ℳ beziffert, so treten zu diesen Kosten noch diejenigen Ausgaben hinzu, welche zur völligen Instandsetzung der Bahnanlagen, zur Erweiterung derselben und zur Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich werden, damit den Anforderungen der steigenden Verkehrsentwickelung auf Jahre hinaus genügt werden kann, und die Forderung weiterer Mittel vom Lande ausgeschlossen bleibt.

Das von der Großherzoglichen General-Eisenbahn-Direction in dieser Richtung, sowie über den derzeitigen Zustand der Bahn und der Betriebsmittel auf Grund einer stattgehabten Revision abgegebene Erachten, welches hier in

Anlage E. mit Unteranlage

angeschlossen ist, giebt über diese Kosten Auskunft.

In demselben ist zunächst bezeugt, daß die Bahnanlagen und die Betriebsmittel sich im Allgemeinen in einem guten und betriebssicheren Zustand befinden und ordnungsmäßig unterhalten sind. Dann werden die Kosten, welche aufzuwenden sind

zur völligen Instandsetzung der Parchim-Ludwigsluster Bahn auf etwa . . . . . 100 000 M.
zur Instandsetzung und Erweiterung der Bahnanlagen der Südbahn auf . . . . . 300 000 M.
zur Vermehrung der Betriebsmittel für beide Bahnen auf . . . . . 400 000 M.
zusammen 800 000 M.

veranschlagt, außerdem aber wird die Vermehrung des Betriebsfonds um 150—200 000 M. als erforderlich bezeichnet. Das Bedürfniß ist demnach auf rund 1 000 000 M., vorbehältlich der Vorlegung specieller Nachweise und Kostenanschläge zu beziffern.

VII. Endlich bedarf es der Berücksichtigung, daß nach Ueberleitung der beiden Bahnen in die Staatsbahnverwaltung in Folge der an die letztere nach allen Richtungen hin gestellten höheren Anforderungen die Ausgaben für den Betrieb sich erhöhen werden. Wenn von der Bachstein'schen Betriebsverwaltung in den letzten 5 Jahren durchschnittlich für den Betrieb der Parchim-Ludwigsluster Bahn pro km . . . . . 2 800 M.
und für den Betrieb der Südbahn pro km rund . . . 1 920 M.
verausgabt sind, so sollen für die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung an Betriebsausgaben einschließlich Erneuerungen

für die Parchim-Ludwigsluster Bahn pro km 3 500 M.
und für die Südbahn pro km . . . . . 2 600 M.

in Rechnung gestellt werden, wonach an Betriebsausgaben zu prospiciren sind

für die Parchim-Ludwigsluster Bahn . . . 90 650 M.
und für die Südbahn . . . . . 302 900 M.
zusammen 393 550 M.

VIII. Somit wird für den Erwerb der beiden Bahnen ein Anlagekapital von . . . . . 5 788 000 M.
und für die Instandsetzung und Erweiterung derselben, sowie Vermehrung der Betriebsmittel und Dotation des Betriebsfonds ein Kapital von . . . . . 1 000 000 M.
zusammen von 6 788 000 M.

erforderlich, welches einschließlich eines Coursverlustes auf die von diesem Kapital baar aufzubringenden Mittel durch Ausgabe von Schuldverschreibungen einer 3 1/2 procentigen consolidirten Landesanleihe zum Betrage von rund 6 800 000 M. bereit zu stellen ist.
Zur Verzinsung dieses Kapitals sind jährlich . . . 238 000 M.
und zu Betriebsausgaben jährlich . . . . . 393 550 „
erforderlich, so daß die Gesammtausgabe auf jährlich . 631 550 M.
sich stellt.

Dieser Ausgabe gegenüber haben die Einnahmen

der Parchim-Ludwigsluster Bahn
im Jahre 1892 . . . . 203 250 M.
und der Südbahn desgl. . . 437 000 „
zusammen 640 250 M.

betragen; demnach ergiebt sich ein Ueberschuß von . . 8 700 M.

Im Jahre 1893 haben die Einnahmen bis Ende des Monats August gegen die gleiche Zeit des Jahres 1892 mehr betragen

bei der Parchim-Ludwigsluster Bahn rund . .	9 700 M.
und bei der Südbahn rund	35 400 „
zusammen	45 100 M.

Es steht also für das Jahr 1893 schon ein erheblicher Ueberschuß in bestimmter Aussicht, und wenn nicht bezweifelt werden kann, daß eine weitere Verkehrsentwickelung mit Sicherheit zu erwarten ist, für welche schon die in diesem und dem nächsten Jahre mit ihrem Betrieb beginnenden Zuckerfabriken in Waren und Lübz eine Gewähr bieten, für welche aber auch außerdem alle Anzeichen vorhanden sind, so wird die finanzielle Seite des Erwerbes der zur Frage stehenden Bahnen zu Bedenken keine Veranlassung geben, dieselbe vielmehr als eine günstige bezeichnet werden können.

Dabei sind die Vortheile, welche der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung durch die Vereinigung mit den zu erwerbenden Bahnen erwachsen und welche namentlich für die Verkehrsleitung und die Herbeiführung einer größeren Unabhängigkeit von auswärtigen Verwaltungen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung haben, auch finanziellen Gewinn mit sich bringen, in obiger Berechnung außer Ansatz gelassen, dieselben werden aber, wenn sie auch nicht zahlenmäßig anzugeben sind, in die Wagschaale fallen, wenn es sich um die Entscheidung darüber handelt, das begonnene Werk der Vereinigung der sämmtlichen Bahnen im Besitze des Landes und in einer einheitlichen landesherrlichen Verwaltung seiner Vollendung entgegenzuführen.

B. Erwerb des Deutsch-Nordischen Lloyd.

Als das Zustandekommen des Ankaufs der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn gesichert erschien, hat die Großherzogliche Regierung den Zeitpunkt für gekommen erachtet, auch die Verhandlungen wegen Verstaatlichung des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Actiengesellschaft, wieder aufzunehmen. Nach vielfachen Erörterungen ist eine Verständigung über den hier voranliegenden Vertrag betreffend den Ankauf des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd nebst Nebenvertrag mit dem Vertreter der Société Belge de Chemins de Fer in Brüssel, zu deren Verfügung die gesammten Actien des Unternehmens stehen, erreicht worden, die Verträge haben in der am 23. October d. J. stattgehabten Sitzung des Aufsichtsraths des Lloyd die reine Zustimmung desselben erhalten und zur Beschlußfassung über dieselben ist unter Innehaltung der statutenmäßigen Frist die Generalversammlung der Actionaire auf den 16. November d. J. einberufen worden. Der formelle Abschluß der Verträge hat daher zwar noch nicht erfolgen können, doch besteht an dem Zustandekommen derselben nach erzieltem Einverständniß mit den Actionären kein Zweifel. Die vereinbarten Vertragsentwürfe geben zu nachstehenden Bemerkungen Veranlassung:

1. Der Deutsch-Nordische Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Actiengesellschaft, ist zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Warnemünde nach Neustrelitz, sowie der Herstellung und des Betriebes einer regelmäßigen Dampferlinie für die Beförderung von Personen und Gütern zwischen Warnemünde und einem skandinavischen Hafen im Jahre 1883 gegründet.

Der Bau der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn wurde im Jahre 1886 vollendet und im Jahre 1888 durch den Bau einer Verbindungsbahn vom Bahnhof Rostock Lloyd zu der von der Stadt Rostock längs des Rostocker Hafens erbaueten Strandbahn, auf welcher dem Lloyd von der Stadt der Betrieb bis zum Jahre 1916 unkündbar übergeben ist, erweitert. Der betreffende Vertrag mit der Stadt Rostock ist in

Anlage F.

angeschlossen.

Außerdem hat der Lloyd im Jahre 1886 eine für den allgemeinen öffentlichen Verkehr nicht bestimmte industrielle normalspurige Anschlußbahn von Vollrathsruhe nach Dahmen erbauet.

Die Betriebslänge der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn beträgt 125,51 km; diejenige der Verbindungsbahn zum Rostocker Strande, sogenannte Hafenbahn 1,42 km. Die Länge der Industriebahn Vollrathsruhe-Dahmen beträgt 6,4 km.

Bezüglich der Herstellung einer Dampferlinie hat der Deutsch-Nordische Lloyd bereits unterm 17. November 1883 ein Abkommen mit der Deutschen Reichspostverwaltung getroffen wegen Einrichtung und Unterhaltung regelmäßiger Tages-Postdampfschiffsfahrten zwischen Warnemünde und Kroghage (Gjedser), welches durch ein Nachtragsabkommen vom 17. März 1892 auf die Einrichtung einer regelmäßigen Nachtfahrt in jeder Richtung erweitert worden ist, nachdem der Lloyd sich zu diesem Zwecke mit der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft zu Kopenhagen durch Abkommen vom 9. Februar 1892 vereinigt hatte. Die bezüglichen 3 Verträge liegen in

Anlagen G., H. und I.

hieneben an; ausweislich derselben, welche bis Mitte des Jahres 1896 geschlossen sind, erhält der Lloyd von der Reichs-Postverwaltung nach der am 1. Mai 1892 stattgehabten Eröffnung der Nachtverbindung eine jährliche Vergütung von 160 000 ℳ, während die Gesammt-Bruttoeinnahme des Schiffsverkehrs einschließlich der Postvergütung zwischen dem Lloyd und der Vereinigten Dampfschiffsgesellschaft, welche beiden Gesellschaften je ein Schiff stellen, zu gleichen Theilen vertheilt wird, nach dem von jener Einnahme die Vereinigte Dampfschiffsgesellschaft 25 000 ℳ und der Lloyd (für Bereithaltung des Reservedampfers ꝛc.) 10 000 ℳ vorweg erhalten haben.

Weiter hat sich der Lloyd durch Zeichnung von 25 000 ℳ Actien und Gewährung einer Anleihe an dem Unternehmen der Nordischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Rostock betheiligt, welche Gesellschaft den Vieh- und Güterverkehr zwischen Warnemünde und Schweden

vermittelt und dem Eisenbahnunternehmen des Deutsch-Nordischen Lloyd die nordischen Frachten zuführen soll. —

Das Grundcapital des Deutsch-Nordischen Lloyd besteht aus

4 500 000 ℳ oder 9000 Actien Lit. A. von je 500 ℳ und
4 500 000 ℳ oder 9000 Actien Lit. B. von je 500 ℳ;

außer diesem Actiencapital von 9 Millionen ℳ hat derselbe mit Genehmigung des Rathes zu Rostock eine mit 4 Procent verzinsliche Prioritätsanleihe im Gesammtbetrage von 6 Millionen ℳ ausgegeben, ferner als zinsenloses Darlehn an Landeshülfen von Mecklenburg-Schwerin den Betrag von 1 255 450 ℳ und von Mecklenburg-Strelitz den Betrag von 78 684 ℳ erhalten, rückzahlbar nach Vertheilung einer Dividende von 6 Procent für das gesammte Actiencapital und einer Tantième von 8 Procent des Reinertrages an die Mitglieder des Aufsichtsraths, und endlich bei der Société Belge de Chemins de Fer eine sogenannte schwebende Schuld von annähernd 2 000 000 ℳ contrahirt.

Das Actiencapital ist voll eingezahlt theils baar, theils durch Quittungsaustausch mit der Société Belge, welche den Bau der Bahn auf Grund eines besonderen Bauvertrages ausgeführt, die sämmtlichen Actien bezw. Interimsscheine im Besitze hatte und eine ihr aus dem Bauvertrage zustehende Forderung auf das einzuzahlende Actiencapital in Anrechnung brachte. Die wirkliche Ausfertigung der Actien hat nicht stattgefunden, da die Société Belge auf dieselbe bisher verzichtet hat.

Die schwebende Schuld setzt sich nach den gemachten Angaben in Bausch und Bogen aus folgenden Hauptposten zusammen:

a.	Nachzahlungen für den Bau der Hauptbahn wegen ausgeführter Mehrleistungen	973 208 ℳ 60 ₰,
b.	Zweigbahn nach Dahmen	230 851 „ 25 „
c.	Rostocker Hafenbahn	248 394 „ 77 „
d.	Nachträglich beschaffte Locomotiven und Wagen	248 351 „ 65 „
e.	Verschiedene Baukosten (Erweiterung der Werkstätte und einiger Bahnhöfe, Verbindungsgleise, Wärterwohnungen und dergleichen)	134 703 „ 48 „
f.	Beitrag zur Anschaffung des Dampfers „Friedrich Witte" der Nordischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft	25 000 „ — „
g.	Beitrag zur Anschaffung des Dampfers „Arthur Bartz" derselben Gesellschaft	110 000 „ — „
		1 970 050 ℳ 75 ₰.

Diese Schuld wird der Société Belge vom Lloyd mit 7 Procent verzinst; die Zinsen sind auf Betriebskosten verrechnet und haben im Jahre 1892 nach Ausweis des vorgelegten Rechnungsauszuges und nach den gemachten Angaben 134 913 ℳ 96 ₰ betragen.

Die Fonds der Gesellschaft betrugen am 31. December 1892:

Der Erneuerungsfonds laut Bilanz	225 264 M. 91 ₰	
Dazu Rücklage vom Betriebsüberschuß pro 1892 . . .	89 000 M. — ₰	
		314 264 M. 91 ₰
der concessionsmäßige Reservefonds . .		11 467 „ 29 „
die Pensionscasse hatte einen Bestand von einschließlich einer Hypothek von 60 000 M. auf das Verwaltungsgebäude in Rostock;		114 502 „ 59 „
außerdem gehören der Gesellschaft an		
„ Actien der Nordischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft der Nennbetrag von . .		25 000 „ — „
sowie eine hypothekarisch auf die Schiffe jener Gesellschaft eingetragene Forderung an dieselbe zum Betrage von . . .		110 000 „ — „

Den genaueren Nachweis über diese Zahlen giebt die in dem in 40 Exemplaren hieneben angeschlossenen Geschäftsbericht enthaltene Bilanz pro 1892, zu welcher die Direction über die daselbst aufgeführten Creditoren- und Debitorenposten das in

Anlage K.

angeschlossene Verzeichniß mit dem Bemerken überreicht hat, daß die Creditorenforderungen inzwischen bis auf ganz minimale Beträge getilgt seien.

2. Um über die Entwicklung des ganzen Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd ein möglichst klares Bild zu gewinnen, wird es sich empfehlen, den Schiffsverkehr von dem Eisenbahnverkehr zu trennen und die Ergebnisse gesondert zu betrachten.

a. Die Betriebsergebnisse des Schiffsverkehrs sind zufolge der verschiedensten Momente, welche auf dieselben Einfluß geübt haben, großem Wechsel unterworfen gewesen. In den 7 Jahren von Eröffnung des Betriebes bis Ende des Jahres 1892 hat sich der durchschnittliche Jahres-Reinertrag auf rund 15 600 M. gestellt, aber während derselbe in den Jahren 1886 und 1890 sich auf über 20000 M. belief, hat derselbe im Jahre 1892 in Folge der erhöhten Betriebsausgaben für die Einrichtung der Nachtverbindung, sowie in Folge der Einwirkung der Cholera und der Quarantänemaßregeln auf den Reiseverkehr nur rund 3500 M. betragen. Auch im laufenden Jahre sind die Einnahmen durch die im vorigen Winter stattgehabte ausnahmsweise lange Eissperre ungünstig beeinflußt worden, obwohl sich im Uebrigen der Reiseverkehr gut gestaltet hat.

In den Einnahmen des Schiffsverkehrs sind die Beihülfen der Reichspostverwaltung verrechnet. Die bezüglichen Verträge sind zwar zunächst nur auf 10 Jahre geschlossen und erreichen Mitte des Jahres 1896 ihre Endschaft, bei der Wichtigkeit dieser Dampferlinie für die Postbeförderung zwischen Berlin und Kopenhagen aber wird diesseits darauf gerechnet, daß dieselbe für die Postverwaltung unentbehrlich ist und letztere zur Fortgewährung der Beihülfen auch nach

Ablauf der jetzigen Verträge bereit sein wird. Es ist vertraglich eine Verständigung mit der Reichspostverwaltung über diesen Punkt zur Bedingung gemacht; die bezüglichen Verhandlungen sind eingeleitet und muß vorbehalten bleiben, über das Ergebniß dem Landtage demnächst Mittheilung zu machen.

In der ganzen Zeit des bisherigen Betriebes sind nun die Ausgaben des Schiffsverkehrs von den Einnahmen aus demselben einschließlich der Postsubvention noch immer überholt worden und abgesehen davon, daß durch den Schiffsverkehr der Eisenbahnverbindung Warnemünde-Neustrelitz große Einnahmen zugeführt werden, welche dem Deutsch-Nordischen Lloyd allein zufließen, während das Risiko der Schiffsverbindung jetzt mit der Vereinigten Dampfschiffsgesellschaft in Kopenhagen getheilt wird, dürfte darauf gerechnet werden können, daß von der regelmäßigen Nachtverbindung, wenn dieselbe erst bekannter geworden ist, ein belebender Einfluß auf die Benutzung der Linie überhaupt ausgehen wird und demnächst die früheren Ueberschüsse werden wieder erreicht werden.

Der Erwähnung bedarf die von der Königlich preußischen Regierung und der Königlich schwedischen Regierung geplante Einrichtung einer Dampferlinie Trelleborg-Saßnitz zur Verbindung des schwedischen Verkehrs mit Berlin. Es wird zuzugeben sein, daß diese Linie, wenn sie trotz der großen noch zu überwindenden Schwierigkeiten nach erfolgter Zustimmung des schwedischen Reichstages zu Stande kommt, der Linie Warnemünde Gjedser voraussichtlich einen Theil des schwedischen Verkehrs entziehen wird. Dagegen darf aber auf die großen Opfer hingewiesen werden, welche von dänischer Seite gebracht worden sind und noch gebracht werden, um die Gjedser Linie zu heben und zum Hauptverkehrswege zwischen Deutschland und Skandinavien zu machen. So werden von derselben zwei neue, sehr kostspielige Trajectschiffe für den Verkehr zwischen Masnedsund und Orehoved erbauet; es werden Personenwagen I./II. Classe direct von Gjedser über Kopenhagen noch Helsingör durchgeführt; zwischen Helsingör und Helsingborg hat Dänemark im Einvernehmen mit Schweden gleichfalls einen Trajectbetrieb mittelst neuer großer Trajectschiffe hergestellt und für den Verkehr nach und von Gothenborg-Christiania coursiren zwischen Helsingborg-Gothenborg und Christiania auf der schwedischen Westküstenbahn grade mit Rücksicht auf die Gjedser Verbindung besondere Schnellzüge mit neu erbauten, auf das Comfortabelste eingerichteten Wagen. Diese Maßnahmen fördern unzweifelhaft eine weitere Hebung des Verkehrs auf der Linie Warnemünde-Gjedser von Jahr zu Jahr. Auch diesseits würde derselben durch Verbesserung der Verbindung mit Hamburg, namentlich nach Vollendung des dortigen Centralbahnhofes, ein weiterer Aufschwung gegeben werden können. Demnach ist anzunehmen, daß ein etwa durch die Linie Trelleborg-Saßnitz demnächst entstehender Ausfall durch die zu erwartende Verkehrssteigerung seine Deckung finden wird. — Wie auch der Mecklenburgische Handelsstand sein Augenmerk auf den Warnemünder Hafen richtet, beweist ein in diesem Jahre dort am Bahnquai mit großen

Mitteln von einer Rostocker Firma erbaueter Zuckerlagerschuppen, welcher es ermöglichen soll, zu jeder Jahreszeit Zucker von Warnemünde aus zu verfrachten.

Die Frage, ob die Großherzogliche Regierung die Dampferlinie dauernd durch die eigene Verwaltung betreiben wird, oder ob dieselbe einer Rhederei zu übergeben sein möchte, kann einer Prüfung erst nach vollständiger Kenntniß aller Verhältnisse unterzogen werden; zur Zeit erscheint es nothwendig, die Leitung des Betriebes der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung zu überweisen.

b. Die Betriebsergebnisse des Eisenbahnverkehrs seit Eröffnung der Bahn sind in der

Anlage L.

zusammengestellt; in den letzten 5 Jahren waren dieselben folgende:

Betriebsjahr	1888 M.	1889 M.	1890 M.	1891 M.	1892 M.
Betriebs-Einnahmen	791 703	854 182	982 763	1 073 811	1 169 016
Betriebs-Ausgaben	518 418	605 414	702 189	743 992	825 784
Betriebs-Ueberschuß	273 285	248 768	280 574	329 819	343 232

Während demnach in den Jahren 1888 und namentlich 1889 in Folge der Eröffnung der Güstrow-Schwaaner Concurrenzlinie ein erheblicher Rückgang des Verkehrs stattgefunden hatte, berechtigt die seitdem nachgewiesene andauernde Steigerung der Einnahmen und der Ueberschüsse zu der Annahme, daß die Verkehrsentwickelung, aus welcher jene resultirt, auch weiteren Fortgang nehmen werde und unterstützt wird solche Annahme durch die in der

Anlage M.

angeschlossene vergleichende Uebersicht des Personen- und Gepäckverkehrs, sowie des Güter- und Viehverkehrs in den Jahren 1887 bis 1892, aus welcher sich ergiebt, daß die Anzahl der beförderten Personen von 344 187 im Jahre 1887 auf 427 367 im Jahre 1892, die Summe der Personenkilometer von 9 594 297 im Jahre 1887 auf 14 797 038 im Jahre 1892 gestiegen ist, ferner daß die Summe der Güter- und Viehtransporte im Jahre 1892 215 013 Tonnen gegen 133 565 Tonnen im Jahre 1887, und die Summe der Tonnenkilometer 9 411 270 tkm im Jahre 1892 gegen 5 028 905 tkm im Jahre 1887 betragen hat.

Im Jahre 1893 ist bis zum Ende des Monats September gegen die gleiche Zeit des Vorjahres eine Mehreinnahme von 53 472 M. erzielt worden, und sind für die Monate October, November und December weitere Mehreinnahmen namentlich aus den Rüben- und Kohlentransporten zu erwarten; in den Ausgaben findet nach der bestimmten Erklärung der Direction im Jahre 1893 namentlich in Folge der billigeren Kohlenpreise eine Ersparung gegen das Jahr 1892 statt.

Trotz dieser überaus günstigen Verkehrssteigerungen und ungeachtet der erzielten Betriebsüberschüsse hat die Gesellschaft bisher Dividende auf das Actienkapital nicht vertheilt. Es erklärt sich dieser Umstand theils dadurch, daß in den ersten Jahren des Betriebes die Gesellschaft die Fonds aus den Ueberschüssen nicht ausreichend zu dotiren vermochte und daher genöthigt war, in den letzten Jahren entsprechende erhöhte Rücklagen zu machen, theils wurde der Rest der Ueberschüsse, welcher zur Dividendenzahlung zur Verfügung gestanden hätte, durch die Verzinsung der schwebenden Schuld mit 7 Procent absorbirt. Für das Jahr 1893 event. 1894 war von der Gesellschaft in diesen Beziehungen eine Aenderung in Aussicht genommen, indem von ihr die Ausgabe einer neuen dreiprocentigen Prioritätsanleihe von 2750000 *M*, für welche die regiminelle Genehmigung, sowie die Genehmigung des Raths der Stadt Rostock bereits ertheilt ist, beabsichtigt war, mit welcher die schwebende Schuld abgestoßen und etwa in den nächsten Jahren herantretende Bedürfnisse für Erweiterung des Unternehmens und Vermehrung der Betriebsmittel gedeckt werden sollten. In Beihalt der dadurch gewonnenen Zinsersparung, sowie in Anbetracht der im Jahre 1893 erzielten Mehreinnahmen und Minderausgaben rechnete die Gesellschaft darauf, schon 1893, spätestens aber 1894 mindestens eine Dividende von 4 Procent auf die Actien Lit. A vertheilen zu können und schätzte den weiteren Verkehrsaufschwung nach Eröffnung der Zuckerfabrik in Waren, nach Gründung der Zuckerfabrik in Laage, nach Gewinnung des Imports von schwedischem Granit durch eine große schwedische Firma über Warnemünde und dergleichen in der Weise, daß auch für die Lit. B-Actien in allerkürzester Zeit die Zahlung einer Dividende von etwa 2 Procent in Aussicht stehe. Diese Schätzungen sind von der Société Belge in den Verkaufsverhandlungen grundleglich gemacht und wurde von derselben danach der Werth der Actien, abgesehen von der Prioritätsschuld und der schwebenden Schuld, welche zu übernehmen wären, jedoch einschließlich der Abfindung der Direction auf 7 Millionen Mark berechnet. Im Verlaufe der Verhandlungen hat die Großherzogliche Regierung als Kaufpreis für die Actien einschließlich der Abfindung der Direction den Betrag von 5 750 000 *M.* offerirt und ist in Grundlage dieser Offerte eine Verständigung erreicht worden. Dieser jetzt von der Großherzoglichen Regierung acceptirte Kaufpreis muß gegenüber dem von derselben bei den Verhandlungen im Jahre 1889 gemachten Angebot auffallend hoch erscheinen, allein es ist dabei nicht nur in Betracht zu ziehen, daß jene Verhandlungen abgebrochen wurden, da die Möglichkeit einer Vereinigung bei der großen Differenz des geforderten und angebotenen Preises auch bei weiterem Entgegenkommen ausgeschlossen erschien, sondern es haben sich namentlich die Verhältnisse gegen damals wesentlich verändert, indem einestheils der Regierung eine organisirte Verwaltung mit einem großen fundirten Eisenbahncomplex zur Seite steht, und anderntheils das Lloyd-Unternehmen, welches damals in einer rückläufigen Bewegung der Einnahmen sich befand, die in Ursache und Wirkung mit Sicherheit noch

nicht erkannt werden konnte, heute eine stetige und sehr erhebliche Verkehrsentwicklung aufweist, so daß der Unterschied der Offerte von damals und jetzt darin seine rechtfertigende Begründung finden wird. Würde die Acquisition des Unternehmens jetzt nicht geschehen, so würde der Preis desselben bei fortlaufender Verkehrssteigerung voraussichtlich von Jahr zu Jahr weiter in die Höhe gehen.

3. Der vereinbarte Vertrag und der Nebenvertrag sind in der Fassung im Wesentlichen gleichfalls den im Jahre 1889 abgeschlossenen Verträgen nachgebildet und bieten zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß. Dadurch, daß die Société Belge über die sämmtlichen Actien, bezw. Interimsscheine verfügt, konnte vertraglich die Ueberweisung der sämmtlichen Interimsquittungen Zug um Zug gegen Zahlung des Kaufpreises stipulirt werden; außerdem hat die Großherzogliche Regierung die sämmtlichen nach der Bilanz von 1892 vorhandenen bisher noch nicht getilgten Schulden, einschließlich der Prioritäts-Schuld, aber ausschließlich der schwebenden Schuld übernommen und zur Tilgung der letzteren der Gesellschaft den Betrag von 2 Millionen Mark in 3 1/2 % Consols zum Nennbetrage zur Verfügung gestellt.

Im Uebrigen ist auch hier vereinbart, daß für den Fall der Perfection des Vertrages der Betrieb der Bahnen als schon vom 1. Januar 1893 ab für Rechnung der Großherzoglichen Regierung gehend angesehen werden soll, dagegen sollen auf die als Kaufpreis der Actien herzugebenden Consols zum Betrage von 5 750 000 ℳ Zinsscheine erst vom 1. April 1894 ab verabreicht werden.

Auf die zur Tilgung der schwebenden Schuld auszureichenden Consols zum Betrage von 2 000 000 ℳ werden Zinsscheine gleichfalls erst vom 1. April 1894 ab verabfolgt, weil diese Schuld bis ultimo März 1894 noch mit 7 % aus dem Betriebe zu verzinsen ist.

Die Bestände der Fonds, der Pensionscasse und sonstigen Forderungen der Gesellschaft sind in dem Nebenvertrage aufgeführt. Das Vermögen der Pensionscasse wird auch hier dem Pensionsfonds der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung, welche in die Verpflichtungen jener Casse eintritt, zuzuführen sein; der Erneuerungsfonds und der Reservefonds dürften in Rücksicht auf die nach § 8 der Normativbestimmungen zu übernehmende Garantie zur Dotation des Sicherheitsfonds zu verwenden sein.

Bezüglich des Uebergangs der Beamten mit Ausnahme der Direction sind dieselben Bestimmungen vereinbart wie bei der Südbahn und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn; die Abfindung der Mitglieder der Direction ist von der Gesellschaft in der Art übernommen, daß dieselbe vor der Uebergabe des Unternehmens der Großherzoglichen Regierung den Nachweis zu erbringen hat, daß sich die Directionsmitglieder wegen aller Ansprüche an die Gesellschaft befriedigt erklärt haben, oder für den Fall, daß dieser Nachweis für das eine oder das andere Directionsmitglied nicht geliefert wird, eine Zusicherung der Société Belge, daß sie der Großherzoglichen Regierung die diesem Mitglied gebührenden Competenzen monatlich praenumerando zur Verfügung stellt.

4. Ueber den derzeitigen Zustand der Bahn, der Betriebsmittel und der Schiffe, sowie über die Kosten, welche zur völligen Instandsetzung der Bahnanlagen, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu den nöthigen Umbauten und Erweiterungen des Unternehmens erforderlich sind, ist von der Großherzoglichen General-Eisenbahn-Direction nach stattgehabter Besichtigung der Anlagen das in

Anlage N. mit Unteranlagen I., II., III.

angeschlossene Erachten abgegeben. In demselben sind gleichzeitig alle diejenigen baulichen Maßnahmen berücksichtigt, welche durch die Vereinigung der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn mit der Friedrich Franz-Bahn geboten sein werden, um die aus solcher Vereinigung zu ziehenden Vortheile auszunutzen.

In diesem Erachten ist zunächst bezeugt, daß die Bahnanlagen sich in gutem Zustande befinden, und daß auch die Betriebsmittel im Ganzen ordnungsmäßig unterhalten sind. Im Uebrigen sei aus demselben hervorgehoben, daß es in Aussicht genommen ist, die Strecke Rostock-Plaaz in Secundärbetrieb zu legen, die Strecke Plaaz-Lalendorf vielleicht nur für den Güterverkehr zu benutzen, die Hauptzüge aber über Schwaan-Güstrow zu leiten, auch für diese Strecke den Verkehr mit Nachtschnellzügen einzurichten. Diese Vorschläge dürften, nähere Ausarbeitung vorbehältlich, voraussichtlich die allgemeine Billigung finden, denn den Stationen an der Strecke Rostock-Plaaz, namentlich der Stadt Laage wird mit dieser Anordnung, welche eine größere Berücksichtigung der localen Verkehrsinteressen wie bisher ermöglicht, nur gedient sein können, und andererseits bietet der directe Anschluß des Knotenpunktes Güstrow an den Schnellzugverkehr mit Berlin die erwünschtesten Vorzüge.

Wenn weiter in jenem Erachten Berechnungen über die Kosten der neuen Einrichtungen, sowie über die durch dieselben zu erzielenden Ersparungen gemacht worden sind, so war solches nicht anders möglich, wie in Grundlage eines bestimmten Planes. Es mußte daher auch für die Ordnung der Verhältnisse der verschiedenen Bahnhöfe in Rostock ein Project aufgestellt werden, welches in seinen Grundzügen angedeutet ist. Dasselbe wird weiterer Prüfung unterliegen, möchte aber schon jetzt die Gewähr bieten, daß sowohl der Personen- wie der Güterverkehr auf den beiden Bahnhöfen in Rostock dauernd und ohne erhebliche Mißstände bewältigt und die mit ungeheuren Kosten verknüpfte Anlage eines großen Centralbahnhofes, welche unter anderen Umständen in absehbarer Zeit in Folge Ueberlastung des Friedrich Franz-Bahnhofes würde erfolgen müssen, bei Acquisation des Lloyd und einheitlicher Verwaltung erspart werden kann.

Dementsprechend sind in jenem Erachten die erforderlichen einmaligen Ausgaben

für Verbesserung und Vermehrung der Betriebsmittel auf	600 000 M.
die Kosten der Erweiterung der Anlagen und sonstigen baulichen Herrichtungen abzüglich der Rückeinnahmen auf	520 000 „
zusammen auf	1 120 000 M.

veranschlagt, dagegen sind die dauernden Ersparnisse und sonstigen Vortheile auf Grund rechnungsmäßiger Unterlagen

in der Betriebsführung auf . .	146 000 M.	
abzüglich der dauernden Mehrkosten von	90 000 „	
also auf		56 000 M.
in den Personalkosten in der Direction auf .		10 000 „
in der Verkehrsleitung auf		37 000 „
zusammen jährlich auf		103 000 M.

gegenüber den jetzigen Verhältnissen berechnet.

Eine Vermehrung des Betriebsfonds der Friedrich Franz-Eisenbahn aus Veranlassung der Vereinigung mit dem Lloyd dürfte nur mit 130 000 M. in Aussicht zu nehmen sein, da darauf gerechnet ist, diesem Fonds außerdem die Nettoüberschüsse des Lloyd aus der Zeit vom 1. Januar 1893 bis ultimo März 1894, nach Bestreitung der Kosten für die vom Lloyd im Jahre 1893 bestellten 25 offenen Güterwagen (cfr. sub I. 3 des Nebenvertrages) zuzuweisen.

5. Somit ist für den Erwerb des Lloyd-Unternehmens außer der Uebernahme der Prioritätsschuld von noch 5 891 500 M., deren Kündigung zur Zeit sich nicht empfehlen möchte, ein Anlagekapital

von	5 750 000 M.
für Abbürdung der schwebenden Schuld ein Kapital von	2 000 000 M.
für die Instandsetzung und Erweiterung des Unternehmens, sowie für Verbesserung und Vermehrung der Betriebmittel und der Schiffe ein Kapital von	1 120 000 M.
zur Dotation des Betriebsfonds ein Kapital von	130 000 M.
zusammen ein Kapital von	9 000 000 M.

nothwendig, welches durch Ausgabe von Schuldverschreibungen einer 3 1/2 procentigen consolidirten Landesanleihe zum gleichen Nennbetrage bereitzustellen wäre.

Zur Verzinsung dieses Capitals sind jährlich .	315 000 M.
zur Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihe jährlich	260 000 M.
zusammen jährlich	575 000 M.

erforderlich; diese Ausgabe würde aus den Intraden des bisherigen Lloydunternehmens, sowie aus den durch die Vereinigung desselben mit der Großherzoglichen Friedrich Franz-Eisenbahn nach aufgemachter Berechnung zu erwartenden Ersparungen 2c. in nachstehender Weise ihre Deckung finden:

Die Einnahme des Lloyd im Jahre 1892 hat betragen nach der Bilanz rund . . .		1 300 000 M.
die Ausgaben betrugen nach der Bilanz rund	954 900 M.	
davon kommen in Abzug die Kosten für Verzinsung der schwebenden Schuld (cfr. oben sub 1) mit rund . . .	134 900 M.	
also Betriebs-Ausgabe		820 000 M.
so daß ein Ueberschuß verbleibt von . . .		480 000 M.

Uebertrag	480 000 M.
Der Ueberschuß des Jahres 1893 ist gegen das Vorjahr nach den bisherigen Ergebnissen und in Beihalt der Steigerung der letzten Jahre zu schätzen auf mindestens . . .	42 000 M.
dazu kommen die nach dem Bericht der General-Direction berechneten Ersparungen (cfr. Unteranlage III zur Anlage N.) mit	103 000 M.
so daß zur Verfügung stehen	625 000 M.
Gegenüber dem Bedürfniß von	575 000 M.
ergiebt sich also ein Ueberschuß von . . .	50 000 M.

Dieses Ergebniß der angestellten Berechnungen und Ermittlungen dürfte genügen, um daraufhin das Verstaatlichungswerk zum Abschluß zu bringen und durch einheitliche Verwaltung der Landeseisenbahnen aller der Vortheile theilhaftig zu werden, auf welche die Absicht bei der Inangriffnahme des Werkes gerichtet gewesen ist.

Die aus den Verträgen über die Erwerbung der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn und des Unternehmens des Deutsch-Nordischen Lloyd, sowie aus den vorstehenden Darlegungen sich ergebenden finanziellen Anforderungen ergeben zusammengefaßt nachstehendes Resultat:

I. Bereitstellung von 3 1/2 procentigen Landesschuldverschreibungen und zwar:

1. zur Erwerbung der Parchim-Ludwigsluster Bahn, der Mecklenburgischen Südbahn und zur Abfindung des Betriebsunternehmers Bachstein zur Summe von	5 249 000 M.
mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1893 ab und zur Summe von	539 000 M.
mit Zinsscheinen vom 1. April 1894 ab.	
2. Zur Instandsetzung und Erweiterung der genannten beiden Bahnen, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel und Dotation des Betriebsfonds zur Summe von	1 000 000 M.
mit Zinsscheinen vom 1. April 1894 ab.	
3. Zur Erwerbung des Deutsch-Nordischen Lloyd einschließlich der Abbürdung der schwebenden Schuld zur Summe von	7 750 000 M.
mit Zinsscheinen vom 1. April 1894 ab.	
4. Zur Instandsetzung und Erweiterung des Lloyd-Unternehmens, Vermehrung der Betriebsmittel und Dotation des Betriebsfonds zur Summe von	1 250 000 M.
mit Zinsscheinen mit 1. April 1894 ab.	
in Summa	15 788 000 M.

II. Ueberweisung der Erneuerungs- und Reservefonds der Parchim-Ludwigsluster Bahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd zum Gesammtbetrage von 418 377 M. 76 ₰ zur Dotation des Sicherheitsfonds in Rücksicht auf die Garantie ex § 8 der Nomativbestimmungen.

III. Ueberweisung des Schwellenfonds, des Schneeschutzfonds und des Restbestandes der Anleihe der Südbahn zum Gesammtbetrage

von	38 509 M. 06 ₰
abzüglich der Schuld an die Local-Eisenbahnen-Gesellschaft von	17 500 „ — „
zum Restbetrage von	21 009 M. 06 ₰

an den Betrieb.

IV. Ueberweisung der nach dem Ausscheiden der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn aus der Pensionscasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen von dieser herauszuzahlenden Beträge, sowie des Bestandes der Pensionscasse des Deutsch-Nordischen Lloyd an den Pensionsfonds der Großherzoglichen Friedrich Franz-Eisenbahn.

Anlage A.

Uebersicht

über die Einnahmen und Ausgaben der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

(Nach den Jahresberichten.)

№	Zeitraum	Einnahmen				Ausgaben				Ueberschuß	
		im Ganzen		für 1 km		im Ganzen		für 1 km			
		M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
1	15. Juni bis ult. December 1880	(72 113	—	5 068	—	43 884	—	3 013	—	(t. Eisenb.-Statistik)	
2	1881	134 698	77	5 170	78	76 185	31	2 924	58	58 513	46
3	1882	143 214	15	5 497	66	77 230	30	2964	69	65 983	85
4	1883	147 057	48	5 645	20	74 197	78	2 848	28	72 859	70
5	1884	150 072	42	5 760	94	73 493	54	2 821	24	76 578	88
6	1885	170 122	62	6 526	77	60 204	80	2 311	12	109 917	82
7	1886	183 984	04	7 062	73	61 190	70	2 348	97	122 793	34
8	1887	169 980	14	6 525	14	65 677	81	2 521	22	104 302	33
9	1888	180 015	61	6 910	34	64 955	74	2 493	50	115 059	87
10	1889	181 122	28	6 952	87	62 070	81	2 382	37	119 051	47
11	1890	192 589	73	7 393	08	72 388	35	2 778	82	120 201	38
12	1891	192 814	19	7 401	70	79 828	62	3 064	44	112 985	57
13	1892	203 251	61	7 847	55	85 044	83	3 283	58	118 206	78

Anlage B.

Uebersicht

über die Einnahmen und Ausgaben der Mecklenburgischen Südbahn.

(Nach den Jahresberichten.)

№	Zeitraum	Bahnlänge	Einnahmen				Ausgaben				Ueberschuß	
			im Ganzen		für 1 km		im Ganzen		für 1 km			
		km	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
1	20./28. Januar bis ult. December 1885	116,46	268 873	35	2 308	72	(lt. Statistik) (211 924)	—	1 919	—		
2	1886	„	312 510	70	2 681	80	264 119	56	2 266	54	48 391	14
3	1887	„	315 798	43	2 711	65	260 497	50	2 236	80	55 300	93
4	1888	„	353 260	47	3 033	32	219 775	49	1 887	13	133 484	98
5	1889	„	366 769	09	3 149	31	203 744	47	1 749	48	163 024	62
6	1890	„	392 964	14	3 374	24	206 607	08	1 774	06	186 357	06
7	1891	„	406 112	91	3 486	97	242 449	28	2 081	82	163 663	63
8	1892	„	437 006	02	3 752	41	245 291	97	2 096	93	191 714	05

Anlage C.

Berechnung

des Werthes der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

	M.	Pf.	M.	Pf.
Einnahme 1892	201 700	—		
Zinsen 3 % 120 000 Südbahn-Actien Lit. A.	3 600	—	205 300	—
Ausgaben 1892			88 129	—
Betriebsüberschuß . . .			117 171	—
Hiervon gehen ab:				
Zinsen und Amortisation Anleihe I. 6 % 120 000 *) . .	7 200	—		
" " " " II. 4 + 1½ 150 000 **) .	8 250	—		
Erneuerungsfonds	13 000	—		
Reservefonds	1 000	—		
Eisenbahnsteuer	1 200	—		
Bilanzreservefonds, gedeckt durch Amortisation			30 650	—
bleiben . . .			86 521	—
capitalisirt zu 4 %			2 163 025	—

*) nach dem Jahresbericht vom 1. Juli 1891 ab 5 %.
**) nach dem Jahresbericht vom 2. Januar 1894 ab 4 + 2 %.

Anlage D.

Berechnung

der Abfindungssumme für Betriebsvertrag

Mecklenburgische Südbahn.

	M.	Pf.	M.	Pf.
Einnahme 1892	438 000	—		
Ausgabe 1892 (abzüglich der Kosten für Erneuerungen) . .	229 458	—		
Ueberschuß . . .			208 542	—
Hiervon ab:				
$4^1/_2$ % Zinsen und 3 % Amortisation auf 200 000 M. Anleihe	15 000	—		
Abführung des Ueberstieges über Stichsumme (Deckung der Vorschüsse, Erneuerungsfonds Herrmann Bachstein)	8 744	—	23 744	—
bleiben . . .			184 798	—
ergiebt 6 Jahre × 184 798 = ...	1 108 788	—		
Ab 5 % Discont für frühere Escomptirung = ...	194 038	—		
Abfindungssumme . . .	914 750	—		

Anlage E.

Großherzogliche General-Direction
der Mecklenburgischen
Friedrich Franz-Eisenbahn.

Schwerin,
den 7. August 1893.

Bericht

zum hohen Erlaß vom 3. Juli d. J., J.-Nr. 8660.

betrifft

Revision der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn.

1 Anlage.

In Erledigung des nebenbezeichneten hohen Befehls berichten wir ehrerbietigst gehorsamst, daß die in der Zeit vom 6. bis 8. Juli durch den Ober-Bau-Inspector Loycke vorgenommene Besichtigung der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn, sowie die am 13. und 14. Juli erfolgte Revision der zugehörigen Betriebsmittel seitens unseres Ober-Maschinen-Inspectors Pöschmann ergeben haben, daß nicht nur die baulichen Anlagen, sondern auch die Betriebsmittel beider Bahnen sich in einem betriebssicheren Zustande befinden und ordnungsgemäß unterhalten sind.

Im Speciellen ist zu bemerken:

a. bezüglich des baulichen Zustandes der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Der Bahnkörper ist ordnungsgemäß angelegt und unterhalten. Die Brücken und Durchlässe im Bahnkörper sind im Mauerwerk beziehungsweise der Eisenconstruction in einem guten Zustande und nur bezüglich der Elde-Drehbrücke und der Fluthbrücke im Eldethal ist zu bemerken, daß die Brückenbalken auf den Eisenconstructionen voraussichtlich im nächsten Jahre der Erneuerung bedürfen.

Die Gleise bestehen aus 102 mm hohen Stahlschienen im Gewicht von 23,5 kg pro lfd. m und sind mit schwebendem Stoß und kiefernen Querschwellen hergestellt. Unterlagsplatten sind, abgesehen von den Curven, nur an den Endschwellen zur Verwendung gekommen. In den Curven mit größeren Radien ist nur der äußere Strang, in denjenigen mit Radien von 350 m und darunter auch der innere Schienenstrang auf jeder Schwelle mit Unterlagsplatten versehen worden.

Die Weichen, welche Vollzungen aus Stahl und kieferne Schwellen haben, sind gut construirt und unterhalten.

An
das hohe Großherzogliche Ministerium
des Innern
hierselbst.
J.-Nr. I 10380.

Bezüglich der Schienen ist zu bemerken, daß dieselben auf der freien Strecke verhältnißmäßig wenig abgenutzt sind. In den Nebengleisen fanden sich vereinzelt schadhafte Schienen vor, deren Weiterbenutzung jedoch nicht zu beanstanden ist. Die Gleisschwellen sind 2,40 m lang, 24 cm breit und 14 cm stark und je 10 Stück davon auf eine Schienenlänge von 8 m verlegt worden. Ab und zu fanden sich Schwellen im Gleise vor, deren baldige Auswechselung erwünscht ist und bezüglich welcher der Betriebsdirector Senz erklärte, daß die Auswechselung allein deshalb bis jetzt unterblieben sei, weil die Anlieferung der neuen Schwellen sich verzögert habe, aber in nächster Zeit erfolgen werde. Im Uebrigen war der Zustand der Schwellen in Ansehung des 13jährigen Bestehens der Bahn von Parchim nach Ludwigslust durchaus befriedigend. Die Durchschnittsdauer der zur Verwendung gekommenen Schwellen kann auf 16 Jahre angenommen werden und steht somit zu erwarten, daß in den nächsten 3—4 Jahren die ursprünglich eingebauten Schwellen sämmtlich aus den Hauptgleisen werden entfernt werden müssen. Bisher sind nach Angabe der Betriebs-Verwaltung seit Bestehen der Bahn 12 700 Schwellen auf der freien Strecke neu eingebaut worden. Wenn das Hauptgleis im Ganzen 32 337 Schwellen enthält, müssen in den nächsten 3—4 Jahren noch 19 637 Schwellen erneuert werden. Die Mittel dazu sind angeblich in dem eventuell mit zu überweisenden Erneuerungsfonds der Parchim-Ludwigslust er Bahn vorhanden. — Die Schwellen der Nebengleise sind bei vorstehender Berechnung unberücksichtigt gelassen, weil bei streckenweiser Erneuerung der gesammten Schwellen des Hauptgleises genügend Schwellen gewonnen werden, welche zur Unterhaltung der Nebengleise noch geeignet sind und weiter ausgenutzt werden können.

Die Einkiesung der Gleise ist überall genügend, doch ist das dazu verwendete Material nur mangelhaft, da angeblich an der ganzen Strecke kein guter Kies vorhanden ist.

Zu bemerken ist bezüglich der Einrichtungen an der freien Strecke, daß Merkzeichen vor den unbewachten Wegeübergängen, gemäß § 8 (3) der Bahnordnung nicht vorhanden sind.

Das Gestänge der doppelten Telegraphenleitung ist zwar noch ziemlich gut erhalten, jedoch beginnen die Stangen schadhaft zu werden, so daß deren Erneuerung in den nächsten Jahren erforderlich werden wird.

Die Hochbauten auf den Stationen sind sachgemäß unterhalten, auch befinden sich die Nebenanlagen daselbst im Allgemeinen in einem ordnungsmäßigen Zustande.

Bis auf die Bahnhöfe Parchim und Neustadt sind die Stationen für den vorhandenen Verkehr zunächst ausreichend. In Parchim besteht namentlich Mangel an Wagenaufstellungs- und Freiladegleisen, auch ist daselbst die Anlage eines besonderen Gleises für den Rangirverkehr als erforderlich zu erachten. Auf dem Bahnhofe Neustadt ist eine Verlängerung des Freiladegleises und der Ladestraße sowie die Erbauung einer Kopframpe erforderlich.

Die Wasserstationsanlagen sind ausreichend und die erforderlichen Signaleinrichtungen an allen Stationen sowie an den Drehbrücken,

den Vorschriften entsprechend, vorhanden. Die Ausrüstung der Stationen entspricht im Allgemeinen den Bedürfnissen.

Für die vorstehend beregten Bahnhofserweiterungen und für die Beschaffung der erforderlichen Läutepfähle vor den unbewachten Wegeübergängen werden eventuell etwa 100 000 ℳ aufzuwenden sein.

b. bezüglich des baulichen Zustandes der Mecklenburgischen Südbahn.

Der Bahnkörper sowie die Bauwerke in demselben und die vorhandenen 4 Wegeüberführungen sind zweckentsprechend ausgeführt und gut unterhalten; zu bemerken ist dieserhalb nur, daß die Balken auf der Eisenconstruction der Tollensebrücke bei Neubrandenburg voraussichtlich im nächsten Jahre werden erneuert werden müssen.

Die Gleise der Südbahn bestehen aus 113 mm hohen, 8,40 m langen Stahlschienen im Gewichte von 23,8 kg pro lfd. m; dieselben haben schwebenden Stoß und kieferne Querschwellen. Soweit diese das Normalmaaß — 2,40 m lang, 24 cm breit und 14 cm stark — haben, sind je 10 Stück auf eine Schienenlänge verlegt worden; im Uebrigen, d. h. auf eine Länge von 43 km der Strecke, sind untermaßige Schwellen, welche nur 2,30 m lang, 22 cm breit und 14 cm stark sind, zum Einbau gelangt, von denen jedoch 11 Stück auf eine Schienenlänge verlegt sind. Bei der Besichtigung der Bahn fanden sich, abgesehen von der Strecke Jabel-Waren, auf welcher untermaßige Schwellen liegen und von welchen etwa 10 % als auswechselungsbedürftig bezeichnet werden können, wenige schadhafte Schwellen im Gleise vor. Bezüglich der schadhaften Schwellen erklärte der Betriebsdirector Senz, daß, wie bei der Parchim-Ludwigsluster Bahn, die Auswechselung allein bisher deshalb nicht habe erfolgen können, weil die Anlieferung der neuen Schwellen sich wider Erwarten verzögert habe, aber noch in diesem Jahre erfolgen werde. Im Uebrigen sind die Gleise gut unterhalten und in einem betriebssicheren Zustande.

Bezüglich der untermaßigen Schwellen ist auf Grund von Angaben der Betriebsbeamten zu bemerken, daß bei eingetretener Schadhaftigkeit dieser Schwellen ganze Strecken zum Umbau gelangt seien, welche normale Schwellen mit 10 Stück pro Schienenlänge erhalten haben. Die hierbei gewonnenen noch brauchbaren Schwellen seien zur Unterhaltung der verbliebenen Strecken mit untermaßigen Schwellen verwendet worden.

Zur Ausgleichung des Minderwerthes der untermaßigen Schwellen hat der Bauunternehmer Bichel sich seiner Zeit einen Abzug von 30 000 Mark gefallen lassen müssen, welcher Betrag zur Bildung eines besonderen Schwellenfonds benutzt worden ist. Letzterer hatte bei Beginn des jetzigen Rechnungsjahres die Höhe von 31 384,27 ℳ erreicht.

Im Laufe der Betriebszeit — von 1885 bis jetzt — sind an der Südbahn nach Angabe der Betriebs-Verwaltung bereits 13 200 Stück neue Schwellen zum Einbau gelangt und hauptsächlich in zusammenhängenden Strecken an Stelle der minderwerthigen Schwellen eingebaut worden.

Unterlagsplatten sind nur in Curven zur Anwendung gekommen und Vorstoßplatten nur in Gefällstrecken. Eine Vermehrung der Unterlagsplatten ist als erforderlich zu erachten.

Die Kiesverhältnisse sind an der Südbahn wesentlich günstiger als an der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, da die erstere theils im Besitze von Kiesterrain ist und anderntheils brauchbaren Kies von Adjacenten bisher zu annehmbaren Preisen hat beziehen können. Nur auf den letzten 20 km vor Neubrandenburg ist aus Mangel an gutem Kies weniger brauchbares Material zur Gleisebettung verwendet worden.

Das Telegraphengestänge mit doppelter Leitung erfordert schon jetzt größere Unterhaltungsarbeiten, da von vornherein wenig dauerhafte Stangen zur Verwendung gekommen sind. Es ist demnach anzunehmen, daß in den nächsten Jahren sämmtliche noch vorhandenen alten Stangen zur Auswechselung gelangen müssen.

Die Wasserstationsanlagen genügen im Allgemeinen bei den bestehenden Betriebsverhältnissen und die Hochbauten, Signaleinrichtungen sowie die Ausrüstung der Stationen sind an der Südbahn in gleicher Weise sachgemäß unterhalten beziehungsweise vollständig vorhanden, wie an der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Die zum Eigenthum der Südbahn gehörige Werkstatt auf dem Bahnhofe Parchim läßt sowohl in ihrer Anlage als auch bezüglich der Unterhaltung zu wünschen übrig. In Hinsicht auf die günstige Lage der diesseitigen Werkstätten in Schwerin und Malchin zur Strecke Ludwigslust-Neubrandenburg wird die Werkstatt in Parchim eventuell entbehrt werden können und zum Abbruch kommen müssen, zumal auch das Gelände derselben theilweise zur Erweiterung des Bahnhofes Parchim erforderlich wird. Eine entsprechende Erweiterung der diesseitigen Werkstätten bei Verwendung der in Parchim vorhandenen, im Allgemeinen als brauchbar zu bezeichnenden Arbeitsmaschinen, wird dafür in Aussicht zu nehmen sein.

Auch an der Südbahn ist der größere Theil der Stationen für den Verkehr nicht als ausreichend zu erachten und deren Erweiterung geboten. Ein Bedürfniß dafür wurde bei der Revisionsreise nicht nur von der Betriebsleitung, sondern auch von den betreffenden Stationsbeamten anerkannt.

Auf Bahnhof Lübz ist eine Verlängerung des Freiladegleises, Verbindung des östlichen Theiles desselben mit dem Hauptgleise und Verlegung der Laderampe an das östliche Bahnhofsende angezeigt.

Auf dem Bahnhofe Passow, wo namentlich im Winter ein größerer Wagenladungsverkehr vorhanden sein soll, muß eine zweite Verbindung des Nebengleises mit dem Hauptgleise geschaffen und die Laderampe verlegt werden. Das daselbst vorhandene Post-Miethshaus, welches dem Bauunternehmer Bichel zu Berlin gehört, steht auf Bahngelände und ist dem Eigenthümer der Miethsvertrag gekündigt worden. Ein Ankauf des Hauses und Herrichtung desselben zu Dienstwohnungen ist zu empfehlen.

An der Haltestelle Gallin wird der Bau einer Dienstwohnung und die Anlage eines Stumpfgleises erforderlich.

Die Haltestelle Weiche Glashütte erfordert bei dem nicht unbedeutenden Verkehr einen weiteren Ausbau und Besetzung durch einen Stationsbeamten.

Auf dem Bahnhofe Malchow ist zur Aufstellung von Wagen und zu Ladezwecken die Anlegung eines 3. Gleises mit beiderseitiger Weichenverbindung sowie einer Ladestraße für erforderlich zu erachten.

Die Haltestelle Weiche Schwastorf-Dratow, welche im vergangenen Jahre zunächst für den Güterverkehr angelegt ist, wird zu einer vollen Station auszubauen sein.

Bahnhof Klein-Plasten.

In Folge Vermehrung des Rübenbaues in der Umgegend dieser Station genügen die erst im Jahre 1892 erweiterten Gleisanlagen, trotz Entlastung durch die gleichzeitig angelegte Weiche Schwastorf-Dratow, nicht. Eine baldige Erweiterung der Ladegleise und Ladestraßen daselbst ist deshalb für erforderlich zu erachten.

Der Bahnhof Penzlin ist für den Güterverkehr und speciell für den zu erwartenden größeren Rübenversand nicht mehr ausreichend.

An der Haltestelle Mallin wird die Erbauung eines Stallgebäudes für den Stationsbeamten erforderlich werden.

Bezüglich des Bahnhofes Neubrandenburg ist zu bemerken, daß der Ankauf der Südbahn eine Verschmelzung der beiden Bahnhöfe zu Neubrandenburg beziehungsweise des Abfertigungsdienstes sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr erfordern wird. Es ist deshalb ein entsprechender Umbau des Friedrich Franz-Bahnhofes daselbst aus vorliegender Veranlassung für erforderlich zu erachten.

Die Kosten der vorberegten Ergänzungen und Erweiterungen sind auf 300 000 ℳ zu veranschlagen.

c. **Bezüglich der Betriebsmittel der beiden Bahnen**

gestatten wir uns ehrerbietigst den erachtlichen Bericht unseres Ober-Maschinen-Inspectors Pöschmann in Abschrift hier anzuschließen.

Im Vergleich mit der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn sind an der Parchim-Ludwigsluster Bahn und der Mecklenburgischen Südbahn zusammen, nach Maßgabe der Bahnlänge berechnet, weniger vorhanden:

a. 9 Locomotiven,
b. 74 bedeckte Güterwagen und
c. 71 offene Güterwagen.

Eine Vermehrung der vorbezeichneten Betriebsmittel sowie auch der Personen- und Gepäckwagen dieser Bahnen erscheint demnach geboten und dürften dafür 400 000 ℳ in Aussicht zu nehmen sein.

Die Gesammtkosten der nach dem Vorstehenden erforderlichen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten nebst Vermehrung der Betriebsmittel werden sich somit auf 800 000 ℳ belaufen.

Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß eventuell eine Vermehrung unseres Betriebsfonds um 150 bis 200 000 ℳ erforderlich wird.

(gez.) **Piernay.**

Unteranlage zu Anlage E.

Erachtlicher Bericht

betreffend

das Ergebniß der am 13. und 14. Juli 1893 ausgeführten Revision der Betriebsmittel der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft und der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft.

In Gemäßheit der Verfügung Großherzoglicher General-Direction Nr. I. 10380 vom 11. d. Mts. hat der gehorsamst Unterzeichnete die Betriebsmittel der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft und der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft am 13. und 14. d. Mts. unter Zuziehung des Werkmeister-Assistenten Bischoff auf Station Parchim einer Revision zu dem Zwecke unterzogen, um festzustellen, ob diese Betriebsmittel sich in ordnungsgemäßem und betriebssicherem Zustande befinden

Auf Veranlassung des Eisenbahn-Unternehmers Bachstein-Berlin wohnte der Ober-Maschinen-Ingenieur Herr Reuß aus Berlin dieser Revision bei, auch war der Vorsteher der Werkstatt in Parchim, Werkmeister Krämer, bei dieser Revision zugegen.

Nach den von Herrn Reuß zur Vorlage gelangten Verzeichnissen umfaßt der Bestand an Betriebsmitteln für die vorbezeichneten beiden Bahnen

1. 11 Stück Tender-Locomotiven, und zwar
   a. 2 Stück mit 2 gekuppelten Achsen, und
   b. 9 „ „ 3 „ „
2. 16 Stück Personenwagen, und zwar
   a. 12 Stück II. und III. Classe, in 2 Serien, und
   b. 4 „ III. Classe, in 1 Serie.
3. 4 Stück Post- und Gepäckwagen in 2 Serien.
4. 57 „ bedeckte Güterwagen „ 2 „
5. 88 „ offene „ „ 9 „
6. 5 „ Etagewagen „ 2 „ und
7. 8 „ Langholzwagen „ 2 „

Zur Revision gelangten:

a. Sämmtliche Locomotiven, mit Ausnahme der nach Station Friedland abgegebenen Locomotive Malchow, und
b. 48 Stück Wagen aus 18 Serien.

Nur 2 Serien, welche zusammen 7 Wagen umfassen, kamen nicht zur Revision, da sie nicht rechtzeitig herangezogen werden konnten.

Was das Alter der Locomotiven betrifft, so sind

2 Stück im Jahre 1880,
7 „ „ „ 1885 und
2 „ „ „ 1892

beschafft worden.

Die im Jahre 1880 beschafften beiden Locomotiven Friedrich Franz II. und Moltke haben im Jahre 1892 neue kupferne Feuerbüchsen erhalten. Ferner ist der Kessel der Locomotive Karow im Jahre 1886 mit einer neuen Feuerbüchsen-Rohrwand versehen worden.

Für die Locomotive Penzlin ist eine neue Feuerbüchse bestellt.

Die Feuerbüchsen der Locomotiven, abgesehen von den vorerwähnten Locomotiven Penzlin und Malchow, erwiesen sich in gutem Zustande befindlich und nach Versicherung der Herren Reuß und Krämer haben sich an den Locomotiv-Kesseln bei den gesetzlichen Prüfungen und auch bei den inneren Revisionen irgend welche Mängel nicht gezeigt.

Die Einsicht einiger Prüfungs-Protokolle bestätigte diese Angaben.

Die Gewerktheile der Locomotiven erwiesen sich ebenfalls in gutem Zustande befindlich, sodaß eine sachkundige und ordnungsgemäße Pflege der Locomotiven vorausgesetzt werden muß.

Im Uebrigen ließ auch die gesammte äußere Beschaffenheit der Locomotiven erkennen, daß den Locomotiven eine sorgsame Pflege seitens der Werkstatt wie des Locomotiv-Personals gewidmet wird.

Was ferner das Alter der Personen- und Güterwagen anlangt, so stammen dieselben zumeist aus den Jahren 1880, 1884 und 1890/91 und entsprechen in ihrer Ausführung den gegenwärtigen Vorschriften. Nur etwa 15 Stück offene Wagen, welche zum Theil nur für den Lokal-Verkehr benutzt werden, sind älteren Ursprungs.

Die revidirten Wagen befanden sich sämmtlich in gutem Zustande, auch hinsichtlich des Anstriches, bezw. der Lackirung.

Nach Angabe des p. Krämer ist für zwei Personenwagen II./III. Classe die Erneuerung der inneren Einrichtung, bezw. des inneren Anstriches, in Aussicht genommen worden.

Da, wie oben erwähnt, Wagen aus 18 Serien zur Revision gelangt sind, so darf wohl angenommen werden, daß auch die nicht zur Revision gekommenen Wagen den gleich guten Zustand, wie die revidirten, aufweisen werden.

Auf Grund der stattgehabten Revision ist zu erachten, daß die Betriebsmittel der Parchim-Ludwigslustor Eisenbahn-Gesellschaft und der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft und zwar sowohl die Locomotiven, wie die Wagen, sich in ordnungsgemäßem und betriebssicherem Zustande befinden, und sämmtlichen Betriebsmitteln die zu ihrer sachgemäßen und betriebstüchtigen Instandhaltung erforderliche Unterhaltung und Pflege zu theil geworden ist.

(gez.) **Pöschmann,**
Ober-Maschinen-Inspector.

Anlage F.

Zwischen der Stadt Rostock und dem Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft hieselbst, ist heute die folgende Vereinbarung abgeschlossen.

§ 1.

Die Stadt Rostock beabsichtigt zur Förderung des Hafenverkehrs eine normalspurige Eisenbahn am Rostocker Strande zu erbauen. Dem Deutsch-Nordischen Lloyd gesteht die Stadt das Recht zu, und dieser verpflichtet sich, eine Verbindungsbahn vom hiesigen Bahnhofe des Deutsch-Nordischen Lloyd bis zur städtischen Strandbahn auf seine alleinigen Kosten anzulegen und an der von der Stadt zu bestimmenden Stelle beim Fischerthor und in der von der Stadt speciell zu bestimmenden Weise mit der städtischen Strandbahn in Verbindung zu setzen.

§ 2.

Der Deutsch-Nordische Lloyd ist verpflichtet, die in § 1 bezeichnete Verbindungsbahn — unter der Voraussetzung, daß die Stadt binnen der gleichen Frist die Strandbahn vollendet — längstens binnen 10 Monaten an gerechnet von der Erwirkung der landespolizeilichen Concession und der Genehmigung aller Specialprojecte für diese Verbindungsbahn, welche sofort erbeten werden soll, fertig zu stellen. Geschieht dies nicht, so ist die Stadt an den Inhalt dieser Vereinbarung nicht gebunden und berechtigt, auf Kosten des Deutsch-Nordischen Lloyd die Verbindungsbahn herzustellen, auch alle bereits fertig gestellten Arbeiten und die angelieferten Materialien in Besitz zu nehmen, welche ihr verfallen sind.

§ 3.

Für die Herstellung der Verbindungsbahn normiren diejenigen Zeichnungen und Pläne 2c., welche dieser Vereinbarung beigefügt sind, insbesondere der Situationsplan, das Längenprofil und das Verzeichniß der zu erwerbenden Flächen wiewohl mit der Verpflichtung des Deutsch-Nordischen Lloyd, die Eisenbahn so anzulegen, daß für eine später durch den Armen-Ordnungs-Garten thunlichst an der südlichen Grenze desselben herzurichtende Verbindungsstraße zwischen der Augusten- und Helenen-Straße eine genügende Breite und zwar von mindestens 12 Metern verbleibt, in welcher Beziehung das specielle Project zur

Genehmigung der Stadt zu verstellen ist. Ebenso liegt dem Deutsch-Nordischen Lloyd ob, der Stadt vor Beginn der Ausführung, Special-Zeichnungen aller Straßen- und Wege-Ueberführungen und Unterführungen, nicht minder einen genauen Situationsplan für den Austritt der Verbindungsbahn am Wall beim Fischerthor vorzulegen und die specielle Genehmigung dieser Anlagen zu erwirken, auch die Monituren zu erledigen. Endlich sind für das gesammte Project und für dessen etwaige spätere Aenderungen die Bestimmungen des Großherzoglichen hohen Ministerii entscheidend, und hat der Deutsch-Nordische Lloyd die von dieser hohen Behörde vorgeschriebenen Abänderungen anzuerkennen und auszuführen. Für den unverhofften Fall, daß alle diese Verhandlungen sich in die Länge ziehen sollten, wird dem Deutsch-Nordischen Lloyd eine entsprechende, wiewohl vom alleinigen Ermessen des Rathes der Stadt abhängige Erstreckung der in § 2 bezeichneten Baufrist zugestanden.

§ 4.

Der Deutsch-Nordische Lloyd ist verpflichtet, eine genügende Abwässerung des Wallgrabens auf der Strecke von der Drei-Wallbastion bis zur Warnow sogleich bei der Herstellung der Verbindungsbahn auf seine alleinigen Kosten einzurichten und wird die Verpflichtung dahin verstanden, daß die mittleren Profilgrößen des jetzigen oberen Wasserlaufes ohne Abänderung der Vorfluth-Verhältnisse nach alleinigem Ermessen der Stadt erhalten bleiben müssen. Alle von der städtischen Bauverwaltung in dieser Beziehung genehmigten Erinnerungen hat der Deutsch-Nordische Lloyd anstandslos zu erledigen, widrigenfalls die erforderlichen Arbeiten auf Kosten des Deutsch-Nordischen Lloyd von der Stadt hergestellt werden. Die Erhaltung der Abwässerungs-Anlage, soweit sie ein Theil der Bahnanlage ist, liegt dem Deutsch-Nordischen Lloyd ob.

§ 5.

Ferner übernimmt der Deutsch-Nordische Lloyd die Verpflichtung, nach Anordnung der Stadt die Einschnitts-Böschungen der Verbindungsbahn — sofern es sich nicht um Straßen-Ueberführungen resp. Unterführungen handelt, für welche die speciellen Projecte maßgebend sind — auf seine Kosten mit genügendem Drahtzaun einzufriedigen und diese Zäune stets auf seine Kosten in gutem Stande zu erhalten. Wenn dieser Verpflichtung nicht genügt werden sollte, ist die Sadt berechtigt, die betreffenden Arbeiten auf Kosten des Deutsch-Nordischen Lloyd selbst auszuführen.

§ 6.

Der Deutsch-Nordische Lloyd anerkennt das Recht der Stadt dahin, daß die verlängerte Neue-Augustenstraße und auch die übrigen Straßen des an die Verbindungsbahn grenzenden Stadttheils, mögen sie schon jetzt bestehen oder erst künftigt angelegt werden, an den von dem Rathe der Stadt demnächst anzugebenden Stellen und in der von demselben vorgeschriebenen Weise über das Planum der Verbindungsbahn geführt werden dürfen.

§ 7.

Die Stadt stellt dem Deutsch-Nordischen Lloyd des nach dem resp. von der hohen Landesregierung und der Stadt genehmigten Bau-Projecte dauernd erforderliche Terrain aus den im Eigenthum der Stadt befindlichen, von der Verbindungsbahn betroffenen Grundstücken — insonderheit aus den in der beiliegenden Zusammenstellung der zu erwerbenden Flächen sub Numeris 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 bezeichneten Grundstücken, — wiewohl unter Vorbehalt des Eigenthums, unentgeltlich zur Verfügung und zwar zur dauernden Benutzung, wiewohl lediglich für Eisenbahnzwecke. Sollte dermaleinst die Verbindungsbahn wiederum eingehen, so fällt das Terrain zur freien Benutzung an die Stadt zurück. Die Entschädigung der Zeitpächter ist Sache des Deutsch-Nordischen Lloyd; ebenso hat der Deutsch-Nordische Lloyd sich das während der Bauzeit und für die Bauausführung interimistisch und zeitweilig nöthige Terrain, sowie das Terrain zu den etwa während der Bauzeit nach Ermessen der Stadt erforderlichen Nothwegen selbst zu verschaffen. Der Stadt steht das Recht zu, unter der Verbindungsbahn Gas-, Wasser- und Canal-Anlagen herzustellen, ist jedoch solchen Falls verpflichtet, die durch diese Arbeiten an der Verbindungsbahn bewirkten Schäden wieder ordnungsmäßig ausbessern zu lassen. Für etwaige durch diese Arbeiten bewirkten Betriebsstörungen, sofern dieselben nicht zu vermeiden sein sollten, worüber eventl. das hohe Ministerium des Innern entscheidet, steht dem Deutsch-Nordischen Lloyd ein Vergütungs-Anspruch nicht zu, jedoch wird dem Deutsch-Nordischen Lloyd die äußerste Beschleunigung der Arbeiten stadtseitig zugesichert.

§ 8.

Die Stadt wird vom Fischerthor bis zur Hafenbahn der Friedrich Franz-Bahn auf ihre Kosten eine Strandbahn herstellen lassen. Die Stadt überträgt dem Deutsch-Nordischen Lloyd auf dieser städtischen Strandbahn, für deren Anlage und etwaige spätere Abänderungen, Ergänzungen und Erweiterungen die reguminelle Concession vorbehalten wird, den alleinigen Betrieb unter folgenden Bedingungen:

1. Selbstverständlich verbleibt die Stadt die Eigenthümerin der Strandbahn und der von ihr hergestellten Nebenanlagen derselben.

   Dem Deutsch-Nordischen Lloyd steht bezüglich dieser Anlagen keinerlei Moniturrecht zu, insbesondere auch nicht rücksichtlich der Tracirung der Strandbahn oder ihrer Bauart; vielmehr muß der Deutsch-Nordische Lloyd die Strandbahn-Anlagen, sowie sie sind, im Gebrauch nehmen.

2. Wenn der Deutsch-Nordische Lloyd irgendwelche Veränderungen oder Erweiterungen der Strandbahn oder der Neben-Anlagen derselben wünscht, so darf er solche nicht eigenmächtig vornehmen, vielmehr entscheidet über alle Veränderungen oder Erweiterungen das alleinige Ermessen der Stadt resp. der hohen Landesregierung.

3. Der Stadt steht es zu, nach ihrem alleinigen Ermessen, bezw. nach Genehmigung der hohen Landesregierung, die Strandbahn und deren Nebenanlagen während der Betriebszeit des Deutsch-Nordischen Lloyd ganz oder theilweise zu ändern oder zu verlegen; wenn sie es im Interesse des Verkehrs oder mit der fortschreitenden Besserung der Bollwerke und der Uferbefestigungen und der Entwickelung der Hafenwerke für nöthig oder zweckmäßig hält. Bei solchen von der Stadt auf ihre Kosten vorzunehmenden Aenderungen soll darauf Bedacht genommen werden, daß der Betrieb des Deutsch-Nordischen Lloyd thunlichst nicht gestört wird. Wenn jedoch solche Störungen oder gar die zeitweilige Sistirung des Eisenbahnbetriebes auf der Strandbahn unvermeidlich sind, so darf der Deutsch-Nordische Lloyd dieserhalb keine Entschädigungsansprüche gegen die Stadt erheben.
4. Dem Deutsch-Nordischen Lloyd liegt während der Dauer seines Eisenbahnbetriebes auf der städtischen Strandbahn die Reparatur derselben, sowie auch die Erneuerung schadhaft gewordener Theile auf eigene Kosten ob. Alljährlich wird durch die vom Rathe der Stadt committirte städtische Behörde zu einer von derselben zu bestimmenden Zeit eine Besichtigung der Strandbahn und deren Nebenanlagen vorgenommen und bleibt dem Deutsch-Nordischen Lloyd die Betheiligung bei dieser Besichtigung, von deren Zeit derselbe vorher in Kenntniß zu setzen ist, freigestellt. Der Deutsch-Nordische Lloyd hat die von der Stadt erhobenen Monituren ohne Einwendung zu erledigen. Die nothwendigen Straßendämme und Gleisübergänge werden von der Stadt auf ihre Kosten ordnungsmäßig erhalten. Nach Ablauf der Betriebszeit ist die Strandbahn in guter ordnungsmäßiger Beschaffenheit an die Stadt zurückzugeben.
5. Der Deutsch-Nordische Lloyd hat alle und jede polizeilichen, überhaupt obrigkeitlichen Aenderungen der Stadt am Strande und Hafen pünktlich zu befolgen und ist dem desfallsigen städtischen Executionszwange unterworfen. Hierher gehören z. B. auch alle Anordnungen, die sich im Interesse der Steuer- und Zollverwaltung vernothwendigen, ferner die Anordnungen bezüglich der Ueberfahrten über das Strandgeleise, einstweilige Sperrungen der Anlagestellen der Schiffe u. s. f. Auch hat die Stadt nöthigenfalls darüber zu bestimmen, ob und in wieweit leere Waggons zur Nachtzeit auf dem Strandgleise stehen bleiben dürfen.
6. Der Betrieb auf der städtischen Strandbahn muß ordnungsmäßig nach den dieserhalb zu erlassenden Reglements, welche der Genehmigung der Stadt und der hohen Landes-Regierung unterliegen, geführt werden.
7. Der Deutsch-Nordische Lloyd ist verpflichtet, an der Strandbahn eine Güter-Annahme- und Abgabestelle zu errichten mit

denselben Befugnissen und Verpflichtungen, welche die Expedition auf dem hiesigen Bahnhofe hat. Diese Güter-Annahme- und Abgabestelle ist an dem von der Stadt hierzu angewiesenen Platze auf Kosten des Deutsch-Nordischen Lloyd zu errichten und nach Beendigung der Betriebszeit auf Verlangen der Stadt wieder zu entfernen. Ueber Größe und Einrichtung, sowie Bauart entscheidet das Ermessen der Stadt.

8. Für alle Güter, welche bei der in Nr. 7 bezeichneten Güter-Expedition aus der Stadt Rostock zur Aufgabe resp. Abnahme gelangen und mittelst Fuhrwerk angefahren oder abgefahren werden, dürfen keine besonderen Ueberführungsgebühren erhoben werden, sondern es müssen dieselben Frachtsätze Anwendung finden, welche für den Lloyd-Bahnhof hierselbst maßgebend sind.

   Dahingegen werden für alle Güter, welche seewärts gehen oder von dort kommen, Ueberführungsgebühren in derselben Höhe erhoben, wie solches Seitens der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Bahn für deren Hafengleis geschieht. Unter keinen Umständen dürfen diese Ueberführungsgebühren aber höher berechnet sein, als sich ergeben würde, wenn der Berechnung der bezüglichen Tarife eine um 6 Kilometer größere Transportlänge zu Grunde gelegt wird.

9. Der Deutsch-Nordische Lloyd ist verpflichtet, im Interesse des öffentlichen Verkehrs eine volle Güter-Expedition an der Strandbahn zu errichten und dieselbe, soweit irgend möglich, in alle directen Verkehre, insbesondere auch in den Verkehr mit den übrigen in Rostock einmündenden Eisenbahnen einzubeziehen.

   Soweit directe Tarife nicht erstellt werden sollten, findet eine Umkartirung auf dem Hauptbahnhofe statt, wobei jedoch die Expeditionsgebühr für diesen ausscheidet.

10. Sollte der Friedrich Franz-Bahn oder den andern in Rostock einmündenden Bahnen der Anschluß an die Strandbahn gestattet werden, so hat der Deutsch-Nordische Lloyd selbstverständlich hiergegen kein Widerspruchsrecht. Demselben verbleibt jedoch, falls nicht mit seiner Zustimmung eine anderweitige Festsetzung getroffen werden sollte, für die Dauer dieses Vertrages der ausschließliche Betrieb auf der Strandbahn, einschließlich der Expedition der ankommenden und abgehenden Güter.

11. Weitere Gebühren, als die in Numeris 9 und 10 genannten darf der Deutsch-Nordische Lloyd für den Eisenbahnbetrieb von Gütern auf der Strandbahn nicht erheben.

12. Der Deutsch-Nordische Lloyd ist verpflichtet, alle an der Strandbahn zur Aufgabe gelangenden Güter stets über die billigste Route zu befördern.

13. Der Deutsch-Nordische Lloyd ist verpflichtet, die Benutzung der Strandbahn und der Verbindungsbahn des Deutsch-Nordischen Lloyd vom Bahnhofe zum Strande für den Personenverkehr auf Verlangen der Stadt nutzbar zu machen; sofern dazu eine Gleisvermehrung auf der Strandbahn erforderlich wird, hat solche die Stadt auf ihre Kosten herzustellen. Für die Stipulationen sub 8, 9, 10, 11, 13 bleibt die vom Deutsch-Nordischen Lloyd zu erwirkende landesherrliche Genehmigung vorbehalten, bei deren Versagung dieser ganze Vertrag hinfällig wird.
14. Alle und jede Verbindlichkeiten zum Schadensersatze oder zur Erfüllung von Ansprüchen, welche nach den jetzt bestehenden oder etwaigen künftigen Haftpflichtgesetzen den Betriebsunternehmer oder die Eigenthümer von Eisenbahnen treffen, hat der Deutsch-Nordische Lloyd bezüglich der städtischen Strandbahn zu übernehmen, die Stadt solcherhalb zu vertreten und dieselbe unbedingt und vollständig schadlos zu halten.
15. Der Betrieb auf der städtischen Strandbahn auf Grund der in diesem Paragraphen sub Numeris 1—14 festgestellten Bedingungen wird dem Deutsch-Nordischen Lloyd bis zum 30. Juni 1916 unkündbar übertragen. Von diesem Zeitpunkte ab stehet sowohl der Stadt als dem Deutsch-Nordischen Lloyd ein Kündigungsrecht in der Art zu, daß ein Jahr nach Ausübung desselben jegliches Recht des Deutsch-Nordischen Lloyd auf den Betrieb auf der städtischen Strandbahn erlischt. Der Stadt steht für den Fall, daß die Großherzogliche Landesregierung auf ihr concessionsmäßiges Ankaufsrecht verzichtet, das Recht zu, die vom Deutsch-Nordischen Lloyd angelegte Verbindungsbahn vom Bahnhof zum Strande nebst allem unbeweglichen Zubehör nach dem 1. Juli 1916 nach einer ein Jahr vorher vorzunehmenden Ankündigung käuflich zu erwerben. Als Kaufpreis zahlt dieselbe alsdann den wirklichen Betrag der vom Deutsch-Nordischen Lloyd nachzuweisenden Anlage-Kosten.

§ 9.

Die Stadt verheißt dem Deutsch-Nordischen Lloyd die städtische Strandbahn gleichzeitig mit der Verbindungsbahn des Deutsch-Nordischen Lloyd vom hiesigen Lloyd-Bahnhofe bis zum Strande herstellen zu lassen.

§ 10.

Der Deutsch-Nordische Lloyd ist verpflichtet, bei dem Bau der Verbindungsbahn solche Anordnungen zu treffen, daß der Straßenverkehr insbesondere der Personen-, Wagen- und Pferdebahn-Verkehr über die Kröpeliner Thor-Brücke nicht gehemmt wird. In dem für den Bau der Unterführung beim Kröpeliner Thor zur Genehmigung der Stadt vorzulegenden Special-Projecte sind auch die für den interimistischen Betrieb der Pferdebahn erforderlichen Gleisveränderungen darzustellen.

Eine zeitweilige Sperrung des Verkehrs auf der Straße vom grünen Thor zum Patriotischen Wege soll während des Baues der Unterführung an dieser Stelle zugestanden sein. Eine Hemmung des Personen- und Wagen-Verkehrs in der Augustenstraße während des Baues wird nicht gestattet, dagegen soll die zeitweilige Verlegung der Haltestelle der Pferdebahn am Schröders-Platze an die Südseite der Baustelle in der Augustenstraße während des Baues der Unterführung zugestanden sein.

§ 11.

Die Stadt behält sich das Recht mit Genehmigung hoher Landesregierung vor, zu bestimmen, daß für die Benutzung der Strandbahn außer der nach dieser Vereinbarung an den Deutsch-Nordischen Lloyd zu zahlenden Gebühr eine an die Stadt zu erlegende Gebühr, welche jedoch nicht mehr als 25 Pf. pro Achse jedes die Strandbahn passirenden beladenen Güter-Wagens betragen soll, vom Publikum erhoben werde. Wenn ein solcher Beschluß gefaßt werden sollte, hat der Deutsch-Nordische Lloyd nach den dieserhalb zu erlassenden Reglements ohne besondere Vergütung diese städtische Abgabe zu erheben und an die Stadt abzuliefern.

§ 12.

Alle aus dieser Vereinbarung etwa entstehenden Streitigkeiten werden in erster Instanz vor dem Großherzoglichen Landgerichte zu Rostock entschieden.

Vollzogen zu Rostock, den 1. Maerz 1888.

Ex speciale commissione amplissimi Senatus.

(L. S.)

gez.: **L. Stahl**, Protonotar.

gez.: **F. Kirchner**, R.-A.,
stellvertretender Vorsitzender der Repräsentirenden Bürgerschaft.

gez.: **H. Götz**,
Alterspräsident der Repräsentirenden Bürgerschaft.

gez.: **Fr. Schütz**, R.-A.,
Secretair.

Anlage G.

Abkommen

zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und der Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Actiengesellschaft „Deutsch-Nordischer Lloyd" zu Rostock, wegen Herstellung und Unterhaltung regelmäßiger Postdampfschiffsfahrten zwischen Warnemünde und Kroghage.

Zwischen dem Director im Reichs-Postamt Sachse und dem Geheimen Ober-Postrath Hake, handelnd im Auftrage und unter Vorbehalt der Genehmigung des Staatssecretairs des Kaiserlichen Reichspostamts einerseits, — und der Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Actien-Gesellschaft Deutsch-Nordischer Lloyd zu Rostock, vertreten durch das Aufsichtsraths-Mitglied Herrn Victor Stoclet, Letzterer handelnd unter Vorbehalt der Genehmigung des Aufsichtsraths des „Deutsch-Nordischen Lloyd," andererseits, ist nachstehendes Abkommen heute getroffen worden.

§ 1.

Die Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft „Deutsch-Nordischer Lloyd" verpflichtet sich, eine regelmäßige Postdampfschiff-Verbindung zwischen Warnemünde und Kroghage vom 1. April 1887 an bezw. von demjenigen Tage ab, an welchem Königlich Dänischer Seits die zum Bau bestimmte Eisenbahnstrecke von Nykjöbing nach Kroghage, einschließlich der entsprechenden Hafenanlagen bei Kroghage hergestellt und in Betrieb gesetzt sein wird, auf zehn hinterander folgende Jahre zu unterhalten und mindestens eine Fahrt täglich in jeder Richtung ausführen zu lassen.

§ 2.

Die Unternehmerin ist gehalten, für die nach § 1 auszuführenden Fahrten zwei neue Räder-Dampfschiffe einzustellen und außerdem ein geeignetes Reserve-Räder-Dampfschiff zu unterhalten. Die Schiffe müssen allen Anforderungen des Reise- und Versendungsverkehrs entsprechen, zur bequemen Aufnahme von mindestens 60 Kajüten-Passagieren eingerichtet und mit Maschinen von solcher Kraft versehen sein, daß die Fahrt von Warnemünde nach Kroghage oder von Kroghage nach Warnemünde unter gewöhnlichen Verhältnissen in je durchschnittlich

höchstens 2 Stunden zurückgelegt werden kann, sie dürfen im vollständig ausgerüsteten seefertigen Zustande bei voller Ladung keinen größeren Tiefgang als 8 Fuß haben.

Die Deutsche Reichspostverwaltung ist berechtigt, sich Ueberzeugung zu verschaffen, ob die von der Unternehmerin zu unterhaltenden Dampfschiffe den vorbezeichneten Anforderungen entsprechen. Mängel und Ausstellungen, welche der Unternehmerin von der Post schriftlich bezeichnet werden, ist dieselbe so schleunig als möglich zu beseitigen verpflichtet. Die Unternehmerin hat die in Deutschland und Dänemark geltenden gesetzlichen Bestimmungen über die amtlichen Besichtigungen ꝛc. der zur Personen-Beförderung dienenden Dampfschiffe unter eigener Verantwortlichkeit zu erfüllen.

§ 3.

Die Feststellung des Fahrplans für den Gang der Dampfschiffe zwischen Warnemünde und Kroghage erfolgt im Benehmen der Deutschen Reichs-Postverwaltung mit der zuständigen Eisenbahn-Landesaufsichtsbehörde beziehungsweise mit der Königlich Dänischen Postverwaltung. Hierbei gilt als Bedingung, daß die Dampfschiffs-Fahrten eine unmittelbare Verbindung an die Eisenbahnschnellzüge einerseits zwischen Warnemünde und Berlin, andererseits zwischen Kroghage und Kopenhagen vermitteln müssen.

Bei Bestimmung des Fahrplans wird darauf Rücksicht genommen werden, daß eine angemessene Frist für den Uebergang der Passagiere und deren Gepäck verbleibt, wobei vorausgesetzt wird, daß Seitens der Unternehmerin die entsprechenden Vorkehrungen getroffen werden, um ungegründete Verzögerungen bei diesem Uebergange zu vermeiden. Sofern im postalischen Interesse Abänderungen des Fahrplans sich ergeben, hat die Unternehmerin eine anderweite Regelung desselben sich jederzeit gefallen zu lassen. Bis auf Weiteres sollen einmal täglich Postdampfschiffsfahrten in jeder Richtung bei Tage unterhalten werden; die Einrichtung täglich zweimaliger Fahrten (Tages- und Nachtfahrten) bleibt der weiteren Verständigung vorbehalten.

§ 4.

Die Normirung des Passagegeldes einschließlich der Ueberfracht, sowie des Frachttarifs bleibt der Unternehmerin überlassen. Auf die Einführung directer gemeinsamer Tarife für Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung wird thunlichst Bedacht genommen werden.

§ 5.

Die Unternehmerin verpflichtet sich, alle Brief- und Fahrpostsendungen, welche den Schiffs-Führern bei den Fahrten nach Kroghage in Warnemünde durch die Postbehörde überwiesen werden, zu befördern und sofort nach Ankunft des Schiffes im Hafen zu Kroghage an die Postbehörde daselbst abliefern zu lassen.

Im gleichen verpflichtet sich dieselbe alle Brief- und Fahrpostsendungen, welche den Schiffs-Führern bei den Fahrten nach Warnemünde in Kroghage durch die Postbehörde überwiesen werden, zu befördern und sofort nach Ankunft des Schiffes im Hafen zu Warnemünde an die Postbehörde daselbst abliefern zu lassen.

Die Empfangnahme der Posten durch den Schiffs-Führer, welcher die Unternehmerin hierin vertritt, sowie die Ablieferung der Posten an die empfangende Postbehörde, erfolgt am Bord des Schiffes, gegen Quittung des übernehmenden Theiles.

Die Posten müssen auf dem Dampfschiffe in einem besonderen, gegen Nässe, Feuersgefahr und sonstige Beschädigung geschützten und gehörig gesicherten Raume aufbewahrt werden.

Die Unternehmerin der Dampfschifffahrten haftet für jeden Schaden, welcher der Postverwaltung durch Verlust oder Beschädigung der Postsendungen von der Empfangnahme bis zur Ablieferung entsteht, sofern sie nicht nachweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt, oder durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Die Haftpflicht der Unternehmerin für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere wird nicht dadurch bedingt, daß dem Schiffs-Führer diese Beschaffenheit oder der Werth bei der Ueberlieferung angegeben worden ist.

§ 6.

Die Unternehmerin verpflichtet sich, auf Verlangen der Postverwaltung mit den zur Beförderung der Posten zwischen Warnemünde und Kroghage dienenden Dampfschiffen auch einen Postbeamten für dienstliche Zwecke hin- und herwärts zu befördern und demselben, wenn die Bedürfnisse des Postdienstes es erheischen sollten, einen geeigneten Expeditionsraum zur Bearbeitung der Posten während der Fahrt zu überweisen.

§ 7.

Die Unternehmerin, der Schiffsführer und die Schiffsmannschaft sind verpflichtet, den Anordnungen der Postbehörden über das bei der Uebernahme und Ablieferung der Posten zu beobachtende Verfahren nachzukommen.

§ 8.

Auf jedem Schiffe soll zur Aufnahme von Briefen ꝛc., welche kurz vor Abgang aus dem betreffenden Hafenpunkte, oder unterwegs von den Reisenden ꝛc. eingeliefert werden möchten, ein unter Verschluß der Postbehörde zu haltender Briefkasten angebracht werden. Die Leerung dieses Briefkastens steht lediglich der Postbehörde zu.

§ 9.

Die Unternehmerin darf mit dem Schiffe keine andern Briefe und sonstigen postzwangspflichtigen Gegenstände befördern lassen, als solche, welche ihr entweder von der Postbehörde überwiesen oder die mittels des im § 8 erwähnten Briefkastens eingeliefert worden sind.

Die Unternehmerin ist auch dafür verantwortlich, daß weder von den Schiffsführern, noch von der übrigen Mannschaft Briefe und sonstige postzwangspflichtige Gegenstände mitgenommen werden.

Für jede Zuwiderhandlung gegen diese Festsetzungen hat die Unternehmerin an die Postverwaltung des Gebiets des Abgangshafens

den Betrag des hinterzogenen Portos und außerdem nach näherer Festsetzung dieser Postverwaltung eine Conventionalstrafe bis zu Fünf und vierzig Mark = vierzig Kronen zu entrichten.

§ 10.

Gegenstände, deren Transport mit Gefahr verbunden ist, dürfen mit den Dampfschiffen nicht befördert werden. Inwiefern die Unternehmerin für unrichtige Declaration Seitens der Absender verantwortlich ist oder nicht, richtet sich nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen.

§ 11.

In Betreff des etwaigen Ausfallens fahrplanmäßiger Fahrten, der Ueberschreitung der im § 2 festgesetzten Beförderungsfrist, sowie des nicht fahrplanmäßigen Abganges der Dampfschiffe aus dem Hafen von Warnemünde oder aus dem Hafen von Kroghage wird Folgendes vereinbart:

a. Für das Ausfallen jeder fahrplanmäßigen Fahrt, sei es von Warnemünde nach Kroghage oder von Kroghage nach Warnemünde, hat die Unternehmerin eine Conventionalstrafe von je vierhundert und fünfzig Mark = vierhundert Kronen zu zahlen. Sofern jedoch die Fahrten in Folge Krieges oder höherer Gewalt, oder eines ungeachtet der Anwendung gehöriger Sorgfalt unvermeidlich gewesenen Unfalles ausfallen, kommt nur der dem Verhältnisse der Gesammtzahl der Fahrten für das betreffende Jahr zu der im § 14 festgesetzten Vergütungssumme entsprechende Betrag in Abzug. Der Nachweis, daß das Ausfallen einer Fahrt durch höhere Gewalt oder durch einen ungeachtet der Anwendung gehöriger Sorgfalt unvermeidlich gewesenen Unfall verursacht worden ist, liegt der Unternehmerin ob.

b. Werden durch die Ueberschreitung der vorbezeichneten Beförderungsfrist, ohne daß die Ueberschreitung eine von der Unternehmerin nachzuweisende Begründung in den Witterungsverhältnissen oder in der Beschaffenheit des Fahrwassers, oder in eingetretenen unvermeidlichen Unfällen findet, Anschlüsse der Posten an diejenigen Eisenbahnzüge versäumt, auf deren Erreichung der planmäßige Gang des Schiffes berechnet ist, so hat die Unternehmerin für jeden einzelnen Fall nach näherer Festsetzung der Postbehörde eine Conventionalstrafe bis zu zweihundert fünf und zwanzig Mark = zweihundert Kronen an die Deutsche Reichs-Postverwaltung zu entrichten. Sollten außerdem durch das Verfehlen des Anschlusses den Postverwaltungen für die Weiterbeförderung der betreffenden Posten besondere Ausgaben erwachsen, so ist die Unternehmerin dieselben zu erstatten verpflichtet, Kosten für etwaige Gestellung von Eisenbahn-Extrazügen sind jedoch hierin nicht begriffen.

c. Sollten die Dampfschiffe aus dem Hafen von Warnemünde oder aus dem Hafen von Kroghage nicht zur fahrplanmäßigen Zeit abgehen, ohne daß die anderweite Abfahrzeit in den

unter b. bezeichneten Ursachen nachweislich ihre Begründung findet und sollte aus diesem Anlaß die Nothwendigkeit eintreten, die Post auf einem anderen Wege zu befördern, so wird die Unternehmerin die baaren Auslagen ersetzen, welche durch diese Beförderung für die Deutsche und für die Dänische Postverwaltung entstehen würden, Kosten für etwaige Gestellung von Eisenbahn-Extrazügen sind jedoch hierin nicht begriffen. Außerdem hat Unternehmerin, wenn zugleich der vorstehend unter b. vorgesehene Fall der Versäumniß eines Anschlusses vorliegen sollte, die nach den dort festgesetzten Bestimmungen sich ergebende Conventionalstrafe verwirkt.

§ 12.

Sollten die Schiffe nach der Abfahrt aus dem betreffenden Hafen durch Sturm, Nebel oder sonstige Umstände verhindert werden, den Hafen am Bestimmungsorte ohne Unterbrechung zu erreichen und ist es in solchem Falle ohne Gefahr für die Post, das Schiff und die Besatzung ausführbar, die Post, wenn auch an einem anderen Punkte, früher zu landen, als dieselbe durch das Schiff nach dem Bestimmungsorte gebracht werden würde, so wird der Schiffsführer die Post ohne Verzug auf Kosten und Gefahr der Unternehmerin an die nächste Postanstalt abliefern lassen, es sei denn, daß auf diese Weise eine beschleunigte Ueberkunft der Post nicht herbeigeführt werden könnte.

§ 13.

Hinsichtlich der Erlegung von Hafen-, Schifffahrts- und Lootsen-Abgaben an den Anlaufstellen in Dänemark, sowie hinsichtlich der zollamtlichen Abfertigung daselbst werden den Schiffen dieselben Vergünstigungen eingeräumt, welche in Dänemark den nationalen Staats-Postschiffen zustehen. Die Schiffe sollen berechtigt sein, sich der deutschen Postflagge nach Maßgabe der über die Führung derselben durch derartige Schiffe bestehenden Allerhöchsten Bestimmungen zu bedienen.

§ 14.

Für die Erfüllung der in diesem Vertrage übernommenen Verpflichtungen empfängt die Unternehmerin vom Tage der Eröffnung des regelmäßigen Postdampfschiffs-Betriebes zwischen Warnemünde und Kroghage eine Vergütung von vierzig Tausend Mark jährlich im Mindestbetrage und von achtzig Tausend Mark jährlich im Meistbetrage mit der Maßgabe, daß, wenn die jährliche Roheinnahme aus dem Postdampfschiffs-Unternehmen ausweislich der von der Actien-Gesellschaft hierüber zu führenden Geschäftsbücher weniger als sechzig Tausend Mark jährlich beträgt der Meistbetrag der Vergütung mit achtzig Tausend Mark jährlich zahlbar ist, daß hingegen bei vermehrter jährlicher Roheinnahme die von der Postverwaltung zu zahlende Jahres-Vergütung sich (bis zum Mindestbetrage von vierzig Tausend Mark jährlich) um den gleichen Betrag vermindert, um welchen die jährliche Roheinnahme von sechzig Tausend Mark überschritten wird.

Der Mindestbetrag von vierzigtausend Mark jährlich wird fortlaufend in Monatsbeträgen am Ende jeden Monats durch Vermittelung der Kaiserlichen Oberpostkasse in Schwerin (Mecklenburg) an die von der Actien-Gesellschaft „Deutsch-Nordischer Lloyd" zu bezeichnende Empfangsstelle gezahlt. Die nach vorstehendem sich etwa ergebende Restvergütung wird in gleicher Weise alljährlich nach endgültiger statutenmäßiger Feststellung der Roheinnahme aus dem Schiffs-Unternehmen in einer Summe berichtigt. Der Reichs-Postverwaltung steht es jederzeit frei, durch einen dazu Beauftragten von den Geschäftsbüchern der Gesellschaft Einsicht zu nehmen.

§ 15.

Die Unternehmerin darf ohne schriftliche Genehmigung der Reichs-Postverwaltung das Unternehmen weder an Andere überlassen noch ganz oder theilweise in Afterpacht geben.

§ 16.

Kommt die Unternehmerin ihren Verbindlichkeiten aus dem gegenwärtigen Abkommen auf schriftliche Aufforderung der Reichs-Postverwaltung nicht nach, so ist letztere berechtigt, das Abkommen zu kündigen und bis zum Ablaufe der Kündigungsfrist, welche mindestens drei Monate betragen soll, die ordnungsmäßige Fortsetzung des Betriebes auf Kosten der Unternehmerin nach ihrem Ermessen zu bewirken oder durch Andere bewirken zu lassen.

§ 17.

Den gesetzlichen Stempel für die Ausfertigung gegenwärtigen Abkommens, sowie die erforderlichen Quittungsstempel trägt die Unternehmerin.

Urkundlich ist gegenwärtiges Abkommen zweifach gleichlautend ausgefertigt und von beiden Theilen unterschrieben worden.

Kopenhagen, den 17. November 1883.

(gez.): **Sachse. Hake. V. Stoelet.**

Vorstehendes Abkommen wird hiermit genehmigt.

Berlin W., 26. Januar 1885.

Der Staatssecretair des Reichs-Postamts.

(L. S.)

(gez.): **Stephan.**

Anlage H.

Nachtragsabkommen

über die

Einrichtung und den Betrieb von Nachtfahrten auf der Postdampfschiffslinie zwischen Warnemünde und Gjedser.

Zwischen der Reichs-Postverwaltung, vertreten durch den Director im Reichs-Postamt Sachse und den Geheimen Ober-Postrath Kraetke, einerseits, und der Direction des Deutsch-Nordischen Lloyd, vertreten durch den Director Sieges, andererseits, ist heute auf Grund des § 3 des zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und der Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft „Deutsch-Nordischer Lloyd" zu Rostock geschlossenen Abkommens wegen Herstellung und Unterhaltung regelmäßiger Postdampfschiffsfahrten zwischen Warnemünde und Kroghage (Gjedser) vom 17. November 1883 nachstehendes Nachtragsabkommen vorbehaltlich der Genehmigung des Herrn Staatssecretairs des Reichs-Postamts und des Aufsichtsraths des Deutsch-Nordischen Lloyd abgeschlossen worden.

§ 1.

Der Deutsch-Nordische Lloyd verpflichtet sich, vom 1. Mai 1892 ab neben der bereits bestehenden, von ihm unterhaltenen Tages-Postdampfschiffsfahrt zwischen Warnemünde und Gjedser in jeder Richtung täglich eine regelmäßige Nachtfahrt einzurichten.

§ 2.

Zur Ausführung der gesammten Tages- und Nachtfahrten sind drei Dampfer zu unterhalten, von denen zwei in regelmäßigen Dienst, der dritte als Reserveschiff zu verwenden sind.

Der regelmäßige Dienst ist mit einem neu zu erbauenden Dampfer und einem der beiden bisher auf der Linie in Betrieb befindlichen Dampfschiffe „Kaiser Wilhelm" oder „König Christian" zu verrichten, während der andere von diesen beiden als Reserveschiff zu halten ist.

Der Bauplan für den neuen Dampfer, welcher ebenso wie die älteren Schiffe die Fahrten zwischen Warnemünde und Gjedser durchschnittlich in längstens zwei Stunden zurücklegen muß, unterliegt der Prüfung und Genehmigung des Reichs-Postamts. Der Bau des

Schiffes ist derart zu beschleunigen, daß dasselbe spätestens binnen 9½ Monaten nach Genehmigung des Plans durch das Reichs-Postamt in Dienst gestellt werden kann. Vor seiner Einstellung in den Dienst muß der Dampfer durch Sachverständige, welche das Reichs-Postamt bestimmt, geprüft, und als dem Bauplan entsprechend anerkannt werden. Bis zur Fertigstellung des neuen Dampfers ist ein anderer für die Verbindung völlig geeigneter Dampfer zu verwenden, dessen Einstellung ebenfalls von der Genehmigung des Reichs-Postamts abhängig gemacht wird.

§ 3.

Für die Erfüllung der in diesem Nachtragsabkommen sowie der in dem Abkommen vom 17. November 1883 übernommenen sämmtlichen Verpflichtungen empfängt der Deutsch-Nordische Lloyd, an Stelle der im § 14 jenes Abkommens vereinbarten, von der Roheinnahme des Unternehmens abhängigen Vergütung, vom Beginn der Nachtfahrten, dem 1. Mai 1892 ab eine feste Vergütung von 160 000 ℳ wörtlich: Einhundertsechszigtausend Mark, jährlich, zahlbar in monatlichen Theilbeträgen am letzten Tage jedes Monats von der Kaiserlichen Ober-Postkasse in Schwerin.

§ 4.

Auf die Nachtfahrten finden, soweit vorstehend nichts anders vereinbart ist, die Bestimmungen des Abkommens vom 17. November 1883 Anwendung.

§ 5.

Den gesetzlichen Stempel für die Ausfertigungen dieses Nachtragsabkommens trägt der Unternehmer.

Urkundlich ist gegenwärtiges Nachtragsabkommen zweifach gleichlautend ausgefertigt und von beiden Theilen unterschrieben worden.

So geschehen Berlin, den 17. März 1892.

(gez.) **Sachse. Kraetke. Sieges.**

Vorstehendes Abkommen wird hiermit genehmigt.

Rostock, den 22. März 1892.

Der Aufsichtsrath des Deutsch-Nordischen Lloyd.

Bürgermeister Dr. **G. F. A. Simonis.**

Vorsitzender.

(L. S.)

Vorstehendes Abkommen wird hiermit genehmigt.

Berlin W., 30. März 1892.

Der Staatssecretair des Reichs-Postamts.

von Stephan.

Anlage J.

Abkommen

zwischen

der Direction des Deutsch-Nordischen Lloyd zu Rostock und der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft zu Kopenhagen wegen Herstellung und Unterhaltung regelmäßiger Postdampfschifffahrten zwischen Warnemünde und Gjedser.

Zwischen der Direction des Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft zu Rostock einerseits und dem Vorstande der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft (Det Forenede Dampskibs Selskab) zu Kopenhagen andererseits ist unter dem Vorbehalte der Genehmigung des Kaiserlichen Reichs-Postamts zu Berlin, sowie des Aufsichtsraths des Deutsch-Nordischen Lloyd und des Verwaltungsraths der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft nachstehendes Abkommen getroffen worden.

1.

Die bereits bestehenden vom Deutsch-Nordischen Lloyd unterhaltenen Postdampfschifffahrten zwischen Warnemünde und Gjedser werden vom 1. Mai 1892 ab dahin erweitert, daß neben der jetzigen regelmäßigen Tagesverbindung noch eine regelmäßige Nachtverbindung in's Leben tritt. An der Ausführung dieser Tages- und Nachtfahrten nimmt die vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft unter den nachstehenden Festsetzungen Theil.

2.

Die Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft verpflichtet sich, einen neuen Dampfer auf eigene Kosten zu bauen und damit täglich eine Tages- und eine Nachtfahrt auszuführen, dergestalt, daß in der Regel das Dänische Schiff des Tages von Gjedser nach Warnemünde und des Nachts von Warnemünde nach Gjedser fährt. Mit dem Bau des Schiffes kann erst begonnen werden, nachdem der Deutsch-Nordische Lloyd den Plan dem Deutschen Reichs-Postamt vorgelegt und von diesem die Genehmigung zur Einstellung eines derartigen Schiffs erhalten hat. Der Bau des Schiffes ist derart zu beschleunigen, daß letzteres baldmöglichst, spätestens binnen 9 1/2 Monaten nach Genehmigung des Plans durch das Reichs-Postamt in Dienst gestellt werden

kann. Bis zur Fertigstellung dieses Schiffes verpflichtet sich die Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft einen anderen für diese Verbindung völlig geeigneten Dampfer in Dienst zu stellen.

3.

Der Deutsch-Nordische Lloyd führt gleichfalls mit einem seiner Schiffe „Kaiser Wilhelm" oder „König Christian" oder einem anderen Dampfer, zu dessen Einstellung die Deutsche Reichs-Postverwaltung die Genehmigung ertheilt hat, eine Tages- und eine Nachtfahrt aus, und zwar in der Regel des Tages von Warnemünde nach Gjedser und des Nachts von Gjedser nach Warnemünde. Das zweite Schiff dient als Reserveschiff, für welches der Lloyd den Schiffsführer, Steuermann, Maschinisten und Heizer stellt. Das weiter erforderliche Personal wird von demjenigen Schiffe gestellt, an dessen Stelle das Reserveschiff fährt.

Die Kosten für dieses Personal incl. eventl. Verpflegung trägt diejenige Verwaltung, welcher dasselbe angehört.

4.

Die jährliche fixe Postvergütung beträgt insgesammt 160 000 ℳ geschrieben „Einhundertsechszig Tausend Mark."

5.

Von der Gesammt-Bruttoeinnahme aus beiden Schiffsverkehren, bestehend aus der Postvergütung und den Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehre, sowie allen sonstigen Einnahmen, welche bei den gewöhnlichen regelmäßigen Postfahrten erzielt werden, erhält zunächst die Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft vorweg jährlich 25 000 ℳ geschrieben: „Fünfundzwanzig Tausend Mark"; sodann erhält der Deutsch-Nordische Lloyd für die Bereithaltung des Reservedampfers, die Stellung des vorgenannten Personals, Versicherung und Reparatur, aus der Gesammt-Brutto-Einnahme ein Pauschale im jährlichen Betrage von 10 000 ℳ geschrieben: „Zehntausend Mark". Für die Benutzung des Reservedampfers werden außerdem 100 ℳ, geschrieben: „Einhundert Mark" für jede Doppelfahrt berechnet.

Die danach verbleibende Gesammt-Bruttoeinnahme incl. Postvergütung wird zu gleichen Theilen unter beide Gesellschaften vertheilt.

Die für etwaige Sonderfahrten, welche die beiden Contrahenten mit den regelmäßigen Postschiffen und dem Reservedampfer für eigene Rechnung unternehmen, sowie die für etwaige Hülfeleistungen bei Havarien, wenn letztere nicht bei Gelegenheit der regelmäßigen Postfahrten geschehen, aufkommenden Einnahmen verbleiben lediglich der Eigenthümerin des in Frage kommenden Schiffes, — fallen also nicht in die gemeinschaftliche Abrechnung.

6.

Bezüglich aller weiteren, im Vorstehenden nicht ausdrücklich erwähnten Punkte ist für das Verhältniß zwischen beiden Contrahenten das zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und dem Deutsch-Nordischen Lloyd wegen Herstellung und Unterhaltung regelmäßiger Postdampfschifffahrten zwischen Warnemünde und Kroghage (Gjedser)

unterm 17. November 1883 geschlossene und abschriftlich angeschlossene Abkommen, welches einen integrirenden Theil des vorliegenden Abkommens bildet, sowie alle fernerhin abzuschließenden Zusatzverträge derart verbindlich, daß die Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft alle dem Deutsch-Nordischen Lloyd danach der Postverwaltung gegenüber obliegenden Pflichten zu erfüllen und dem Deutsch-Nordischen Lloyd für alle Vertretungen und Strafen haftbar ist, welche ihm durch unterlassene oder mangelhafte Erfüllung der Obliegenheiten erwachsen. Bezüglich späterer Zusatzabkommen zu dem bestehenden Vertrage verpflichtet sich der Lloyd indessen, zu solchen Abkommen vorher die Zustimmung der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft einzuholen, welche die Höhe der Postvergütung oder die Dauer des Vertrages vom 17. November 1883 betreffen.

7.

Das vorliegende Abkommen wird auf dieselbe Dauer abgeschlossen, welche für das Verhältniß des Deutsch-Nordischen Lloyd zu der Deutschen Reichs-Postverwaltung nach dem Vertrage vom 17. November 1883 gültig ist. Mit dem Erlöschen dieses Vertrages erlischt auch das vorliegende Privatabkommen.

8.

Die definitive Abrechnung erfolgt bei Feststellung der Jahresrechnung des Deutsch-Nordischen Lloyd, welche spätestens bis zum 1. Mai des folgenden Jahres stattfinden muß. — Als Rechnungsjahr gilt beim Deutsch-Nordischen Lloyd das Kalenderjahr.

9.

Die Zahl der Reservefahrten, welche der Deutsch-Nordische Lloyd für die in § 5 festgesetzte Vergütung von 100 *M.* pro Doppelfahrt zu leisten hat, wird dahin begrenzt, daß nur solche Reservefahrten in Betracht kommen, welche entstehen durch die gewöhnliche Kesselreinigung und durch das alljährliche Docken zwecks Revision und Reinigung der Schiffe.

Wird das eine oder andere Touren-Schiff länger als 7 Tage aus dem Dienste zurückgezogen, sei es in Folge Havarie oder Verzögerung der Wieder-Instandsetzung der Schiffe, so ist der Deutsch-Nordische Lloyd zwar verpflichtet, auch über diese Zeit hinaus die fahrplanmäßigen Fahrten mit seinem Reserveschiff zu bewirken, es erhält derselbe dann aber für jede erweiterte Doppelfahrt den Betrag von 200 *M.* geschrieben: „Zweihundert Mark".

Die Verrechnung der Kosten für die Reservefahrten erfolgt, soweit es sich um die 100 *M.* pro Doppelfahrt handelt, zu Lasten der gemeinschaftlichen Einnahmen, wogegen die erhöhte Vergütung von 200 *M.* pro Doppelfahrt von derjenigen Verwaltung allein zu tragen ist, der das abgelöste Schiff gehört.

10.

Die Kosten für Reclamen und Insertionen werden aus der gemeinschaftlichen Einnahme bestritten. Es soll aber für die zu leistenden Ausgaben und zu der Art und Weise der Reclame die Zustimmung der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft vorher eingeholt werden.

11.

Wegen der Festsetzung der Tarife, sowohl für den Personen- wie für den Güter- und Viehtransport ist das bisherige Verfahren und die bisherige Abrechnung beizubehalten. Es hat somit alle diesbezüglichen Verhandlungen mit den Eisenbahnverwaltungen der Deutsch-Nordische Lloyd zu führen. Dieser hat auch die Billets für die Schiffe herzustellen und die Kapitaine wegen der Verausgabung der Billets sowie der Erhebung und Verrechnung der Gelder und Frachtbeträge zu instruiren. Alle Gelder sind zunächst an den Deutsch-Nordischen Lloyd wie bisher abzuliefern, wogegen Letzterer an die Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft monatlich eine Approximativsumme aus den erfolgten Einnahmen abführt.

Am Jahresschlusse legt der Deutsch-Nordische Lloyd genau Abrechnung auf Grund der Buchungen und Erhebungen der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft vor. Dieser Letzteren steht indessen das Recht zu, sich zu jeder Zeit von der Richtigkeit der Erhebungen und Buchungen durch Einsichtnahme in die Originalrapporte und in die Abrechnungen mit den fremden Eisenbahnverwaltungen zu überzeugen.

Sollen die Tarife, deren Höhe aus der Anlage ersichtlich ist, allgemein oder dauernd ermäßigt oder erhöht werden, so hat der Deutsch-Nordische Lloyd die Zustimmung der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft einzuholen. Handelt es sich aber um ausnahmsweise Fälle, so kann der Deutsch-Nordische Lloyd wie bisher Ermäßigungen bis zu 50 % eintreten lassen, namentlich wenn es sich um größere Transporte oder größere Gesellschaftsreisen handelt.

12.

Der Deutsch-Nordische Lloyd erklärt sich bereit, die Kosten der Billets und Tarife, sowie die Abrechnungskosten und die Reisekosten, welche durch diesen speciellen Dienst entstehen, allein zu tragen und der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft in dieser Beziehung gemeinschaftliche Kosten nicht in Rechnung zu stellen.

13.

Alle Reclamationen, Beschwerden und Entschädigungsansprüche der Reisenden und Verkehrsinteressenten werden kostenfrei durch den Deutsch-Nordischen Lloyd bearbeitet und erledigt. Die Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft hat die getroffenen Entscheidungen anzuerkennen und dementsprechend ihr Schiffspersonal zu instruiren. Werden den Reclamanten Entschädigungen oder Erstattungen zugebilligt, so werden diese Beträge aus den gemeinschaftlichen Einnahmen bestritten, gleichviel, welches Schiff in Betracht kommt.

Treten außerordentliche Beschädigungen infolge von Havarie, Explosionen, Feuer oder sonstigen Unfällen ein und sind daraus Ansprüche zu vertreten, so haftet dafür die betreffende Schiffseigenthümerin allein.

14.

Das vorliegende Abkommen tritt erst in Kraft, nachdem dem Deutsch-Nordischen Lloyd die Genehmigung zum Abschluß von der Deutschen Reichs-Postverwaltung ertheilt worden ist. Wird diese Genehmigung nicht ertheilt, so hat die Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft kein Recht, auf Erfüllung oder Entschädigung zu klagen.

15.

Die gesetzlichen Stempelkosten dieses Abkommens, welches in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt wird, werden von beiden contrahirenden Theilen gemeinschaftlich derart getragen, daß die Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft für den dänischen Stempel und der Deutsch-Nordische Lloyd für den deutschen Stempel aufzukommen hat.

Rostock, den 9. Februar 1892.

Die Direction des Deutsch-Nordischen Lloyd.
gez.: **A. Becké. Sieges.**

Der Aufsichtsrath des Deutsch-Nordischen Lloyd zu Rostock.
Bürgermeister
Dr. G. F. A. Simonis
als Vorsitzender.

Kopenhagen, 6. Februar 1892.

Die vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft.
Der Verwaltungsrath.
gez. **E. Tietgen. H. Fritsche. C. A. Garde. Julius Holmblatt. C. Torp.**

Die Direction.
Normann.

Anlage K.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Verzeichniß

zur Bilanz pro 1892

	der Creditoren.	M.	₰
36	Zinscoupons-Einlösungs-Conto	120 340	00
41	Prioritäts-Obl.-Einlösungs-Conto	18 510	00
59	Vereins-Abrechnungsstelle	134 241	76
65	Besoldungs-Interims-Conto	20 061	44
81	Pensionskasse	99 099	00
83	dieselbe	15 403	59
86	Krankenkasse	1 139	99
170	Altersversicherung für Seeleute	313	86
103	Société belge de chemins de fer	1 970 085	12
146	Betriebsamt Stralsund	18 000	00
173	Auxiliaire Internationale	2 489	70
209	Verein. Dampfschiffsges. Kopenhagen	14 556	64
195	Diverse Creditoren	36 842	44
	Summe	2 451 083	54

	der Debitoren.	M.	₰
77	Werkstätten-Conto	6	12
219	Gemeinschaftl. Schifffahrtsbetrieb	36 910	28
88	Kleiderkasse	118	10
91	Portokasse	100	00
108	Deutsche Bank, Berlin	108 132	00
113	Norddeutsche Bank, Hamburg	3 558	06
115	L. Behrens & Söhne, Hamburg	5 519	37
119	Reichsbank	32 150	74
172	Nordische Dampfschifffahrts-Ges.	114 400	00
138	Ober-Post-Direction, Schwerin	14 312	67
142	Meckl. Friedrich Franz-Eisenbahn	2 247	80
144	Meckl. Südbahn	13 982	86
148	Station Gjedser	337	50
149	Schlafwagen-Gesellschaft	602	70
152	Berliner Speditions- 2c. Gesellschaft	21 852	50
159	Zuckerfabrik Dahmen	23 207	70
174	Völter, Klockow	30	00
177	R. Westphal, Rostock	3 679	20
179	M. Petersen, Rostock	19 590	10
187	A. Vick, Rostock	3 511	77
189	W. Behn, Waren	2 097	30
206	Dethloff & Hansen, Warnemünde	7 361	90
229	Zuckerfabrik Waren	17 765	66
234	Stadt Rostock	28 757	42
184	Diverse Debitoren	3 797	81
	Summe	464 029	56

Anlage L.

Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

Uebersicht

der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben.

Laufende Nr.	Länge der Bahn.	Zeitraum.	Betriebs-Einnahmen		Betriebs-Ausgaben		Ueberschuß	
			im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km
			M.	M.	M.	M.	M.	M.
1	*125,64	1. Juni bis ult. December 1886	457 576	6 299	319 020	4 392	138 556	1 907
2	"	1887	857 367	6 824	468 667	3 730	388 700	3 094
3	"	1888	791 703	6 301	518 418	4 126	273 285	2 175
4	"	1889	854 182	6 694	605 414	4 736	248 768	1 958
5	127,71	1890	982 763	7 695	702 189	5 485	280 574	2 210
6	"	1891	1 073 811	8 408	743 992	5 826	329 819	2 582
7	"	1892	1 169 016	9 154	825 784	6 466	343 232	2 688

Bemerkung: Die Angaben zu 1 bis 6 incl. sind der im Reichs-Eisenbahn-Amt bearbeiteten Eisenbahn-Statistik, die Angaben zu 7 dem Abschluß der Eisenbahn-Hauptkasse des Deutsch-Nordischen Lloyd entnommen.

Anlage M.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Vergleichende Uebersicht

des

Personen- und Gepäck-Verkehrs

sowie des

Güter- und Vieh- Verkehrs

in den Jahren

1887 bis 1892.

Personen- und

Im Jahre	Anzahl der beförderten Personen					Summa der Personen	Anzahl der Personen-Kilome-			
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	Militair		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
1887	2 589	56 520	189 950	85 231	9 897	344 187	139 964	2 125 000	4 152 104	2 812 822
1888	3 855	56 073	186 531	77 610	4 822	328 891	243 960	2 382 000	4 335 680	2 627 784
1889	3 624	43 969	135 821	108 607	4 250	296 271	290 060	2 841 863	5 239 854	2 798 050
1890	4 788	52 057	136 686	110 269	7 655	311 455	392 623	3 501 602	5 623 754	3 221 350
1891	5 795	70 467	204 810	129 383	9 132	419 587	391 611	3 633 525	5 855 916	3 669 234
1892	6 252	71 658	210 052	130 773	8 632	427 367	411 805	3 741 262	6 394 152	3 801 676

Güter- und

Im Jahre	Es sind transportirt				Zusammen	Es sind geleistet			
	Eilgut	Stückgut	Ladungen	Vieh		Eilgut	Stückgut	Ladungen	Vieh
	t	t	t	t	t	tkm	tkm	tkm	tkm
1887	919	13 334	113 122	6 190	133 565	58 720	612 747	3 792 710	563 728
1888	537	15 966	123 256	2 205	141 964	23 809	705 309	4 065 231	159 393
1889	518	10 682	153 688	2 355	167 223	27 688	507 542	4 937 024	171 871
1890	649	13 905	178 557	4 998	198 109	34 812	645 610	5 655 406	364 622
1891	792	17 664	174 454	11 122	204 032	42 150	830 328	5 713 470	750 735
1892	933	18 446	187 444	8 190	215 013	47 320	921 284	7 600 305	842 361

Gepäck-Verkehr.

ter Militair	Summa der Personen-Kilometer	Einnahme an Personen-Fahrgeld. I. Kl. M.	II. Kl. M.	III. Kl M.	IV. Kl. M.	Militair M.	Summa der Einnahme aus dem Personenverkehr M.	Gepäck-Tonnen	Hunde-Anzahl	Gesammt-Einnahme Titel I. M.
364 407	9 594 297	11 631	131 325	179 856	56 819	6 450	386 081	1 121	1 507	398 029
268 438	9 857 862	19 601	166 740	172 265	57 811	4 295	420 712	1 091	983	433 827
292 344	11 462 171	24 518	158 996	188 055	55 961	4 385	431 915	1 452	1 069	445 916
483 900	13 223 229	29 180	181 260	199 688	64 425	7 257	481 810	1 605	1 390	497 062
531 676	14 081 962	29 307	182 842	201 149	73 385	7 975	494 658	1 566	1 483	511 045
448 143	14 797 038	32 601	199 324	225 152	76 033	6 722	539 832	1 767	1 202	559 261

Vieh-Verkehr.

Zusammen tkm					Die Einnahme betrug Güter-Verkehr M.	Vieh-Verkehr M.			Gesammt-Einnahme Titel II. M.
5 028 905					370 475,95	47 616,02			418 091,97
4 953 742					294 892,72	22 851,87			317 744,59
5 644 125					350 749,82	17 112,04			367 861,86
6 700 450					400 496,25	37 471,86			437 968,11
7 336 683					423 697,22	65 187,63			488 884,85
9 411 270					470 340,48	71 489,59			541 830,07

Anlage N.

Bericht

zu den Erlassen vom 22. September d. Js. J.-Nr. 11960 und vom 13./16. October d. Js. J.-Nr. 12839, betrifft: Verstaatlichung der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

Durch die vorbezeichneten Erlasse ist hierher der Auftrag ertheilt worden:

a. auf Grund einer Besichtigung der Bahn und ihrer Betriebsmittel uns über den Zustand des Vorhandenen zu äußern,

b. die Kosten für Erweiterungen der Bahnanlagen und der Betriebsmittel im Verstaatlichungsfalle generell zu veranschlagen,

c. festzustellen, welche Vortheile für den Fall einer Verstaatlichung der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn und der Vereinigung derselben mit dem Bahnnetz der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung zu erwarten und wie hoch dieselben schätzungsweise zu beziffern sein möchten.

I. Behufs Erledigung der Aufträge zu a. und b. hat der Geheime Baurath Piernay eine Bereisung der Strecke vorgenommen, zu welcher für die speciellere Prüfung des Zustandes der Betriebsmittel der Vorsteher der Werkstatt zu Malchin hinzugezogen ist, da der maschinentechnische Oberbeamte der Verwaltung erkrankt war.

Auf Grund der gewonnenen Einsicht kann anerkannt werden, daß die Bahnanlage ordnungsmäßig hergestellt, für einen mittleren Verkehr auskömmlich eingerichtet und seither in der bei soliden Bahnunternehmen üblichen Weise unterhalten ist. Nur der Zustand einzelner Nebenanlagen (Perron- und Hallen-Anlagen in Warnemünde, Bahnhofszugänge und Perrons in Waren 2c.) läßt erkennen, daß an den Unterhaltungskosten gespart worden ist. Der Bahnkörper aber und der Oberbau befinden sich in betriebssicherem Zustande, die Schwellen zeigen nur eine ihrem Alter entsprechende Abgängigkeit, die Schienen (Stahlschienen, Krupp'scher Lieferung) sind kaum merkbar angegriffen, auch ist die Bekiesung eine auskömmliche. Die Brücken, Durchlässe und wichtigeren Hochbauten zeigen normale Beschaffenheit und bieten zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß.

Die Betriebsmittel, Locomotiven und Wagen, sind, soweit sie bei der Bereisung der Bahn besichtigt werden konnten, in ihren wesentlichen Theilen, d. h. denjenigen, welche für die Sicherheit von Wichtigkeit sind, nach ähnlichen Grundsätzen unterhalten, welche bei der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung befolgt werden, insbesondere sind auch die Revisionsfristen richtig innegehalten worden.

Nicht in gleicher Weise kann die Unterhaltung der inneren Einrichtung, des Anstriches und der Lackirung der Wagen beurtheilt werden. Die hier geübte Sparsamkeit hat dahin geführt, daß das Aussehen der Betriebsmittel namentlich auch der Personenwagen, ein weniger ansprechendes ist. Auch das Aussehen der Locomotiven läßt zu wünschen übrig, hauptsächlich allerdings wohl, weil die Verwaltung bis zu drei Personalen auf derselben Maschine fahren läßt, eine Maßregel, welche auf deutschen Bahnen im Allgemeinen nur da angewendet wird, wo ein unzureichender Locomotivbestand zu einer umfangreicheren Benutzung der Locomotiven nöthigt, als ein Personal zu ertragen vermag.

Die Werkstatts-Anlage in Rostock ist gut angelegt und bisher ordnungsmäßig unterhalten und mit Hülfsmaschinen guter Construction genügend ausgerüstet. Eine etwaige Vergrößerung derselben, welche für den Fall der Verstaatlichung nicht unwahrscheinlich ist, ist leicht ausführbar.

Die zur Bedienung der Verbindung Gjedser-Warnemünde vorhandenen eigenen Schiffe befinden sich nach Versicherung der Verwaltung des Deutsch-Nordischen Lloyd in seetüchtigem Zustande; ein Grund, diese Angabe zu bezweifeln, ist nicht erkennbar geworden. Die Schiffskessel bedürfen indessen in den nächsten Jahren der Erneuerung, auch wird es als eine natürliche Consequenz der Einrichtung der Nachtschnellzüge anzusehen sein, daß auch die Schiffe mit Schlafkabinen ausgerüstet werden. Hierauf gerichtete Wünsche haben sich denn auch in der That bereits mehrfach geltend gemacht.

Nach dem Gesagten liegt, von der Erneuerung der Schiffskessel und der gründlicheren Reparatur einiger Nebenanlagen abgesehen, eine Veranlassung zu der Annahme nicht vor, daß die Unterhaltungskosten der Bahnanlagen und der Betriebsmittel in den nächsten Jahren die normale Höhe übersteigen werden.

Bezüglich des Bestandes an Betriebsmitteln ist zu bemerken, daß nach Angabe der Verwaltung vorhanden sind:

15 Locomotiven, hiervon 4 Tenderlocomotiven,
6 Gepäckwagen,
38 Personenwagen,
177 {offene / bedeckte} Güterwagen.

Der Bedarf an Locomotiven, Gepäck- und Personenwagen einer Eisenbahn bestimmt sich wesentlich aus den Fahrplanverhältnissen der betreffenden Strecke. In Ansehung der in dieser Beziehung auf der Lloydbahn bestehenden Verhältnisse kann eine Ergänzung des Betriebsmittelparkes um

2 Locomotiven,
3 Gepäckwagen,
6 Personenwagen

für die z. Z. vorliegenden Bedürfnisse als auskömmlich erachtet werden, wobei an die Beschaffung von Schlafwagen für die Nacht-Schnellzüge gedacht ist, da diese Einrichtung in Verbindung mit Schlafkabinen in den Schiffen bei den jetzigen Ansprüchen der Reisenden besserer Stände unabweisbar erscheint, um die Bedeutung der Nacht-Schnellzüge zu erhöhen und ihre wirthschaftlichen Ergebnisse zu verbessern.

Der Bedarf an Güterwagen ist lediglich von Art und Umfang des Verkehrs, nicht aber von den grade vorliegenden Fahrplanverhältnissen abhängig. Es ist zweifellos, daß bei der Lloydbahn der vorhandene Bestand an Güterwagen unzureichend ist und für den Fall einer Verstaatlichung einer wesentlichen Ergänzung ohne Verzug bedarf. Ueber die Höhe der nöthigen Ergänzung wird ein Anhalt gewonnen, wenn der Wagenbestand der Lloydbahn mit dem der Großherzoglichen Friedrich Franz-Eisenbahn, reducirt auf die kilometrische Einheit, verglichen wird. Während nun die Großherzogliche Eisenbahn-Verwaltung bei rund 695 km Betriebslänge 1509 Güterwagen besitzt, sind auf der rund 128 km langen Neustrelitz-Warnemünder Bahn nur 157 Wagen vorhanden. Es wäre daher der Wagenbestand der Lloydbahn im Verhältnisse der Streckenlänge um 120 Stück offene und bedeckte Güterwagen zu erhöhen, wenn er auf die gleiche Durchschnittshöhe mit dem Wagenparke der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung gelangen soll. Berücksichtigt man indessen den Umstand, daß die gegenwärtigen Staatsbahnstrecken eine größere durchschnittliche Verkehrsdichtigkeit aufweisen als die Strecke Neustrelitz-Warnemünde, so wird der Wagenbestand der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung in dem eventuell erweiterten Gebiete kein ungünstigerer, als gegenwärtig sein, wenn der Wagenpark des Lloyd nur um 100 Wagen vergrößert wird.

Die für die vorbesprochenen Ergänzungen der Betriebsmittel (einschließlich der Schiffe) erforderlichen Mittel sind in Anlage I veranschlagt.

II. Bevor nun zur weiteren Beantwortung der zu b und c gestellten Fragen übergegangen werden kann, müssen diejenigen Voraussetzungen näher bezeichnet werden, von denen bei Ermittelung der Erweiterungskosten der Bahnanlagen und bei Bezifferung der Vortheile der hier in Rede stehenden Verstaatlichung ausgegangen ist, da die geforderten Angaben überhaupt nur auf Grund bestimmter Voraussetzungen gemacht werden können.

Es ist vorausgesetzt, daß der Vollbahn-Betrieb auf der Strecke Rostock-Lloyd-Lalendorf aufgehoben und diese Strecke in der Folge nach Maßgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen betrieben wird. Die Theilstrecke Rostock-Lloyd-Plaaz ist dabei mit gemischten Zügen zu befahren, welche über Primerburg nach dem Knotenpunkte Güstrow geführt werden, wo sie bestmöglichen Anschluß an die dort mehrmals am Tage kreuzenden Züge finden, während über die Strecke Plaaz-Lalendorf, welche keine Zwischenstation hat, in der Folge

lediglich nur noch Güterzüge zu leiten sind. Die Schnellzüge Warnemünde-Berlin und umgekehrt werden über Schwaan und Güstrow geführt, um den Werth und die Bedeutung derselben für das Land durch Berührung des letztgenannten wichtigen Eisenbahnknotenpunktes mit einem Schlage bedeutend zu erhöhen. In der Betriebsweise der Strecke Lalendorf-Neustrelitz tritt eine grundsätzliche Aenderung nicht ein. Unter diesen Voraussetzungen sind die nachstehend näher besprochenen Ergänzungen nöthig, bezw. Einschränkungen und Ersparnisse möglich.

In Rostock wird über die vorhandenen Bahnhöfe derart disponirt, daß der jetzige Friedrich Franz-Bahnhof der Hauptsache nach dem Personenverkehr, der jetzige Lloydbahnhof in gleicher Weise dem Güterverkehr dient, und daß von den heranführenden Strecken beide Bahnhöfe nach Belieben mit den Zügen erreicht werden können, wobei auch in der Folge auf dem Lloydbahnhofe Personenabfertigung (Doberan-Warnemünde) und auf dem Friedrich Franz-Bahnhofe Güterabfertigung (Eilgutverkehr) statthaben kann, soweit es im lokalen Verkehrs-Interesse als nothwendig zu erachten sein wird. Zu diesem Zwecke muß an der Stelle, an welcher die Bahnen von Sülze, von Neustrelitz und von Schwaan zusammentreffen, bezw. kreuzen, eine Signal-Thurmstation eingerichtet werden.

Die Kosten dieser Ausführungen sind in Anlage II, Ziffer 1, zu 300 000 *M.* ermittelt.

Die nächste Gemeinschaftsstation Plaaz kann in ihren Anlagen eingeschränkt werden, so zwar, daß die gesammten Gleisanlagen dieser Station, soweit sie der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung gehören, abgebaut und anderweitig verwendet werden. Die hierfür entstehende Einnahme ist in der Anlage II, Ziffer 2, zu 6000 *M.* veranschlagt.

Die Stationsanlagen in Lalendorf bleiben im Wesentlichen unverändert, nur wird die westliche Einfahrt durch ein besonderes Weichen- und Signal-Stellwerk zu sichern sein, um die Einfahrt der Züge aus Güstrow nach den verschiedenen Richtungen (Neustrelitz und Neubrandenburg) gefahrlos zu machen. Die Hauptgleise der Lloydstation dienen nach wie vor zur Vorfahrt der Schnellzüge nach und von Berlin, doch werden die Nebengleise der jetzigen Lloydstation überflüssig und können abgebaut werden. Hervorzuheben ist, daß der Uebergang von einer Bahn zur andern sich künftig in Güstrow nicht mehr in Lalendorf vollzieht, somit die mit dem großen Abstande beider Stationsgebäude in Lalendorf verbundene Belästigung des Publikums fortfällt. Die hierfür entstehenden Kosten bezw. Rückeinnahmen sind in der Anlage II, Ziffer 3 und 4, auf 12 000 *M.* bezw. 2250 *M.* veranschlagt, bezw. nachgewiesen.

Wenn die Züge der Strecke Rostock-Lloyd-Plaaz nicht nach Lalendorf fahren, sondern an den Kreuzungspunkt Güstrow herangeführt werden, so ist es erforderlich, die Strecke Primerburg-Plaaz an eine bei Primerburg auszubauende Station direct anzuschließen und die gegenwärtige Ueberführungsanlage, welche schon durch die früheren Verstaatlichungen zwecklos geworden war, abzubauen, damit die mit dem Befahren der Ueberführung mit ihren steilen Rampen verbundenen

Betriebserschwernisse und Zeitverluste wegfällig werden. Die Strecke zwischen Primerburg und Güstrow wird sodann zweigleisig betrieben, zu welchem Zwecke die Secundärbahnschienen des Güstrow-Plauer Gleises dieser Theilstrecke gegen Vollbahnschienen auszuwechseln sind. Die Ueberleitung der Schnellzüge des Lloyd auf Bahnhof Güstrow macht schließlich die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Rukieten-Schwaan und den Umbau der letzteren Station für zweigleisigen Betrieb zur Nothwendigkeit. Die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Schwaan-Rostock ist bis auf Weiteres noch nicht erforderlich, da die Zahl der Züge dieser Strecke sich nur um vier erhöht, von denen nur zwei am Tage und zwei in der Nacht, während welcher der Betrieb z. Zt. gänzlich ruht, verkehren. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Strecke ist daher für jetzt die Einrichtung einer neuen Kreuzungsstation (Pölchow) und die Eintheilung in Blocks als ausreichend anzusehen und in der Veranschlagung berücksichtigt.

Die Kosten dieser baulichen Anlagen sind in Anlage II, Ziffer 5, auf 154 000 *M*, die zu erwartenden Rückeinnahmen auf 1000 *M* veranschlagt.

An dauernden Mehrausgaben entstehen durch Einführung des Nachtbetriebes auf Strecke Rostock-Schwaan-Güstrow-Lalendorf die in Anlage II, Ziffer 6, nachgewiesenen 77 730 *M*.

An dauernden Ersparnissen werden die in der Anlage II, Ziffer 7, auf 141 371 *M* veranschlagten Beträge erzielt.

In Waren wird die besondere Station der Malchin-Warener Strecke gänzlich aufgehoben, die genannte Strecke an den jetzigen Bahnhof der Südbahn bezw. des Lloyd herangeführt und ihr Dienst durch die Beamten dieser Station mitbesorgt, zu welchem Zwecke diese Station einen Stations-Assistenten mehr erhält. Das besondere Gleis der Friedrich Franz-Bahn zum Hafen und die Kreuzung desselben mit den Gleisen der Südbahn und des Lloyd wird entbehrlich. Demgemäß wird die zur Deckung dieser Kreuzungsstation eingerichtete Blockstation überflüssig. Das gegenwärtige Südbahngleis rückt in die Lage des Friedrich Franz-Bahngleises, das des Lloyd in die gegenwärtige Lage des Südbahngleises, das gegenwärtige Lloydgleis wird Hafenverbindungsgleis. Die Nebengleise für den Güterverkehr auf der Station Waren werden von der Nordseite der Station nach der Südseite verlegt, und gelangt damit der Hafenbahnhof in directe Verbindung mit den Nebengleisen, was für den Betrieb ganz besondere Vortheile mit sich bringt. Das gesammte Terrain der Friedrich Franz-Bahn wird entbehrlich und kann bei seiner bevorzugten Lage unzweifelhaft in vortheilhafter Weise zu Baustellen verwerthet werden. Desgleichen kann das vorhandene Empfangsgebäude der Friedrich Franz-Bahn verkauft werden. Die Materialien der sonst noch auf der Friedrich Franz-Bahn-Station vorhandenen Baulichkeiten geringeren Umfangs können bei der Erweiterung der Lloydstation Verwendung finden, was bei der Normirung der Kosten berücksichtigt ist. Die letzteren betragen nach der Anlage II, Ziffer 8, 64 000 *M*, die Einnahmen aus dem Verkauf des Empfangsgebäudes und des Bahnhofsgebietes nach Anlage II, Ziffer 9, 29500 *M*.

und die dauernden Ersparnisse nach Anlage II, Ziffer 10, 4 500 — 1 000 = 3 500 ℳ.

Die Wärterposten der ganzen Lloydstrecke sind z. Zt. nur mit je einem Wärter besetzt, und ist der Schrankendienst den Frauen der Wärter übertragen; zur Ablösung der Wärter sind Streckenläufer angestellt, im Ganzen 11, welche während der Nachtzeit die Strecke vor den Schnellzügen begehen.

Obwohl diese Einrichtung nicht durchaus gegen bestehende Vorschriften verstößt, wird doch die Sicherheit des Betriebes erhöht und eine Ueberanstrengung des Wärterpersonals mit Sicherheit vermieden, wenn für die Strecke Lalendorf-Neustrelitz auf je 2 Wärter ein Ablösewärter eingestellt wird, unter Anrechnung der auf dieser Strecke vorhandenen 8 Streckenläufer ergiebt sich daraus eine Vermehrung des Wärterpersonals um 18 bis 20 Köpfe, für welche die jährlichen Kosten in der Anlage II, Ziffer 11, auf 11 000 ℳ berechnet sind.

Von den vorbesprochenen Veranschlagungen kann nach ihrer Entstehung nicht unbedingte Zuverlässigkeit im Einzelnen vorausgesetzt werden, doch glauben wir, für das Gesammtresultat die Vertretung übernehmen zu können.

III. Ob und eventuell in welchem Umfange eine Abminderung der Zahl der Bureaubeamte und der in den Großherzoglichen Dienst zu übernehmenden höheren Beamten angängig sein wird, läßt sich z. Z. mit genügender Sicherheit nicht übersehen. Wahrscheinlich ist, daß der eine oder der andere der höheren Beamten demnächst wird entbehrt werden können.

Eine sofortige Ersparniß tritt aber ein durch das Ausscheiden der drei Mitglieder der Direction, welche einschließlich des Werthes der von ihnen bezogenen Nebenemolumente an Gehalt rund 17 000 ℳ bezogen haben. Soweit sich die Verhältnisse z. Z. übersehen lassen, wird die General-Eisenbahn-Direction die ihr durch die Verstaatlichung des Deutsch-Nordischen Lloyd sowohl, wie der Mecklenburgischen Südbahn incl. Parchim-Ludwigslust neu und dauernd erwachsenden Arbeiten noch erledigen können, wenn ihr ein neues Mitglied zugeführt wird. Es kann deshalb an den Ausgaben für die Direction auf eine Ersparniß von 9 000 bis 10 000 ℳ gerechnet werden.

IV. Directe Vortheile werden der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung aus der Verstaatlichung der Warnemünder-Neustrelitzer Linie dadurch entstehen, daß sie in die Lage kommt, einen Theil ihres directen Verkehrs mit den benachbarten Bahnen an die Warnemünder-Neustrelitzer Linie zu der Folge abzugeben, daß sie an der aufkommenden Fracht wegen der durchfahrenden längeren Strecke mit einem größeren Frachtantheil als jetzt betheiligt sein wird. — Die in dieser Beziehung im Einzelnen angestellten Ermittelungen, bei welchen der wirklich stattgehabte Verkehr zu Grunde gelegt worden ist, ergeben gegen die bisher erhaltenen Frachtgebühren ein Mehr von rund 37 000 ℳ.

Dabei bemerken wir, daß bei dieser Berechnung von einer Verkehrsleitung in Concurrenz gegen benachbarte Bahnen ganz abgesehen worden ist.

In der Anlage III. sind die in dem Vorstehenden begründeten Angaben übersichtlich zusammengestellt.

(gez.) **Ehlers.**

Unter-Anlage I. zur Anlage N.

Zusammenstellung

der

Kosten für Verbesserung und Vermehrung der Betriebsmittel.

	M.
1. Für Erhöhung des Bestandes an Locomotiven um 2 Stück, 2 . 46 000 M.	92 000
2. Für Vermehrung und Verbesserung des Bestandes an Personenwagen und Beschaffung von Schlafwagen	80 000
3. Für Erhöhung des Bestandes an Gepäckwagen um 3 Stück, 3 . 5 700 M.	17 100
4. Für Beschaffung von 100 Stück Güterwagen (offenen und bedeckten)	350 000
5. Für Verbesserung der Dampfer, Einbringung neuer Kessel und Einrichtung von Schlafkabinen . .	60 000
zusammen	599 100
oder rund	600 000

Zusammenstellung

der

Kosten und der Ersparnisse,

welche durch die Verstaatlichung

der

Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn

veranlaßt werden.

Ziffer.	Gegenstand der Berechnung.	Einzel-Beträge	Einmalige Ausgaben	Einmalige Einnahmen	Dauernde Kosten	Dauernde Ersparnisse
		M.	M.	M.	M.	M.
1	**Bahnhof Rostock:**					
	a. Anlage einer Signalstation vor Rostock, am Schnittpunkt der Linien Bützow-Rostock und Neustrelitz-Warnemünde und Rostock-Sülze, Erdarbeiten, Gleisanlagen, Weichen- und Signalstellwerke	75 000				
	b. Neubau eines Güterschuppens von 2000 qm Grundfläche auf dem Bahnhof Rostock Lloyd	100 000				
	c. Vermehrung der Gleisanlagen daselbst . .	50 000				
	d. Anlage einer Weichenverbindung am Strande zur Verbindung der Strandbahn mit der Grubenstraßenbahn	15 000				
	e. Ausgabe des Friedrich Franz-Bahnhofes (antheilig)	60 000				
	zus. Ziffer 1		300 000			
2	**Bahnhof Plaaz:**					
	a. Für 900 m Gleis, welches auf Bahnhof Plaaz entbehrlich wird, à 5,0	4 500				
	b. Für 6 Stück Weichen desgleichen à 250 .	1 500				
	zus. Ziffer 2			6 000		
3	**Bahnhof Lalendorf:**					
	a. Anlage eines Weichen- und Signal-Stellwerks am westlichen Bahnhofsende	10 000				
	b. Anlage einer Zugschranke in der Dorfstraße zu Lalendorf	2 000				
	zus. Ziffer 3		12 000			
4	**Bahnhof Lalendorf:**					
	a. Für 400 m Nebengleis, welches entbehrlich wird, à 5,0	2 000				
	b. Für 1 Weiche desgleichen	250				
	zus. Ziffer 4			2 250		
5	**Strecke Primerburg-Güstrow-Schwaan-Pölchow-Rostock:**					
	a. Anlage einer Signalstation in Primerburg zur Einführung zweigleisigen Betriebes auf Strecke Primerburg-Güstrow	15 000				
	b. Verlegung der Anfangsstrecke Primerburg-Plaaz, unter Abbau der Ueberführung, auf ca. 1 km Länge (Oberbau-Material ist vorhanden, Erdarbeiten sind ganz unerheblich) .	6 000				
	zu übertragen -//-	21 000	312 000	8 250		

Ziffer.	Gegenstand der Berechnung.	Einzel-Beträge	Einmalige Ausgaben	Einmalige Einnahmen	Dauernde Kosten	Dauernde Ersparnisse
		M.	M.	M.	M.	M.
	Uebertrag ·//·	21 000	312 000	8 250		
	c. Auswechselung der 113 mm hohen Schienen des Güstrow-Plauer Gleises zwischen Primerburg und Güstrow auf 3,5 km Länge gegen 134 mm hohe Schienen à 1000	3 500				
	d. 2,22 km zweites Gleis der Strecke Neu-Rukieten-Schwaan neu herzustellen einschl. der Erdarbeiten und aller Materialien, à 25 000 M.	55 500				
	e. Umbau der Station Schwaan für zweigleisigen Betrieb	50 000				
	f. Ausbau einer Kreuzungsstation Pölchow und Erbauung von 2 Zweifamilienhäusern in Benitz, sowie Einrichtung von Blockstationen auf der Strecke Schwaan-Rostock	24 000				
	zus. Ziffer 5		154 000	1 000		
6	**Strecke Rostock-Schwaan-Güstrow-Lalendorf:**					
	Für Leitung der Schnellzüge Rostock-Berlin über Güstrow:					
	a. Auf Strecke Rostock-Güstrow fallen die Züge 65 und 68 fort; an deren Stelle treten die Tagesschnellzüge Rostock-Güstrow-Berlin, so daß hierfür besondere Kosten nicht zu berechnen sind.					
	b. Für die Nachtschnellzüge müssen auf Strecke Güstrow-Rostock täglich 2 × 34 = 68 Zugkilometer mehr gefahren werden, mithin jährlich 68 × 365 = 24 820 Zugkilometer, à 1 M.	24 820				
	c. Auf Strecke Güstrow-Lalendorf sind täglich 4 × 16 = 64 Zugkilometer der Schnellzüge mehr zu fahren, mithin jährlich 64 × 365 = 23 360 Zugkilometer, à 1 M.	23 360				
	d. An Personalvermehrung wird wegen Einführung des Nachtdienstes auf Strecke Rostock-Güstrow-Lalendorf erforderlich die Einstellung von 4 Stations-Assistenten (Rostock, Schwaan, Güstrow und Lalendorf je 1) à 1000 M. .	4 000				
	5 expedirenden Weichenwärtern (Pölchow, Mistorf, Lüssow, Schwiesow, Primerburg je 1) à 750 M.	3 750				
	14 Weichenwärtern (Rostock 6, Schwaan 2, Güstrow 6) à 700 M.	9 800				
	20 Bahnwärtern auf Strecke Rostock-Güstrow-Lalendorf à 600 M.	12 000				
	zus. Ziffer 6				77 730	
	zu übertragen ·//·		466 000	9 250	77 730	

Ziffer.	Gegenstand der Berechnung.	Einzel-Beträge	Einmalige Ausgaben	Einmalige Einnahmen	Dauernde Kosten	Dauernde Ersparnisse
		M.	M.	M.	M.	M.
	Uebertrag ·//·		466 000	9 250	77 730	
7	**Dagegen treten folgende Ersparnisse ein:**					
	a. Durch Fortfall des gesammten Stationspersonals auf Bahnhof Lalendorf L. (1 Stationsvorsteher, 2 Weichensteller bezw. Telegraphisten für den Expeditionsdienst, 3 Weichenwärter für den Weichendienst, 1 Portier, 1 Stationsarbeiter), Jahreseinkommen nach Angabe der Lloyd-Verwaltung	6 000				
	b. Durch Einrichtung des Nebenbahnbetriebes auf Strecke Rostock-Plaaz = 32,29 km: bisherige Betriebskosten rt. 5200 M. pro km, künftige „ „ 2500 „ „ „ Ersparniß 32,29 × 2700 M. . . .	87 183				
	c. Durch Einrichtung desselben Betriebes auf Strecke Plaaz-Lalendorf, auf welcher nur Güterzüge gefahren werden: bisherige Betriebskosten rt. 5200 M. pro km, künftige „ „ 1000 „ „ „ Ersparniß 11,14 × 4200 M. . . .	46 788				
	d. durch Aufhebung der Signalstation Neu-Rukieten werden 2 Weichenwärter entbehrlich mit einem Jahreseinkommen von	1 400				
	zus. Ziffer 7					141 371
8	**Station Waren:**					
	a. Einführung der Linie Malchin-Waren in den Bahnhof Waren Lloyd (Linienverlegung auf ca. 1 km):					
	1. Grunderwerb ca. 300 □Rth. . .	4 000				
	2. Erdarbeiten ca. 6000 cbm . . .	6 000				
	3. Gleisverlegen	2 000				
	4. Kies, ca. 1000 cbm	2 000				
	b. Abbruch des Güterschuppens auf dem Lloydbahnhof und Neubau eines doppelt so großen auf der Südseite unter Verwendung des Materials vom abzubrechenden Schuppen . . .	10 000				
	c. Verlegung der Centesimalwaage	1 000				
	d. Verlegung der Viehrampe	2 000				
	e. Anlage von Ladegleisen unter Verwendung anderweitig entbehrlich werdenden Materials	3 000				
	f. Aufbrechen des Pflasters der vorhandenen Ladestraße und Herstellen einer neuen Ladestraße auf der Südseite	2 000				
	Zu übertragen ·//·	32 000	466 000	9 250	77 730	141 371

Ziffer.	Gegenstand der Berechnung.	Einzel-Beträge	Einmalige Ausgaben	Einmalige Einnahmen	Dauernde Kosten	Dauernde Ersparnisse
		M.	M.	M.	M.	M.
	Uebertrag ·//·	32 000	466 000	9 250	77 730	141 371
	g. Neubau eines Locomotivschuppens für 4 Stände unter Verwendung des Materials der vorhandenen beiden Locomotivschuppen	18 000				
	h. Umbau der 3 Gleise vom Bahnhof nach dem Hafen 3 . 1150 m = rt. 3,5 km mit dem vorhandenen Gleismaterial einschl. der geringen Aufhöhungsarbeiten à km 4000 M . . .	14 000				
	zus. Ziffer 8		64 000			
9	**Station Waren:**					
	a. Aus dem Verkauf des Empfangsgebäudes der Großh. Meckl. Friedrich Franz-Eisenbahn auf Bahnhof Waren	12 000				
	b. Aus dem Verkauf von Bauplätzen aus dem Gebiet des Friedrich Franz-Bahnhofes Waren	17 500				
	zus. Ziffer 9			29 500		
10	**Station Waren:**					
	a. Durch Aufheben der Station Waren F. F. werden entbehrlich: 1 Stationsvorsteher, 1 Telegraphist, 1 Weichenwärter, 1 Stationsarbeiter, 1 Kofferträger mit einem Jahreseinkommen von	3 822				
	b. Durch Aufhebung der Blockstation am Hafen zu Waren desgleichen 1 Weichenwärter mit	700				
	zus. Ziffer 10a und b rt.					4 500
	Neu erforderlich wird:					
	c. 1 Stationsassistent auf Bahnhof Waren Lloyd mit	1 000				
	zus. Ziffer 10c				1 000	
11	Für voraussichtlich nothwendig werdende Vermehrung des Wärterpersonals der Strecke Lalendorf-Neustrelitz	11 000				
	zus. Ziffer 11				11 000	
	Zusammen ·//·		530 000	38 750	89 730	145 871

Uebersicht

der

Kosten und der Ersparnisse, sowie sonstiger Vortheile,

welche aus Anlaß der Verstaatlichung der

Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn

erwachsen.

		Einmalige		Dauernde	
		Ausgaben	Einnahmen	Kosten	Ersparnisse
		M.	M.	M.	M.
1	Betriebsmittel laut Anlage I	600 000			
2	Bauliche Anlagen laut Anlage II				
	Ziffer 1 Bahnhof Rostock	300 000			
	„ 2 „ Plaaz		6 000		
	„ 3 „ Lalendorf	12 000			
	„ 4 „ „		2 250		
	„ 5 Strecke Primerburg-Güstrow-Schwaan . .	154 000	1 000		
	„ 6 „ Rostock-Schwaan-Güstrow-Lalendorf			77 730	
	„ 7 „ „ „ „ „				141 371
	„ 8 Station Waren	64 000			
	„ 9 „ „		29 500		
	„ 10 a. u. b. Station Waren				4 500
	„ 10 c. Station Waren			1 000	
	„ 11 Strecke Waren-Neustrelitz			11 000	
3	Für gründliche, außerordentliche Reparatur der Nebenanlagen, Verbesserung der Perron- und Hallenanlagen in Warnemünde, für Unvorhergesehenes und zur Abrundung	30 000	1 250	270	129
	Dazu kommen:				
	a. Ersparnisse in der Direction				10 000
	b. Vortheile aus der Verkehrsleitung				37 000
	zusammen	1 160 000	40 000	90 000	193 000

Es ergiebt sich daher:

Einmalige Ausgaben . . . . . 1 160 000 M.

Hiervon ab: „ Einnahmen . . . . . 40 000 „

bleiben 1 120 000 M. einmalige Ausgaben.

Dauernde Ersparnisse . . . . . 193 000 M.

Hiervon ab: „ Kosten . . . . . 90 000 „

bleiben 103 000 M. dauernde Ersparnisse.

Sandmeyersche Hofbuchdruckerei in Schwerin.

		Einmalige		Dauernde	
		Ausgaben	Einnahmen	Kosten	Ersparnisse
		M.	M.	M.	M.
1	Betriebsmittel laut Anlage I	600 000			
2	Baulich[illegible] laut Anlage II				
	[illegible]nhof Rostock	300 000			
	[illegible] Plaaz		6 000		
	[illegible]alendorf	12 000			
	[illegible] "		2 250		
	" [illegible]rburg-Güstrow-Schwaan . .	154 000	1 000		
	" [illegible]chwaan-Güstrow-Lalendorf			77 730	
	" 7 [illegible] " " "				141 371
	" 8 St[illegible]	64 000			
	" 9 "		29 500		
	" 10 a. u. [illegible]				4 500
	" 10 c. Stati[illegible]			1 000	
	" 11 Strecke Wa[illegible]			11 000	
3	Für gründliche, außerordentlich[illegible] Neben-anlagen, Verbesserung der Per[illegible]lagen in Warnemünde, für Unvorherge[illegible]b-rundung	30 000	1 250	270	129
	Dazu kommen:				
	a. Ersparnisse in der Direction				10 000
	b. Vortheile aus der Verkehrsleitung				37 000
	zusammen		40 000	90 000	193 000

Es ergiebt sich daher:

Einmalige Ausgaben . . . . . [illegible]

Hiervon ab: " Einnahmen . . . . . [illegible]

bleiben 1[illegible] [illegible]nmalige Ausgaben.

Dauernde Ersparnisse . . . . . 193 000 M.

Hiervon ab: " Kosten . . . . . 90 000 "

bleiben 103 000 M. dauernde Ersparnisse.

Sandmeyersche Hofbuchdruckerei in Schwerin.