

Friedrich Franz III., Mecklenburg-Schwerin, Großherzog

**Hohes Grossherzoglich Schwerinsches Rescript vom 13. November 1891 betr.
den weiteren Ausbau des Mecklenburgischen Eisenbahnnetzes und die
Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel : mit Anlagen A. B. und C.**

Rostock: Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei, 1891

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1767115296>

Druck Freier  Zugang



OCR-Volltext

Hohes

Grossherzoglich Schwerinsches Rescript

vom 13. November 1891

betr.

den weiteren Ausbau des Mecklenburgischen
Eisenbahnnetzes und die Bewilligung der
dazu erforderlichen Mittel

mit Anlagen **A. B.** und **C.**



Rostock.

Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei.

1891.

Mk-5831³



Geographisch-ethnographische Anstalt

1885

Das Institut für Ethnologie und Anthropologie

der Universität zu Berlin

hat sich die Ehre zu erlauben

ihnen die hiesige



1885-1886

Friedrich Franz

von Gottes Gnaden Großherzog von Mecklenburg &c.

Unsern gnädigsten Gruß zuvor. Edle, Beste, Ehrveste, Ehrsame, liebe Getreue.

Nachdem wir den größeren Theil der einheimischen Eisenbahnen aus Landesmitteln erworben haben, ist der weitere Ausbau des Mecklenburgischen Eisenbahnnetzes Gegenstand Unserer Erwägung geworden.

Wir erachten die Verbesserung der Verkehrsverbindungen für die wirksamste Hülfe, welche den Bewohnern von Stadt und Land zu ihrem Fortkommen, welche der Landwirthschaft und dem Gewerbe zu ihrem Gedeihen, dem Handel und der Industrie zu ihrer Förderung gewährt werden kann, und sind von dem Wunsche erfüllt, daß thunlichst für alle Gegenden Unseres Großherzogthums ein naher Anschluß an das Eisenbahnnetz hergestellt und damit die günstigste Vorbedingung für die weitere Entwicklung denselben gegeben werde.

Wenn in dieser Hinsicht der beschrittene Weg der Verstaatlichung der Eisenbahnen und der Uebernahme des Betriebes derselben für Rechnung des Landes in nothwendiger Folge dahin führen muß, daß neue für den allgemeinen Verkehr bestimmte Eisenbahnlinien regelmäßig als Landesbahnen auszuführen sind, so haben wir über die Art und Weise, wie ein Ausbau des einheimischen Eisenbahnnetzes in Aussicht zu nehmen sein möchte, dem Landes-Eisenbahnrath eine Vorlage machen und dessen erachtliche Aeußerung erfordern lassen.

Die betreffenden Actenstücke sind unseren getreuen Ständen mit Unserm Rescript vom 17. November 1890 zugegangen.

Zur Fortrückung dieser Angelegenheit haben Wir sodann von den zur Ausführung empfohlenen Bahnlinien für die Strecken

- a. von Rostock nach Sülze bis zur Landesgrenze in Richtung auf Triebsees, mit Abzweigung von Sanitz nach Tessin,
- b. von Schwerin nach Gadebusch und Rehna,
- c. von Crivitz nach Parchim

die generellen Vorarbeiten zur Erbauung normalspuriger Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung anfertigen lassen, welche auch hieneben nach dem in

Anl. A.

anliegenden Verzeichniß zugehen.

Wenn der Landes-Eisenbahnrath außer diesen Linien auch den Anschluß der Stadt Ribbel und Umgegend an das Mecklenburgische Eisenbahnnetz empfohlen hat, so bemerken Wir hier vorweg, daß Wir gleichfalls solchen Anschluß für durchaus wünschenswerth halten. Wir werden ein bezügliches Bauproject demnächst bearbeiten lassen.

Zu den obigen projectirten Bahnstrecken verweisen wir hinsichtlich der Linienführung, sowie hinsichtlich der Einzelheiten der Entwürfe auf die Ausführungen in den von Unserer General-Eisenbahn-Direction denselben beigegebenen Erläuterungsberichten, in welchen insbesondere auch die für die Tracirung und die Art des Anschlusses an das bestehende Bahnnetz maßgebend gewesenen Gesichtspunkte Erwähnung gefunden haben. In den Kostenanschlägen ist beste Ausführung der ganzen Bahnanlagen und in Maßgabe der aus den Erfahrungen hervorgegangenen neueren Grundsätze für den Eisenbahnbau Vollbahn-Oberbau vorgesehen, dagegen sind Beträge für die Erwerbung des für die Bahnanlagen erforderlichen Grund und Bodens nicht eingestellt, sondern es ist, wie Wir unten des Näheren erwähnen werden, vorausgesetzt, daß der Grund und Boden kosten- und lastenfrei von den Adjacenten hergegeben werde.

Ueber die erforderlichen Betriebsmittel an Locomotiven und Wagen ist ein besonderer Kostenanschlag hier in

Anlage B

angeschlossen, in welchem zugleich nachgewiesen ist, daß die Anzahl der veranschlagten Betriebsmittel eine mäßige ist.

Ferner liegt eine Rentabilitätsberechnung hier in

Anlage C

an, welche nach den in der Preussischen Staatsbahnverwaltung üblichen Sätzen aufgemacht ist.

Aus diesen Vorlagen heben Wir hervor, daß die Kosten für die gedachten Strecken folgendermaßen veranschlagt sind:

1. a.	für die Strecke von Rostock bis Sülze und von Sanitz bis Tessin Baukosten . . .	3 345 000 M
b.	für die Strecke von Sülze bis Landesgrenze Baukosten .	410 000 M
	und event. von Landesgrenze bis Triebjees	240 000 M,
c.	für Betriebsmittel . . .	462 000 M
		4 217 000 M
		Latus 4 217 000 M

	Transport	4 217 000 <i>M</i>	
2. a.	für die Strecke Schwerin — Gadebusch Baukosten . . .	1 850 000 <i>M</i>	
b.	für die Strecke Gadebusch — Rehna do.	550 000 <i>M</i>	
c.	für Betriebsmittel . . .	<u>287 000 <i>M</i></u>	2 687 000 <i>M</i>
3. a.	für die Strecke Crivitz — Parchim Baukosten . . .	1 650 000 <i>M</i>	
b.	für Betriebsmittel . . .	<u>251 000 <i>M</i></u>	1 901 000 <i>M</i>
	zusammen:		8 805 000 <i>M</i> .

Zu dieser Gesamtsomme kommen hinzu die Bauzinsen bis zur Betriebseröffnung der einzelnen Strecken, welche dem Bau-Capital würden zuzuschreiben und mit demselben zu verzinsen und zu amortisiren sein. —

Im Einzelnen fügen Wir nachstehende Bemerkungen hinzu:

I. Zur Strecke Rostock — Sülze — Landesgrenze, event. bis Triebsees mit Abzweigung nach Tessin:

Die Bahnverbindung der Städte Sülze und Tessin mit der Stadt Rostock entspricht langjährigen, auf das dringendste vorgetragenen Wünschen der Bewohner jener Gegend in Stadt und Land. Es werden durch dieselbe ertragreiche Gegenden dem Handels- und Hafenplaz Rostock nahe gebracht, und die altüberkommenen Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Rostock und dem an der Mecklenburgischen Grenze belegenen Theil der Provinz Pommern werden namentlich auch gegenüber anderen in jener Provinz in Aussicht stehenden neuen Eisenbahnlirien aufrecht erhalten und verbessert. Für die Weiterführung der Bahn Rostock — Sülze nach Triebsees und Grimmen besteht in der Provinz Pommern das lebhafteste Interesse, welches sich durch Bereitstellung freien Terrains bereits bethätigt hat; nach Uns gewordener Mittheilung wird die Anlage einer Eisenbahn von Greifswald über Grimmen und Triebsees bis zur Landesgrenze in Richtung auf Sülze zur Zeit von der Königlich Preussischen Staatsregierung geprüft. Demnach haben Wir Uns veranlaßt sehen müssen, in dem vorliegenden Projecte die Weiterführung der Bahn von Sülze bis zur Landesgrenze bereits berücksichtigen zu lassen, da Wir dem Anschluß der Bahn in Pommern in Rücksicht auf die Rentabilität der Strecke Rostock — Sülze eine sehr große Bedeutung beimessen.

Für die gewählte Trace ist maßgebend gewesen, daß in der Fortentwicklung des Verkehrs die kürzeste Route von immer wachsender Wichtigkeit wird und die kürzere Entfernung mehr und mehr als ausschlaggebend für die Rentabilität der Strecke anzusehen ist. Da es sich nun im vorliegenden Falle um die Verbindung eines größeren Verkehrsgebietes mit dem theils nächsten, theils günstigst gelegenen Seehafen und größeren Handelsplaz handelt,

war es unumgänglich nothwendig, die möglichst kurze Route zu wählen, und ist in dieser Rücksicht eine Näherlegung der Bahn an die Stadt Marlow heran nicht ausführbar gewesen.

Dieselbe Rücksicht ist dafür maßgebend gewesen, daß die Linie Kостоock—Sülze nicht über Tessin geführt, sondern eine Abzweigung von Sanitz nach Tessin vorgesehen ist; dabei ist in der Annahme, daß die Weiterführung dieser Zweiglinie von Tessin nach Gnoien und darüber hinaus nur eine Frage der Zeit sein wird, die Lage des Bahnhofes Tessin so projectirt, daß der Weiterführung keine Hindernisse entgegenstehen. Wir weisen darauf hin, daß auf diese Weise für die Stadt Gnoien und die hinterliegende Gegend die kürzeste Verbindung mit Kостоock offen gehalten ist.

Bezüglich der in dem Erläuterungsbericht motivirten Ueberbrückung der Warnow bleibt schiffahrtspolizeiliche Prüfung vorbehalten, auch wird zur weiteren Erwägung gezogen werden, ob der Unterbau der Brücke nicht wird zweckmäßig sogleich für eine zweigleisige Bahn anzulegen sein.

II. zur Strecke Schwerin—Gadebusch—Rehna:

Die Verbindung der Stadt Gadebusch mit Schwerin durch eine Eisenbahn hat in einem andern Projecte bereits im Jahre 1884 dem Landtage vorgelegen, ist damals aber von Unseren getreuen Ständen mit Stimmengleichheit abgelehnt worden. Immer dringender ist seitdem der Wunsch der Adjacenten nach Ausführung dieser Bahnverbindung an Uns herangetreten und hat sich diesem Wunsche seit Jahren die Stadt Rehna mit ihrer Umgegend mit der Befürwortung angeschlossen, daß die Bahnverbindung bis Rehna fortgeführt werde. Wie Wir schon bei der früheren Vorlage ausgesprochen haben, konnten Wir nicht verkennen, daß ein großer Theil des von der projectirten Bahn durchschnittenen Gebietes von dem bestehenden Bahneis soweit entfernt liegt, daß derselbe zur Hebung seines Verkehrs und zur günstigeren Gestaltung seiner Handels- und Productionsverhältnisse eines Anschlusses an dasselbe durchaus bedürftig erscheint, es besteht schon jetzt zwischen Gadebusch und Schwerin ein sehr lebhafter Verkehr, so daß die Verbindung der beiden Städte durch eine Bahn einem thatächlich vorhandenen Verkehrsbedürfnis entspricht, und Wir haben um so lieber Anlaß genommen, der Erfüllung der langjährigen Wünsche und des Bedürfnisses näher zu treten, als es sich darum handelt, eine ertragsreiche Gegend Unseres Landes in enge Verkehrsverbindung mit Unserer Residenzstadt Schwerin zu bringen. Dabei bringen Wir die Fortführung der Bahn von Gadebusch bis Rehna, welche Strecke einen Kostenaufwand von 550 000 *M* erfordert, Unseren getreuen Ständen gleichzeitig in Vorschlag, da solche Fortführung den von denselben bei den früheren Verhandlungen zum Ausdruck gebrachten Ansichten entsprechen wird, Wir auch der Ueberzeugung sind, daß der Ausbau einer durchgehenden

Linie von Lübeck nach Neustadt a. D., von welcher Linie sowohl die Strecke Schwerin—Rehna, sowie auch die weiter projectirte Strecke Crivitz—Parchim Theilstrecken sind, für empfehlenswerth und im großen Interesse unserer Eisenbahnerwaltung liegend zu erachten ist. Wir bemerken in dieser Beziehung, daß für solchen Ausbau auch in der Prignitz großes Interesse herrscht und daß in Rücksicht auf die näherrückende Vollendung des Nord-Ostsee-Canals Wir es für angezeigt halten, dieser neuen Verkehrsstraße allmählig durch den Bau von Theilstrecken vorzuarbeiten, zumal Wir damit gleichzeitig solche Gegenden unseres Landes dem größeren Verkehr erschließen, welche desselben bisher nicht theilhaftig geworden sind.

Was die Trace der Bahn zwischen Schwerin und Gadebusch anbelangt, so sind die in dem Erläuterungs-Bericht dargelegten Erwägungen für uns Veranlassung gewesen, es als eine Nothwendigkeit anzusehen, daß die in der Bearbeitung grundlegend gemachte nördliche Linie gewählt werde.

Aus dem Kostenaufschlage heben Wir hervor, daß durch die Einführung dieser Bahn, sowie durch das Hinzutreten des stärkeren Verkehrs auf der Strecke Schwerin-Crivitz nach Eröffnung der Anschlußstrecke Crivitz-Parchim eine, übrigens auch jetzt schon erwünschte, umfangreiche Erweiterung des Bahnhofes Schwerin dringend erforderlich wird, deren Kosten auf 500 000 *M* ermittelt und je zur Hälfte den Anschlägen Schwerin-Rehna und Crivitz-Parchim zugeschrieben sind.

III. zur Strecke Crivitz—Parchim:

Die projectirte Bahn vermittelt vielfach und seit Jahren geäußerten Wünschen der Adjacenten gemäß und bestehenden Handels- und Verkehrs-Beziehungen entsprechend die Verbindung der industriereichen Stadt Parchim und ihres Hinterlandes mit dem Mecklenburgischen Staatsbahneze und verschafft zugleich dem zwischen Crivitz und Parchim liegenden Landstrich die Vortheile des Bahnverkehrs.

Die Bedeutung dieser Strecke als Theilstrecke einer eventuellen Linie Lübeck—Neustadt a. D. ist bereits angedeutet.

Für die Wahl der Trace sind die in dem Erläuterungs-Bericht angeführten Gründe maßgebend gewesen.

Aus dem Kostenaufschlage ist hier zu wiederholen, daß in demselben von der zur Erweiterung des Bahnhofes Schwerin erforderlichen Summe die Hälfte mit 250 000 *M* berücksichtigt ist.

Im Uebrigen ist hervorzuheben, daß der Betrieb dieser Bahnstrecke, welche nur eine Fortsetzung der Strecke Schwerin-Crivitz bildet, außerordentlich leicht und gleichzeitig billig wird geführt werden können.

In Erwägung der hier aufgeführten Gesichtspunkte, sowie in Beihalt des Materials, welches in den Erläuterungsberichten zur

Beurtheilung der verschiedenen Unternehmen gegeben ist, erhoffen Wir mit Zuversicht von den drei geplanten Bahnanlagen eine Förderung des allgemeinen Verkehrs in verschiedenen Gegenden Unseres Landes, eine Erfüllung localer Verkehrsbedürfnisse und erblicken gleichzeitig in denselben die Anfänge zur Schaffung von zwei neuen größeren Straßen für den durchgehenden Verkehr, welche Unseren Landes-Eisenbahnen erhebliche Frachten zuzuführen geeignet sind. Wir erachten daher die drei Vorlagen sowohl in ihrer Gesamtheit, wie auch einzeln für gemeinnützige und sind bereit, zu der Ausführung zu Unserem Theile die Hand zu bieten, indem Wir dieselben als drei gesonderte Vorschläge zur Beschlußfassung stellen. Dabei würden Wir, falls solches der Wunsch Unserer getreuen Stände sein sollte, bezüglich der Linie Schwerin—Rehna bereit sein, dieselbe zur Zeit auf die Strecke von Schwerin nach Gadebusch einzuschränken, befürworten aber für die Linie Rostock—Sülze, daß Wir die Fortführung dieser Linie bis zur Landesgrenze, und falls die Weiterführung nicht gesichert sein sollte, selbst bis Triebsees von der allergrößten Wichtigkeit erachten.

Zu dieser Maßgabe erklären Wir Uns bereit, für Unsere Eisenbahn-Verwaltung den Ausbau der drei vorgelegten Eisenbahn-Linien oder auch einzelner derselben für die veranschlagten Kosten, sowie demnächst den Betrieb der neuen Linien zu übernehmen, falls Unsere getreuen Stände sich mit nachstehenden Vorschlägen bezüglich der weiteren geschäftlichen und finanziellen Regelung einverstanden erklären wollen.

1. Es erscheint sachgemäß, daß die Adjacenten einer zu erbauenden Eisenbahn, welchen regelmäßig durch die neue Anlage erhebliche Vortheile gewährt werden, ihr Interesse zu bethätigen und die Anlage durch eigene Opfer zu fördern haben. Bezüglich der Höhe dieser Opfer bestimmte Grundsätze aufzustellen, dürfte schwierig sein, da das Interesse ein sehr verschiedenes sein kann, in dieser Richtung aber haben Unsere getreuen Stände sich früher dahin geäußert, daß die adjacirenden ländlichen Ortschaften nur ausnahmsweise in der Lage seien, größere baare Geldbeiträge zu leisten, ebensowenig aber die städtischen Commünen, von Ausnahmssällen abgesehen, größere Summen anders als durch Belastung der Steuerkraft der Bewohner, welche bei jeder stärkeren Anspannung des städtischen Credits zu langjährigem Druck in der Communal-Besteuerung führe, aufbringen könnten. Demnach halten Wir es für angemessen, in der Regel zu fordern, daß für die neu zu erbauenden Bahnlinien von den Adjacenten der zur Bahn mit allen Nebenanlagen zu Aussetzungen und Seitenentnahmen, sowie der zur vorübergehenden Benutzung bei Ablagerung von Materialien erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei hergegeben werde. Diese Voraussetzung ist in den vorgelegten Kostenanschlägen gemacht, und weisen Wir darauf hin, daß dieselbe auch bezüglich

der Erweiterung der Bahnhöfe in Schwerin und Rostock zur Anwendung gekommen ist.

Wir nehmen dabei in Aussicht, daß, um diese Hergabe des Grund und Bodens zu bewerkstelligen, sich für die einzelnen Bahnprojecte Committen aus dem Kreise der Interessenten bilden werden, und würden Wir, falls ein Bedürfniß dargethan würde, bereit sein, zur Vermittelung der Beziehungen der Committen zu Unserer Regierung einen Commissar zu bestellen.

Von dem Nachweise, daß die freie Hergabe des Grund und Bodens gesichert ist, wird der Beginn des Baues der betreffenden Bahnstrecke abhängig zu machen sein.

2. Die Bahnen werden aus Landesmitteln in Maßgabe der Vorlagen vorbehaltlich der Specialbearbeitung erbauet und werden die erforderlichen Gelder Unserer Eisenbahn-Verwaltung nach Bedarf aus der Landes-Receptur-Casse gewährt. Die von der Eisenbahn-Verwaltung abzulegenden Baurechnungen werden Wir Unseren getreuen Ständen vorlegen und vor deren abgegebenen Erklärung über dieselben das Liberatorium nicht erteilen.

Für den demnächstigen Betrieb und die Verwaltung der neuen Bahnen treten die von Uns mit Unseren getreuen Ständen bezüglich der angekauften Eisenbahnen vereinbarten Bestimmungen in Geltung.

3. Wir haben bei den Verhandlungen über den Ankauf der Mecklenburgischen Eisenbahnen Uns bereit finden lassen, jedes aus der Verstaatlichung der Bahnen etwa hervorgehende Risiko allein auf Uns zu nehmen. Dieses findet seinen Ausdruck im § 8 der „Normativ-Bestimmungen über den Verwaltungs-Stat der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung u.“, welcher lautet:

„Würde der Fall eintreten, daß der Sicherheitsfonds zwecks Ausgleichung von Fehlbeträgen gänzlich absorbiert würde, und würden die Einnahmen noch weiter unzureichend sein, um den an dieselben zu machenden Ansprüchen aus § 4 zu genügen, so unterbleibt in dem zur Frage stehenden Etatsjahr die Zahlung der Annuität auf Höhe des Fehlbetrages.“

Wir wurden dabei von dem Wunsche geleitet, das Verstaatlichungswerk im Interesse Unseres Landes zu Stande zu bringen und Unsern getreuen Ständen darzuthun, daß Wir die Verstaatlichung der Bahnen in finanzieller Beziehung für ungefährlich erachteten.

Inzwischen ist der Uebergang der verschiedenen angekauften Privatbahnen in Unsere Landesherrliche Verwaltung durchgeführt und die beiden abgelaufenen Geschäftsjahre derselben haben durch die Rechnungsabschlüsse ergeben, daß Unsere Eisenbahn-Verwaltung nicht nur allen ihren Verpflichtungen voll hat genügen können, sondern noch Ueberschüsse und durch Schuldabtrag einen nicht unerheblichen

Reingewinn erzielt hat. Dabei darf erwähnt werden, daß aus den Betriebseinnahmen auch die vorübergehend zu leistenden, über das Erwarten hohen Zuschüsse zur Wismar-Rarower Eisenbahn bestritten sind. Der Verkehr und dementsprechend die Betriebseinnahmen sind stetig gewachsen, und das laufende Rechnungsjahr giebt in seinen bisherigen Ergebnissen in Einnahme und Ausgabe zu der berechtigten Erwartung Raum, daß dasselbe ein gleich günstiges Resultat aufweisen wird. Dies Resultat muß um so erfreulicher erscheinen, als nach Uebernahme der bisherigen Privat-Unternehmungen in Unsere Landesherrliche Verwaltung, wie es in der Natur der Sache liegt, bezüglich des vorgefundenen Zustandes mancher Bahnanlagen u. von der neuen Verwaltungsleitung Verbesserungen und Vervollständigungen für nothwendig erachtet werden, für welche das Bedürfnis bisher nicht in der gleichen Weise hervorgetreten war; die Kosten solcher Verbesserungen, welche aus der laufenden Verwaltung bestritten werden, belasten natürlich die Betriebsausgaben der ersten Jahre in hohem Maße, haben aber in den erzielten höheren Einnahmen ihre völlige Deckung gefunden.

Durch diese Resultate ist Unseres Erachtens ein genügender Nachweis gegeben, daß die Staatsbahn-Verwaltung finanziell so fundirt ist, daß aus der Verstaatlichung der Bahnen für die Landesfinanzen eine Gefahr nicht zu befürchten steht; es wird dann aber für Uns keine Veranlassung vorliegen, auf eine Erweiterung des auf Unsere Landesherrliche Casse übernommenen Risicos, welches durch die Uebernahme des Betriebes neuer Bahnstrecken ohne Abänderung der „Normativ-Bestimmungen“ herbeigeführt würde, einzugehen, da für solches Unser Risiko jegliches Aequivalent durch Antheilnahme Unserer Landesherrlichen Casse an den Ueberzuschüssen fehlt.

Eine Trennung der Verwaltung der jetzt projectirten und der künftig noch weiter zu erbauenden neuen Eisenbahnlinien und eine gesonderte Berechnung für dieselben, um das Risiko solcher neuer Bahnen von demjenigen des vorhandenen Bahnnetzes zahlenmäßig zu trennen, ist aber in Rücksicht auf den Fortfall der Vortheile einer einheitlichen Verwaltung nicht angängig und kann von Uns als ein Hinderniß der weiteren Entwicklung der Eisenbahnen des Landes nicht in's Auge gefaßt werden.

Demnach müssen Wir Unsern getreuen Ständen den Vorschlag machen — und Wir erhoffen, daß Unsere getreuen Stände diesen Vorschlag bei gerechter Prüfung der Sachlage nur als aller Billigkeit entsprechend befinden werden — daß die Bestimmung im § 8 der Normativbestimmungen aufgehoben und dafür stipulirt werde, daß, wenn der Fall eintreten würde, daß der Sicherheitsfonds zwecks Ausgleichung von Fehlbeträgen gänzlich absorbirt würde und die Einnahmen noch weiter unzureichend sein würden, um den an dieselben zu machenden Ansprüchen aus § 4 zu genügen, in solchem

Fälle Unsere Regierung und Stände gemeinsam über die Aufbringung des Fehlbetrages beschließen.

4. Was die Verzinsung und Amortisation der von der Landes-Receptur-Casse herzugebenden Baugelder betrifft, so halten Wir es für richtig, daß die Amortisation — wie Wir vorschlagen, mit $\frac{1}{2}$ Procent — erst nach geschעהener Betriebseröffnung der einzelnen Bahnlirien bezüglich der für dieselben angewendeten Kosten beginnt, die Zinsen auf die Baugelder aber bis zur Betriebseröffnung der einzelnen Linien dem Bau-Capital derselben, wie oben bereits gesagt, zugeschlagen und demnächst mit diesem verzinst und amortisirt werden.

Bezüglich der Verzinsung und Amortisation des Bau-Capitals von der Betriebseröffnung an aber wird es einer näheren Festsetzung bedürfen, welcher Antheil an solchen Kosten von der Eisenbahn-Verwaltung übernommen werden kann und welcher Antheil auf die Landes-Receptur-Casse an Stelle der von Unseren getreuen Ständen bisher zu Eisenbahnbauten gewährten Landeshilfen zu übertragen ist. Bei dieser Festsetzung muß nach Unserem Dafürhalten vor Allem vermieden werden, daß die Eisenbahn-Verwaltung durch Uebernahme einer zu hohen Verzinsungsquote überlastet und dadurch dieselbe auch für das jetzt vorhandene Bahnnetz der Gefahr einer Unterbilanz und der unumgänglich eintretenden Schädigung ausgesetzt werde, welcher ein unter solchem finanziellen Druck arbeitendes Unternehmen regelmäßig verfällt.

Um über die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn-Verwaltung in dieser Richtung einen Anhalt zu gewinnen, kann nur auf die voraussichtliche Rentabilität der neuen Bahnlirien zurückgegriffen werden. Zwar ist es bei der Ungewißheit der einzustellenden Factoren äußerst schwierig, ja wohl unmöglich, die Rentabilität einer neuen Bahn vorher zutreffend zu berechnen, und Wir möchten der Ansicht sein, daß auch im vorliegenden Falle die thatsächlichen Verhältnisse demnächst einen größeren Verkehr aufweisen werden, wie in der in Anlage C. angeschlossenen Ertrags-Berechnung, welche den Vorzug großer Vorsicht hat, angenommen ist, in Ermangelung eines besseren und sichereren Anhalts wird aber doch zunächst mit den — in jener Ertrags-Berechnung gefundenen — Summen zu rechnen sein.

Wenn nun in derselben die Rentabilität der gesammten vorgeschlagenen Bahn-Anlagen durchschnittlich nur auf ca. 2 Procent des Anlage-Capitals berechnet ist, so können Wir Uns auch nur bereit erklären, die Verzinsung des Bau-Capitals zu diesem Procentsatz auf die Eisenbahn-Verwaltung zu übernehmen und müssen bedingen, daß die übrige Verzinsung und die Amortisation zunächst aus der Landes-Receptur-Casse bestritten werden. Ein derartiges Abkommen halten Wir nach der Sachlage für geboten und für um so unbedenklicher, als Unsere getreuen Stände über die

Ueberschüsse der Eisenbahn-Verwaltung mit zu beschließen, daher es in der Hand haben, auf eine höhere Belastung der Eisenbahn-Verwaltung hinzuwirken, wenn die Ergebnisse derselben eine solche höhere Belastung gestatten, in welchem Falle auch von Unserer Seite Bedenken nicht zu erheben sein würden.

Um aber in dieser Richtung zu möglichst bestimmten Verhältnissen zu gelangen, so machen Wir Unseren getreuen Ständen den Vorschlag, zunächst auf 5 Jahre diesem Abkommen zuzustimmen unter dem Vorbehalt, daß nach Ablauf dieses Zeitraums eine Revision des Abkommens und eine weitere Vereinbarung über die von der Eisenbahn-Verwaltung, eventuell wieder auf eine kürzere Reihe von Jahren, zu übernehmende Verzinsung zu geschehen habe. Bis zum Zustandekommen einer solchen weiteren Vereinbarung würde das jetzige Abkommen als von selbst prolongirt gelten müssen.

Nach diesen Ausführungen proponiren Wir nun Unseren getreuen Ständen:

1. Zu dem Bau der drei vorgeschlagenen Eisenbahnlinien oder eventuell einzelner derselben in Maßgabe der von Uns gemachten Vorschläge ihre Zustimmung zu ertheilen, die nach den Kostenanschlägen für den Bau der Bahnen und die Beschaffung der Betriebsmittel erforderlichen Gelder zur Zahlung nach Bedarf mitzubewilligen und der Vertheilung der durch Verzinsung und Amortisation der Bau-Capitalien entstehenden Kosten auf die Eisenbahn-Verwaltung und auf die Landes-Receptur-Casse nach dem von Uns vorgeschlagenen Abkommen zuzustimmen;

2. sich mit der Abänderung des § 8 der „Normativ-Bestimmungen“ nach Unserem Vorschlage, sowie

3. mit der Anwendung des Expropriations-Gesetzes vom 29. März 1845 auf die bewilligten Bahnlinien einverstanden zu erklären, auch

4. den Engern Ausschuß zu ermächtigen, daß er auf Grund der ihm von Unserer Regierung zu machenden weiteren Vorlagen, insbesondere hinsichtlich der aus der Landes-Receptur-Casse zu leistenden, auf die einzelnen Baujahre zu vertheilenden Zahlungen nach freiem Ermessen die definitive ständische Erklärung abgebe.

Wir fordern euch gnädigst auf, dieses Rescript mit allen Anlagen, von welchen Uns die auf der Anlage A. verzeichneten demnächst zurückzureichen sind, Unseren getreuen Ständen auf dem bevorstehenden Landtage zur Berathung und Beschlußfassung vorzulegen und verbleiben euch mit Gnaden gewogen.

Gegeben durch Unser Staats-Ministerium.

Schwerin, den 13. November 1891.

Ad mandatum Serenissimi speciale.

A. von Bülow.

An
den Engern Ausschuß von
Ritter- und Landschaft
in
Rostock.

Anlage A.

1. Mappe, bezeichnet Rostock—Sülze/Lessin, darin
 - 1 Uebersichtsplan,
 - 4 Blatt Höhen- und Lagepläne,
 - 1 Erläuterungsbericht,
 - 1 Kostenanschlag.
 2. Mappe, bezeichnet Schwerin—Rehna, darin
 - 1 Uebersichtsplan,
 - 4 Blatt Höhen- und Lagepläne,
 - 1 Erläuterungsbericht,
 - 1 Kostenanschlag.
 3. Mappe, bezeichnet Crivitz—Parchim, darin
 - 1 Uebersichtsplan,
 - 2 Blatt Höhen- und Lagepläne,
 - 1 Erläuterungsbericht,
 - 1 Kostenanschlag.
-
- ♦♦♦

1. Hauptabschnitt
I. Die Natur der Sache
II. Die Entstehung der Sache
III. Die Fortdauer der Sache
IV. Die Beendigung der Sache

2. Hauptabschnitt

I. Die Natur der Sache
II. Die Entstehung der Sache
III. Die Fortdauer der Sache
IV. Die Beendigung der Sache

3. Hauptabschnitt

I. Die Natur der Sache
II. Die Entstehung der Sache
III. Die Fortdauer der Sache
IV. Die Beendigung der Sache

4. Hauptabschnitt

I. Die Natur der Sache
II. Die Entstehung der Sache
III. Die Fortdauer der Sache
IV. Die Beendigung der Sache

5. Hauptabschnitt

I. Die Natur der Sache
II. Die Entstehung der Sache
III. Die Fortdauer der Sache
IV. Die Beendigung der Sache

6. Hauptabschnitt

I. Die Natur der Sache
II. Die Entstehung der Sache
III. Die Fortdauer der Sache
IV. Die Beendigung der Sache

7. Hauptabschnitt

I. Die Natur der Sache
II. Die Entstehung der Sache
III. Die Fortdauer der Sache
IV. Die Beendigung der Sache

Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Kostenanschlag

der

für die Neubaustrecken

Crivitz—Parchim, Rostock—Sülze/Cessin und Schwerin—Rehna

erforderlichen

Betriebsmittel.

Rechnerisch richtig.

Schwerin, im November 1891.

Das Bureau für die Rechnungs-Revision.

(gez.) Fr. Frenck.

Aufgestellt.

Schwerin, im October 1891.

Bahnbautechnisches Bureau.

Moeller.

Gepprüft.

Schwerin, im November 1891.

Großherzogliche General-Direction.

(L. S.)

Piernay.

Fort- laufende Pos.	Pos. zum Nach- weis.	Anzahl.	Kostenberechnung.			
			Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
			<i>M</i>	<i>℔</i>	<i>M</i>	<i>℔</i>
Bemerkung.						
<p>Es ist unzweifelhaft, daß der Verkehr der neuen Strecken nicht, wenigstens in den ersten Betriebsjahren nicht, diejenige Dichtigkeit haben wird, wie der der bestehenden Strecken und somit zulässig, Betriebsmittel nicht in demselben Umfange zu beschaffen, wie für die bestehenden Strecken vorhanden sind. Dies trifft natürlich nicht für die Locomotiven zu, welche in gleichem Procentsatz, wie auf den übrigen Strecken zur Verfügung stehen müssen, da bei dem geringeren Verkehre zwar schwächere Züge zu fahren sein werden, die tägliche Zahl der Züge aber, soll die Verkehrsentwicklung gefördert werden, ein gewisses Minimum (3 für den Tag) nicht unterschreiten darf.</p>						

Fort- laufende Pos.	Pos. zum Nach- weis.	Anzahl.	Kostenberechnung.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.		
				M	3	M	3	
			Für den Umfang der Beschaffung wird aus nachfolgender Tabelle ein Anhalt ge- wonnen: Es waren vorhanden:					

Bezeichnung der Bahn.	Auf 100 km Bahnlänge				Bemerkung.
	Locomotiv- achsen.	Personen- wagenachsen.	Gepäck- wagenachsen.	Güter- wagenachsen.	
Bei der ehem. Fr.=Fr.=E.=Gef. am 1. April 1888	38	99	19	515	Eröffnung der Strecken Schwerin-Grivitz und Schwerin-Dömitz.
am 31. März 1890	34	89	17	450	
Großherzogl. Fr.=Fr.=Eisenb. (ohne Wismar-Karow) am 1./9. 91.	31	72	15	467	

Es sollen nach dem nachfolgenden Anschläge für die
Neubaustrassen beschafft werden:

32	41	12	264
oder 100 %	oder 57 %	oder 80 %	oder 57 %

Fort- laufende Pos.	Pos. zum Nach- weis.	Anzahl.	Kostenberechnung.	Zu Einzelnen.		Zu Gesamten.	
				M	ℒ	M	ℒ
			A. Locomotiven.				
			Bedarf: Crivitz—Parchim 3 Stück Tender-Locomotiven				
			Kostock—Sülze/Teßin 5 " " " (wegen der Zweigbahn				
			Schwerin—Rehna 3 " " " Neu-Santig—Teßin.)				
			zusammen 11 Stück				
	1	11	Stück Normal-Tender-Locomotiven mit drei gekuppelten Achsen, frei Bahnhof Schwerin in betriebsfähigem Zustande anzuliefern				
			für 1 Locomotive	30 000	—	330 000	—
			B. Personenwagen.				
			a. Zweiachsige Personenwagen II./III. Cl.				
			Bedarf: Crivitz—Parchim 2 Stück.				
			Kostock—Sülze/Teßin 5 " "				
			Schwerin—Rehna 3 " "				
			zusammen 10 Stück.				
	2	10	Stück zweiachsige Personenwagen II./III. Classe mit Heizung, Gasbeleuchtung und Heberlein-Bremse und wie vor				
			für 1 Wagen	8 750	—	87 500	—
			Zu übertragen . .			417 500	—

Fort- laufende Pos.	Pos. zum Nach- weis.	Anzahl.	Kostenberechnung.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
				M	₡	M	₡
			Uebertrag . . .			417 500	—
			b. Zweiachsige Personenwagen III. Cl.				
			Bedarf: Crivitz—Parchim . . . 1 Stück				
			Rostock—Sülze/Tessin . 3 "				
			Schwerin—Rethna . . . 1 "				
			zusammen 5 Stück				
	3	5	Stück zweiachsige Personenwagen III. Classe mit Heizung, Gasbeleuchtung, Handbremse und Heberlein-Bremsleitung, complet mit Achsen und Federn für Hauptbahnen (Coupeesystem) und wie vor				
			für 1 Wagen	8 000	—	40 000	—
			c. Zweiachsige Personenwagen IV. Cl.				
			Bedarf: Crivitz—Parchim . . . 1 Stück				
			Rostock—Sülze/Tessin . 3 "				
			Schwerin—Rethna . . . 2 "				
			zusammen 6 Stück				
	4	6	Stück zweiachsige Personenwagen IV. Classe mit Heizung, Gasbeleuchtung, Heberlein- Bremsleitung und wie vor				
			für 1 Wagen	6 750	—	40 500	—
			Zu übertragen . . .			498 000	—

Fort- laufende Pos.	Pos. zum Nach- weis.	Anzahl.	Kostenberechnung.	Im Einzelnen.		Im Ganzen.		
				<i>M</i>	<i>℔</i>	<i>M</i>	<i>℔</i>	
			Uebertrag . . .			999 400	—	
	8	—	Zusammen und zur Abrundung			600	—	
			Summa . . .			1 000 000	—	
			Von dieser Summe entfallen:					
			1. auf Strecke Crivitz—Parchim rund . .			251 000	—	
			2. " " Kostock—Sülze/Teßin rund			462 000	—	
			3. " " Schwerin—Rehna rund .			287 000	—	
			Summa wie oben . .			1 000 000	—	

Date	Description	Particulars	Debit	Credit
		To Balance		
		By Cash		
		By Bank		
		By ...		

Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Berechnung

des voraussichtlichen Ertrages der Neubautrecken

- a. Crivitz — Parchim,
- b. Rostock — Gülze mit Abzweigung nach Tessin.
- c. Schwerin — Gadebusch — Rehna.

Rechnerisch richtig.

Schwerin, im November 1891.

Das Bureau für die Rechnungs-Revision.
gez. Frenck.

Aufgestellt.

Schwerin, October 1891.

Bahnbautechnisches Bureau.
Moeller.

Gepüft.

Schwerin, im November 1891.

Großherzogliche General-Direction.

(L. S.) Piernay.

I. Bahn von Crivitz nach Parchim.

Das Verkehrsgebiet der Strecke umfaßt rund 280 qkm und zählt einschließlich der Städte Crivitz und Parchim rund 21 600 Einwohner. Von den letzteren entfallen auf das engere, unmittelbar von der Bahn berührte Gebiet rund 15 400 und auf das weitere bis zu etwa 5 km beiderseits der Bahn reichende Gebiet 6200 Seelen.

a. Personenverkehr.

Unter Beibehalt der im Verkehrsgebiete herrschenden Lebensgewohnheiten ist man nach bezüglichen anderweiten Erfahrungen anzunehmen berechtigt, daß die Einwohner des weiteren Verkehrsgebietes jeder jährlich eine und solche des engeren Verkehrsgebietes jährlich $2\frac{1}{2}$ Reisen über die ganze Strecke machen. Hinzuzurechnen ist, mit Rücksicht auf den zu erwartenden Durchgangsverkehr, $\frac{1}{3}$ Reise der Einwohner des ganzen Gebietes. Bei einer Länge der Strecke von 22,6 km ergeben sich für den Personenverkehr:

$$(6200 + 2\frac{1}{2} \cdot 15\,400 + \frac{1}{3} \cdot 21\,600) \cdot 22,6 = 51\,900 \cdot 22,6 = \text{rund } 1\,173\,000 \text{ Personenkilometer.}$$

b. Güterverkehr.

Unter Berücksichtigung sowohl der aus der Bewirtschaftung der Ländereien zu erzielenden Erträge und der regeren Gewerbsthätigkeit der Stadt Parchim kann angenommen werden, daß von 1 qkm des Verkehrsgebietes 70 Tons Güter zur Verfrachtung gelangen. Für den Durchgangsverkehr wird ferner etwa ein Drittel dieser Menge zu rechnen sein.

Der Güterverkehr gestaltet sich demnach auf:

$$280 \cdot 70 (1 + \frac{1}{3}) = 26\,068 \cdot 22,6 = \text{rund } 590\,600 \text{ Tonnen-Kilometer.}$$

c. Betriebseinnahmen.

Als Einnahme für 1 Personen-Kilometer ist durchschnittlich, wenn die Bevorzugung der 3. und 4. Klasse beachtet wird, zu rechnen $3\frac{1}{2}$ \mathcal{L} , und desgleichen für 1 Tonnen-Kilometer mit Rücksicht darauf, daß vorwiegend Wagenladungsgüter zu erwarten stehen, 7 \mathcal{L} . Die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr betragen erfahrungsmäßig etwa 4% derjenigen des Personenverkehrs und diejenigen aus dem Postverkehr etwa 100 \mathcal{M} für 1 km Bahnlänge und Jahr.

Auf Grund der vorermittelten Zahlen stellen sich hiernach die Einnahmen auf:

a. Personenverkehr	1 173 000 · 0,035 =	41 055 M
b. Güterverkehr	590 600 · 0,07 =	41 342 "
c. Gepäck	41 055 · 0,04 =	1 642 "
d. Post	22,6 · 100 =	2 260 "
		Sa. 86 299 M
		rund 86 300 M

oder für 1 km Bahnlänge rund 3800 M.

d. Betriebs-Ausgaben.

Die Ausgaben für den Betrieb der Bahn sind mit Rücksicht auf den in Aussicht genommenen täglich 3maligen Zugverkehr in jeder Richtung sowie ferner auf die hinsichtlich anderer Bahnen mit ähnlichen Verhältnissen vorliegenden Ergebnisse zu 2500 M für 1 km und Jahr anzunehmen. Die Gesamt-Ausgaben stellen sich demnach auf:

$$2500 \cdot 22,6 = 56 500 \text{ M}$$

und betragen die Einnahmen:

$$86 300 - 56 500 = 29 800 \text{ M.}$$

e. Verzinsung.

Das Bau-Capital von 1 650 000 M wird demnach mit 1,8 % verzinst.

II. Bahn von Rostock nach Sülze mit Abzweigung nach Tessin.

Das Verkehrsgebiet umfaßt rund 415 qkm.

Es gehören an:

Dem engeren Verkehrsgebiet ohne Rostock 8840 Einwohner, dem weiteren Verkehrsgebiet 8260 Einwohner, der Stadt Rostock 44 400 Einwohner.

a. Personenverkehr.

In Berücksichtigung der Nähe Rostocks ist man berechtigt, auf die Bewohner des engeren Verkehrsgebiets $2\frac{1}{2}$ Reisen, auf die des weiteren 1 Reise und außerdem für die Bewohner Rostocks $\frac{1}{2}$ Reise pro Kopf und Jahr über beide Strecken und dann für den Verkehr aus Pommern noch rund 10 000 Reisen über die Strecke Rostock—Sülze pro Jahr anzunehmen.

Die Betriebslängen der Strecken sind:

Rostock—Sülze	37,04 km
Santiß—Tessin	8,83 "

zusammen rund 45,90 km.

Daher ergeben sich für den Personenverkehr:

$$(2,5 \cdot 8840 + 8260 + \frac{1}{2} 44 400) \cdot 45,9 + 10 000 \cdot 37,0 =$$

rund 2 782 500 Personen-Kilometer.

b. Güterverkehr.

In Anbetracht des ertragreichen Bodens und der Nähe Rostocks kann man pro qkm 80 Tonnen als über beide Strecken zur Befrachtung gelangend annehmen.

Dies ergibt einen Güterverkehr von:

$$415 \cdot 80 = 33\,200 \cdot 45,9 = \text{rund } 1\,524\,000 \text{ Tonnen-Kilometer.}$$

c. Betriebs-Einnahme.

Unter Beibehalt derselben Einnahmen aus dem Personen-, Güter-, Gepäck- und Postverkehr wie bei Crivitz—Parchim werden die Einnahmen betragen:

a. Personenverkehr	$2\,782\,500 \cdot 0,035 =$	97 387 <i>M</i>
b. Güterverkehr	$1\,524\,000 \cdot 0,07 =$	106 680 "
c. Gepäckverkehr	$97\,387 \cdot 0,04 =$	3 895 "
d. Postverkehr	$45,9 \cdot 100 =$	4 590 "
	Summa rund =	212 600 <i>M</i>

oder pro 1 km rund 4 600 *M*.

d. Betriebs-Ausgaben.

Unter Annahme eines täglich 3maligen Zugverkehrs in beiden Richtungen und der gleichen kilometrischen Betriebskosten, wie bei der Strecke Crivitz—Parchim, stellen sich die Betriebs-Ausgaben auf:

$$2\,500 \cdot 45,9 = \text{rund } 114\,800 \text{ M}$$

und betragen daher die Einnahmen:

$$212\,600 - 114\,800 = 97\,800 \text{ M.}$$

e. Verzinsung.

Das Bau-Capital von 3 345 000 *M* wird sich demnach mit 2,9 % verzinsen.

III. Bahn von Schwerin nach Nehna.

Das Verkehrsgebiet umfaßt 335 qkm.

Es gehören an:

Dem engern Verkehrsgebiet ohne Schwerin rund 10 000 Einwohner.

Dem weiteren Verkehrsgebiet rund 5 700 Einwohner.

Der Stadt Schwerin rund 33 600 Einwohner.

a. Personenverkehr.

Unter Zugrundelegung der gleichen Annahme wie bei der ganz ähnliche Verhältnisse zeigenden Bahn Rostock—Sülze wird bei einer Betriebslänge von 34,6 km der Personenverkehr ergeben:

$$(2\frac{1}{2} \cdot 10\,000 + 5\,700 + \frac{1}{2} \cdot 33\,600) \cdot 34,6 = 1\,643\,500 \text{ Personen-Kilometer.}$$

b. Güterverkehr.

Desgleichen der Güterverkehr:

$$335 \cdot 80 = 26\,800 \cdot 34,6 = \text{rund } 927\,000 \text{ Tonnen-Kilometer.}$$

c. Betriebs-Einnahme.

Daraus ergeben sich die Betriebs-Einnahmen:

a. Personenverkehr	1643 500 · 0,035	=	57 500 <i>M</i>
b. Güterverkehr	927 000 · 0,07	=	64 890 "
c. Gepäckverkehr	57 500 · 0,04	=	2 300 "
d. Postverkehr	34,6 · 100	=	3 460 "
			<u>Summa rund = 128 150 <i>M</i></u>

oder für 1 km rund 3 700 *M*.

d. Betriebs-Ausgaben.

Unter Annahme von 2 500 *M* für 1 km und Jahr stellen sich die Betriebskosten auf:

$$2\,500 \cdot 34,6 = \text{rund } 86\,500 \text{ *M*}$$

und die Einnahmen:

$$128\,150 - 86\,500 = \text{rund } 41\,700 \text{ *M*}$$

e. Verzinsung.

Das Anlage-Capital von 2 400 000 *M* wird sich demnach mit 1,7 % verzinsen.

Zusammenstellung.

Das aufzuwendende Bau-Capital der einzelnen Strecken beträgt:

Grivitz—Parchim	1 650 000 <i>M</i>
Kostock—Sülze/Teßin	3 345 000 "
Schwerin—Gadebusch—Rahna	2 400 000 "
Hierzu für Betriebsmittel laut besonderen Aufschlages	<u>1 000 000 "</u>
	= 8 395 000 <i>M</i>

Diesem stehen gegenüber die vorberechneten Reinerträge der Strecken mit

Grivitz—Parchim	29 800 <i>M</i>
Kostock—Sülze/Teßin	97 800 "
Schwerin—Rahna	<u>41 700 "</u>
	= 169 300 <i>M</i>

Von dem obenberechneten Bau-Capital einschließlich desjenigen für die Betriebsmittel werden demnach voraussichtlich rund 2 % durch die Betriebs-Ueberschüsse verzinst werden können.

Vergleich mit den übrigen Eisenbahnen Mecklenburgs.

Zum Vergleich der hier ermittelten Zahlen mit den wirklichen Betriebsergebnissen der übrigen Bahnen Mecklenburgs ist nachstehend aus der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands das mittlere Ergebnis der Betriebsjahre 1886—89 zusammengestellt.

Bahnlinie.	Betriebs- jahre.	Betriebslänge im Jahres- Durchschnitt. km.	Betriebsseinnahme			Betriebs- ausgabe auf 1 km. Bahn- länge M.	Bemerkungen.
			für		auf		
			1 Per- sonen- Kilometer §	1 Ton- nen- Kilometer §	1 Kilo- meter Bahn- länge M.		
Meckl. Fr.-Fr.-Eisenbahn	1886—89	367,26	3,45	5,76	13 992	8 449	I.—IV. Wagenklasse.
Teterow—Gnoien	"	26,50	4,32	8,51	3 778	2 614	Züge fahren nur II. und III. Klasse, daher der hohe Preis für 1 Personen-Kilometer.
Güstrow—Blau	"	60,73	4,31	6,90	3 802	2 553	"
Wismar—Rostock	"	58,80	4,31	8,88	4 858	2 962	"
Wismar—Karow	"	71,52	4,60	5,81	2 497	2 345	"
Neustrelitz—Warnemünde	"	112,69	4,16	6,58	6 501	4 246	I.—IV. Wagenklasse; in Schnellzügen (20% aller Züge) nur I. bis III. Klasse.
Mecklenburgische Südbahn	"	116,46	4,61	7,12	2 836	2 013	wie Teterow—Gnoien.
Barchim—Ludwigslust	"	26,05	4,84	7,19	6 931	2 594	"

c. Betriebs-Einnahme.

Daraus ergeben sich die Betriebs-Einnahmen:

a. Personenverkehr	1643 500 · 0,035	=	57 500 M
b. Güterverkehr	927 000 · 0,07	=	64 890 "
c. Gepäckverkehr	57 500 · 0,04	=	2 300 "
d. Postverkehr	34,6 · 100	=	3 460 "

Summa rund = 128 150 M

oder für 1 km

Ausgaben.

Unter Annahme für 1 km und Jahr stellen

sich die Betriebskosten

2 500 · 500 M

und die Einnahmen:

128 150 — 86 700 M.

e. Ver

Das Anlage-Capital von 2 sich demnach mit 1,7 % verzinsen.

Zusammenstellung

Das aufzuwendende Bau-Capital der einz

Crivitz—Parchim

Rostock—Sülze/Teßin

Schwerin—Gadebusch—Rehna

Hierzu für Betriebsmittel laut besonderen Anchlages

= 83

Diesem stehen gegenüber die vorberechneten Reinertr

Crivitz—Parchim 29 800 M

Rostock—Sülze/Teßin 97 800 "

Schwerin—Rehna 41 700 "

= 169 300 M

Von dem obenberechneten Bau-Capital einschließlich desjenigen für die Betriebsmittel werden demnach voraussichtlich rund 2 % durch die Betriebs-Ueberschüsse verzinst werden können.

Vergleich mit den übrigen Eisenbahnen Mecklenburgs.

Zum Vergleich der hier ermittelten Zahlen mit den wirklichen Betriebsergebnissen der übrigen Bahnen Mecklenburgs ist nachstehend aus der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands das mittlere Ergebnis der Betriebsjahre 1886—89 zusammengestellt.

