

Eisenbahn-Committe Sternberg

Bericht der Eisenbahn-Committe über das hohe Grossherzoglich Schwerinsches Rescript vom 27. November 1891 betr. die Bewilligung einer Anleihe von 1 500 000 Mark für die Bedürfnisse der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung

Rostock: Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei, 1891

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1767122705>

Druck Freier  Zugang



OCR-Volltext

Bericht

der

Eisenbahn-Committe

über das

hohe Grossherzoglich Schwerinsche Rescript

vom 27. November 1891

betr. die

Bewilligung einer Anleihe von 1 500 000 Mark

für die

Bedürfnisse der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung.



Rostock.

Carl Boldt'sche Hof-Buchdruckerei.

1891.

Mk-5831⁵



UB Rostock
285 010 357 262



1871

Städtische Commission

der Stadtverwaltung

der Stadt

der Stadt

Eröffnung einer

von 100000 Mark

der Stadtverwaltung



der Stadt

der Stadt

der Stadt

1871

Bericht

Der Eisenbahn-Committe

über das

hohe Schwerinsche Rescript vom 27. November d. J.

betreffend

die Bewilligung einer Anleihe von 1 500 000 Mark
für die Bedürfnisse der Eisenbahn-Verwaltung.

Vor dem Eintritt in die Besprechung der Einzelheiten der gedruckten Voalage, welche wir als bekannt voraussetzen, halten wir uns zu den folgenden allgemeinen Bemerkungen verpflichtet.

I. Nachdem auf dem vorigjährigen Landtage zur Beschaffung von Betriebsmitteln außerordentlich 530 000 *M* und zur Verstärkung des Betriebsfonds 370 000 *M* bewilligt sind, handelt es sich jetzt um eine weitere außerordentliche Bewilligung von 1 500 000 *M*, und zwar von 700 000 *M* für Betriebsmittel, 510 000 *M* für Umbau und Erweiterung von Stationsanlagen, 84 000 *M* für Verbesserung von Anlagen, als Wasserstationen, Signaleinrichtungen *cc.*, 61 000 *M* für Herstellung von Dienstwohngebäuden und 145 000 *M* für Completirung des Baufonds. Das Eisenbahn-Unternehmen, seit 1. Januar 1889 für Rechnung des Landes betrieben, soll also ohne eine wesentliche Erweiterung desselben mit einer Schuld von 2 400 000 *M* belastet werden, was, da diese Schuld zu verzinzen und zu amortisiren sein wird, einen seiner Zeit bei den Verstaatlichungs-Verhandlungen erwarteten Gewinn kaum noch in Aussicht stellt. Ja, diese neue Schuldbelastung, mit deren Verzinsung und Amortisation der Betrieb zu belasten, kann die weitere Folge haben, daß die Ergebnisse des Betriebes nicht mehr ausreichen, um die Bedürfnisse des Hauptetats zu decken.

Diese Sachlage regt zu einem Rückblick auf diejenigen Voraussetzungen an, von welchen man bei den Verhandlungen des Jahres 1889 in Grundlage der Darlegungen der Großherzoglichen Regierung ausging. Wenn man nun auch zugeben kann, daß auf der Staatsbahn — abgesehen von den seit 1889 eröffneten neuen Strecken, deren Antheil an der Verkehrssteigerung übrigens aus der Vorlage nicht ersichtlich ist — eine Verkehrssteigerung stattgefunden hat, so dürfte doch dieselbe eine so außerordentliche und so bedeutende nicht gewesen sein, daß in ihr allein die Ursache der hervorgetretenen außerordentlichen Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung zu suchen wäre. Man wird sich nicht verhehlen dürfen, daß weder der Zustand der Bahnanlagen noch der Umfang und die Beschaffenheit der Betriebsmittel derjenigen Annahme entsprochen habe, welche sich aus den damaligen Vorlagen der Regierung ergaben, wie denn auch schon jetzt gewiß ist, daß die mit übernommenen Fonds mit Ausnahme des Pensionsfonds unzureichend waren, ihre Aufgabe zu erfüllen. Mit demjenigen, was im Jahre 1889 unter Belastung des Landes mit 38 500 000 *M* Schulden erworben worden, mußte man hoffen, nicht allein den Betrieb der Bahnen führen, sondern auch einer normalen Verkehrssteigerung gerecht werden zu können. Diese Hoffnungen haben sich nicht erfüllt.

II. Die jetzige Vorlage führt aber noch zu einer weiteren, sehr wichtigen Betrachtung.

Nach den Normativ-Bestimmungen beruhen die finanziellen Garantien des Landes für eine vorsichtige und sachgemäße Verwaltung des Eisenbahnunternehmens auf der Möglichkeit, nach Erschöpfung des Sicherheitsfonds auf die Annuität zurückzugreifen. Es liegt im Interesse der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung, einen solchen Rückgriff nach Möglichkeit zu verhindern. Er tritt nicht ein, so lange die Betriebsüberschüsse und der Sicherheitsfonds ausreichen, um den Bedarf aus § 4 der Normativ-Bestimmungen zu decken. Darum wird auch die Verwaltung bestrebt sein, die Betriebsüberschüsse stets auf einer solchen Höhe zu halten, daß die obige Eventualität nicht eintrete, oder doch nur der Sicherheitsfonds berührt wird. Hiergegen läßt sich nichts einwenden, insofern den Betriebsausgaben auch dasjenige zugewiesen wird, womit dieselben nach den Grundsätzen einer sachgemäßen Verwaltung zu belasten sind, und dazu gehören namentlich alle Ausgaben für Erneuerung. In dem II. Bericht der Committee ad Cap. II der vorigjährigen Landtagsproposition ist ausgeführt, daß alle Ausgaben für Erneuerung der Erhaltung des Unternehmens im status quo gewidmet sind und darum aus den ordentlichen Betriebs-Einnahmen zu decken sind, während Ausgaben für Erweiterung des Unternehmens und Vermehrung der Betriebsmittel, soferne sie aus den ordentlichen Einnahmen nicht zu decken sind, durch außerordentliche Einnahmen, d. h. durch Anleihen zu beschaffen sein würden.

Stände haben daher ein großes Interesse, die jetzige Vorlage darauf eingehend zu prüfen, ob und inwieweit unter den jetzt in Aussicht genommenen Ausgaben solche enthalten sind, die als nur der Erneuerung dienend bereits in die früheren Stats als ordentliche Ausgaben hätten eingestellt werden müssen oder zur Zeit noch als ordentliche Betriebsausgaben den Jahresetat belasten. Alle Ausgaben der letztgedachten Kategorie sind von einer außerordentlichen Bewilligung auszuscheiden.

In diesem Sinne sind wir an die Berathung der neuen Vorlage herangetreten und halten dabei mit der Bemerkung nicht zurück, daß für die Stände eine hohe Belastung des ordentlichen Stats weniger nachtheilig erscheint, als die Bewilligung außerordentlicher Mittel, welche dazu bestimmt sind, dem Betriebe Ausgaben abzunehmen, die ihm nach als richtig anerkannten Grundsätzen an sich zufallen und zu deren Deckung er im Stande sein muß.

III. Gehen wir nun zur Prüfung der Vorlage im Einzelnen über, so ergeben sich folgende Punkte:

1. ob und inwiefern die in der Vorlage geforderten Bedürfnisse durch Aufbringung außerordentlicher Mittel oder aus der Eisenbahn-Haupt-Casse zu beschaffen, ob sie wirklich erforderlich sind und ob die dafür angesetzten Summen angemessen erscheinen.
2. auf welche Weise die eventuell bewilligten Summen zu beschaffen sein werden.
3. ob der in dem hohen Rescript vorgeschlagene Amortisationsmodus als angemessen anzusehen ist.
4. in welcher Weise die Verrechnung der bewilligten und verwendeten Summen zu geschehen haben wird.

ad 1. In der Position A der Anlage A. werden zur Beschaffung von Betriebsmitteln 700 000 M gefordert. Ausgeworfen sind in den Art. 1—3 dieser Position für 10 verschiedene Locomotiven 429 500 M und wird das Bedürfniß für dieselben in den Darlegungen der General-Eisenbahn-Direction statistisch nachgewiesen; wir sind jedoch in Ermangelung eines technisch gebildeten Mitgliedes nicht in der Lage, die Richtigkeit dieser Nachweisung zu prüfen, und müssen wir uns darauf beschränken, dieselbe als zutreffend anzunehmen.

Wir glauben hierbei aber auf den Wortlaut der Drucksache No. 17 ad 6 vom 25. Novbr. 1889 hinweisen zu müssen, laut welchem die Herren Landtags-Commissarien erklärten, „der Wagenpark und die Zugmaschinen seien bei allen Mecklenburgischen Bahnen als in normalem Zustand befindlich anzusehen. Die Friedrich Franz-Bahn besitze 72 Locomotiven mit 65 Tendern. Davon seien 18 Locomotiven älterer Construction aus den sechziger Jahren; dieselben erfüllten aber ihren Zweck noch vollständig auf Jahre hinaus als Rangirmaschinen, Hülfsmaschinen bei Güterzügen und für Secundärbahn-Betrieb. Wenn nicht eine ganz außerordentliche Ver-

kehrsteigerung einträte, werde die erforderliche Ergänzung der Zugmaschinen durch Neubeschaffungen aus den ordentlichen Etatmitteln geschehen können."

Einertheils weist nun das Verzeichniß der vorhandenen Locomotiven nach, daß 12 derselben bereits aus den Jahren 1848—1859, zwei aus dem Jahre 1860 stammen, und ist die damals abgegebene Erklärung daher nicht zutreffend, andertheils können wir, wie in dem ersten Theile des Berichtes bereits gesagt ist, eine ganz außerordentliche Verkehrsteigerung nicht anerkennen, und müßte daher zum Mindesten die jedenfalls erforderliche Erneuerung aus Betriebsmitteln erfolgen. Da nun aber in den beiden abgelaufenen Betriebsjahren aus Betriebsmitteln keine einzige Locomotive neu beschafft und in dem Etat pro 18^{92/93} ebenfalls keine Neubeschaffung in Aussicht genommen ist, so glauben wir eine Beschaffung von 10 Locomotiven durch außerordentliche Mittel als nicht gerechtfertigt bezeichnen zu müssen, und empfehlen noch in den Etat pro 18^{92/93} 3 Locomotiven einzustellen und nur 7 zu dem Durchschnittspreise von 42 950 *M* zu bewilligen unter der Voraussetzung, daß die 3 in den Etat eingestellten zunächst beschafft werden. Es würden also im Ganzen für diesen Zweck 300 650 *M* zu bewilligen sein.

Da nun durch einen großen Bestand von Locomotiven die Betriebskosten, vermöge des für diese nöthigen Personals und der Schuppenräume, nicht unerheblich vermehrt werden, auch entschieden bei dem Alter derselben vollständig abgängige Locomotiven vorhanden sein werden, so geben wir anheim, ob es nicht angebracht ist, einige derselben auszurangiren und zu veräußern.

Die unter Nr. 4 und 5 mit 24 000 *M* resp. 33 750 *M* angesetzten Personenwagen 3ter und 4ter Klasse empfehlen wir zu bewilligen.

Unter Nr. 6 und 7 sind 25 bedeckte Güterwagen und 10 Stück offene Güterwagen mit im Ganzen 126 500 *M* ausgeworfen. Auch dies Bedürfniß ist statistisch dargelegt, doch ist für die Statistik eine Zeit gewählt, in welcher durch Rüben, Schnitzel, Kohlen und Kornlieferungen gerade die größten Anforderungen an den Wagenpark gestellt werden, und ist außerdem gesagt, daß die bis jetzt mehrfach verwendeten Leihwagen künftig durch eigene ersetzt werden sollten. Das Vorhandensein eines dauernden Nothstandes scheint uns durch die Darlegungen nicht erbracht, und glauben wir, denselben auch aus dem Grunde anzweifeln zu müssen, da erst im Jahre 18^{90/91} aus der Anleihe von 530 000 *M* 111 Güterwagen angeschafft sind. Wir sind auch der Ansicht, daß bei der verhältnißmäßig kurzen Zeit, in welcher ein Wagenmangel sich gezeigt haben wird, die Miethen von solchen sich billiger stellen wird, als die Verzinsung und Amortisation der Kosten von Neubeschaffungen.

Wir empfehlen daher, diese beiden Positionen, bis der Nachweis vom Gegentheil erbracht ist, abzulehnen.

Die unter Nr. 8 mit 16 500 *M* aufgeführten Plattformwagen würden dagegen zu bewilligen sein, da solche Wagen schwer zu leihen sein werden, und eine erhebliche Steigerung des Holzhandels stattgefunden haben soll, bei welchem diese Wagen hauptsächlich Verwendung finden.

Die unter Nr. 9 angesetzten 24 750 *M* für Anbringung von Luftdruckbremseinrichtungen und Einrichtung von Gasbeleuchtung in Eisenbahnwagen empfehlen wir zu streichen, da die Kosten dieser Einrichtung entschieden aus den laufenden Einnahmen zu bestreiten und in den ordentlichen Etat einzustellen sind.

Die unter Nr. 10 für Einrichtung von Schuppenräumen für die oben angesetzten Locomotiven ausgeworfenen 45 000 *M* empfehlen wir im Verhältniß der abgesetzten Locomotiven zu kürzen und dafür 32 000 *M* zu bewilligen, da sich ja voraussichtlich die Zahl der Locomotiven durch Ausrangirungen nicht um die volle Zahl von 10 vermehren dürfte.

In Position B. werden unter den Nrn. 11 und 12 zu Neu- und Erweiterungs-Bauten an Haupt- und Nebenstrecken im Ganzen 510 000 *M* gefordert. Von diesem veranschlagten Betrage soll der wesentlichste Theil für den Ausbau der Station Güstrow Verwendung finden. Wenn wir auch nicht in Abrede nehmen können, daß ein Bedürfniß zu diesen Um- und Erweiterungs-Bauten vorliegt, so glauben wir, von einer bedingungslosen Bewilligung dieser bedeutenden Summen abzuhalten zu müssen, da keinerlei Kostenanschläge vorgelegt sind, und empfehlen daher, den E. A. zu ermächtigen, auf Grund von nachzureichenden näheren Darlegungen und Kostenanschlägen eine diesen entsprechende Summe bis zur Höhe von 510 000 *M* nachzubewilligen.

Die unter Position C. für Verbesserung von Wasser-Stationseinrichtungen angesetzten 35 000 *M* empfehlen wir zu streichen, da auch diese Einrichtungen nach unserer Meinung entschieden dem Betriebe zur Last zu fallen haben. Die für Verbesserung und Vervollständigung von Signal-Einrichtungen unter D. angesetzten 40 000 *M* empfehlen wir zu bewilligen, da es sich hierbei um die Sicherheit des Verkehrs handelt, künftig würden auch derartige Bedürfnisse aus dem Betriebe zu decken sein.

Unter Position E. und F. sind für Ergänzungen außerordentlicher Anlagen und Herstellung von Dienstwohngebäuden 9 000 *M* resp. 61 000 *M* ausgeworfen. Wir erkennen an, daß zu obigen Zwecken außerordentliche Mittel zu bewilligen sein werden, vermissen aber auch hier einen genügenden Nachweis, und rathen, ebenfalls den E. A. zu ermächtigen, auf Grund von nachzureichenden Nachweisungen und Kostenanschlägen bis zur Höhe der veranschlagten Summen Bewilligungen nach seinem Ermessen eintreten zu lassen.

Zu Position 9 — vergl. Anlage C. — werden unter den Nrn. 1—4 zur Deckung eines Fehlbetrages im Baufonds 143 240 *M* nach Anrechnung des Bestandes desselben von 4671 *M* 56 $\frac{1}{2}$ verlangt.

Die in der Anlage C. gegebene ziffermäßige Uebersicht über den Bestand dieses Fonds — vergl. auch Abschnitt 3 unseres ersten diesjährigen Berichts — dürfte als zutreffend anzusehen sein. Wir empfehlen, die unter den Nrn. 1—3, 4^{1—13} und 19 ausgeworfenen Summen zu bewilligen, dagegen die übrigen Nrn. aus den näher darzulegenden Gründen abzusehen und deren event. Bewilligung nach Prüfung der nachzureichenden Erklärungen dem Ermessen des E. A. zu überlassen.

Ad 4¹⁴ glauben wir zuvor eine Erklärung darüber erbitten zu müssen, ob und mit welcher Summe die Parchim=Ludwigsluster Bahn, welche entschieden an dem Tunnel theilhaftig ist, zu den Baukosten beigetragen hat, bezw. aus welchem Grunde dieselbe nicht herangezogen ist.

Ad 4¹⁵ so erscheint uns diese Position nicht genügend erläutert. Aus dem Gesagten dürfte aber hervorgehen, daß ein Versehen der früheren Verwaltung der Friedrich Franz-Eisenbahn vorliegt und dürfte neben einer näheren Darlegung des Sachverhalts eine Erklärung darüber zu erbitten sein, welche Stelle für dies event. Versehen verantwortlich zu machen sei, und womit der Magistrat zu Ludwigslust seine Forderung begründet.

Ad 4¹⁶ wird ebenfalls eine nähere Erklärung zu erbitten sein.

Ad 4^{17—18} wäre die Vorlegung des anscheinend von der Verwaltung der früheren Friedrich Franz-Eisenbahn mit der Rostock-Stralsunder Bahn abgeschlossenen Vertrages zu erbitten, auch Auskunft darüber zu fordern, wo die in den Darlegungen der Eisenbahn-Verwaltung aufgeführten, von der preussischen Staatsbahn-Verwaltung gezahlten 122 000 *M* in Einnahme gestellt und wozu dieselben verwandt sind. In der Uebersicht des Baufonds fehlen dieselben.

Eine Zusammenstellung des bisher Gesagten ergibt, daß wir Ständen nachstehende Summen zur Bewilligung resp. Absehung resp. Streichung empfehlen.

I. Zur Bewilligung werden empfohlen:

Aus Pos. A. Nr. 1, 2, 3	300 650,00 <i>M</i>
" " " 4	24 000,00 "
" " " 5	33 750,00 "
" " " 8	16 500,00 "
" " " 10	32 000,00 "
" " D. " 14 a und b	40 000,00 "
" " " Anl. C. Nr. 1—3, 4 ^{1—13} und 19	18 873,49 "
in Summa 465 773,49 <i>M</i>	

II. Zur Absetzung und event. Bewilligung durch den E. A. werden empfohlen:

Pos.	B. Nr. 11 und 12	510 000,00 M
"	E. " 15 a und b	9 000,00 "
"	F. " 16	61 000,00 "
Aus	D. Anlage C. Nr. 4 ^{14, 15, 16, 17}	129 037,12 "
		in Summa 709 037,12 M

III. Zur Streichung werden empfohlen:

Aus	Pos. A. Nr. 1—3	128 850 M
"	" " 6	97 500 "
"	" " 7	29 000 "
"	" " 9	24 750 "
Aus	" " 10	13 000 "
"	C. " 13	35 000 "
"	G. " 18 zur Abrundung	1 760 "
		329 860 M

Ad 2. Betreffend die Frage, wie vorstehende Summen aufzubringen seien, empfehlen wir bei den möglichen Schwankungen, welchen der Zinsfuß unterliegt, und der wechselnden Conjunction im Geldmarkte von einem festen Beschlusse abzuweichen, vielmehr den E. A. zu ermächtigen, mit der Regierung in Verhandlung zu treten, und nach seinem Ermessen zu verfahren bezw. die erforderlichen Summen anzuleihen.

Ad 3. Betreffend die Verzinsung und Amortisation der Anleihe, so dürfte der von der Regierung vorgeschlagene Modus einer Amortisation von $\frac{1}{2}$ % zuzüglich der ersparten Zinsen abzulehnen, dagegen nach Analogie der 900 000 M aus den Bewilligungen von 1890 — vergl. ersten Bericht der Eisenbahn-Committe — zu verfahren und auf einer Amortisation von 2 % zuzüglich der ersparten Zinsen zu bestehen sein. Die Verzinsung und Amortisation der Anleihe hätte entsprechend den Vorschlägen der Regierung aus der Eisenbahn-Haupt-Casse zu geschehen.

Ad 4. Anlangend die Frage, in welcher Weise die Berechnung der verwendeten Summen zu geschehen habe, so empfehlen wir, die nach unseren Ausführungen dem Betrieb zu entnehmenden Summen in das Ordinarium, alle übrigen in das Extra-Ordinarium des Etats zu stellen.

In dem hohen Rescript ist die Bereitstellung der geforderten Mittel in der Weise vorgeschlagen, daß zum Johannis-Termin 1892 500 000 M und in den vier folgenden landesüblichen Terminen je 250 000 M der Eisenbahn-Verwaltung überwiesen würden. Da nun von uns theils Abstriche, theils Absetzungen vorgeschlagen sind, so dürfte es sich empfehlen, von der Einstellung einer Summe in den Etat zu diesem Zweck zur Zeit abzuweichen, da von uns nicht beurtheilt werden kann, welche von den Bedürfnissen zur sofortigen

Beschaffung in Aussicht genommen waren, und werde dem E. A. die nachträgliche Statistierung zu überlassen sein.

Wir empfehlen, die ständische Erklärung in Maßgabe des Committenberichtes und der zu fassenden Beschlüsse mittelst P. M. an die Allerhöchst verordneten Herren Landtags-Commissarien abzugeben.

Sternberg, 12. December 1891.

H. v. Derksen. v. Lüchow. C. Graf v. Bassowitz.

Frhr. v. Maltzahn. Schlaaff. Schmidt-Doberan. Schmidt-Gnoien.

Extract

aus dem

Landtags-Protocoll d. d. Sternberg, den 18. November
seq. 1891.

den 12. December.

Herr Landrath v. Derßen auf Roggow Namens der Eisenbahn-Committe übergiebt deren Bericht über das Allerhöchste Schwerinsche Rescript vom 27. November d. Js. betreffend die Bewilligung einer Anleihe von 1500 000 M für die Bedürfnisse der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung und empfiehlt Committe und sich so hochachtungsvoll wie gehorjamst.

Darauf gaben Namens der Ritter- und Landschaft

Herr v. Barner auf Trebbow,

Herr v. Derßen auf Vorwerk,

Herr Bürgermeister Schmidt aus Kröpelin,

Herr Hofrath Hermes aus Röbel

zu Protocoll:

Man genehmige den Committenbericht und ersuche die Herren Erblandmarschälle Mecklenburgischen und Wendischen Kreises, denselben den Schwerinschen Herren Landtags-Commissarien abschriftlich unter Beifügung dieses Beschlusses mitzutheilen; zu gleicher Zeit werde hierbei hervorgehoben, daß Stände den Fortbestand des Baufonds für unnöthig erachteten. Der Druck des Berichtes sei in einer entsprechenden Anzahl von Exemplaren zum nächsten Landtage zu veranlassen.

Extract

aus dem

Landtag d. d. Sternberg, den 18. November
1891.

Herr Landrath, auf Roggow Namens der
Eisenbahn-Committe über die Sache über das Allerhöchste
Schwerinsche Rescript vom 18. d. Js. betreffend die
Bewilligung einer Anleihe für die Bedürfnisse
der Großherzoglichen Eisenbahn empfiehlt Committee
und sich so hochachtungsvoll wie

Darauf gaben Namens der

Herr v. Barner auf Tre

Herr v. Derzen auf Vorm

Herr Bürgermeister Schmidt

Herr Hofrath Hermes aus Rüb

zu Protocol:

Man genehmige den Committenbericht und et
Erblandmarschälle Mecklenburgischen und Wendischen
selben den Schwerinschen Herren Landtags-Commissarien
unter Beifügung dieses Beschlusses mitzutheilen; zu glei
werde hierbei hervorgehoben, daß Stände den Fortbestan
Bausfonds für unnöthig erachteten. Der Druck des Berichtes
einer entsprechenden Anzahl von Exemplaren zum nächsten Landtag
zu veranlassen.