

Anlage 15.

(Druckfaden. Nr. 16.)

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

- a) die Uebersicht über den Eisenbahnfonds und
 b) die Förderung von Bahnunternehmungen (nebst einer vergleichenden Zusammenstellung über den Gegenstand zu b in den westlichen Provinzen).

I.

Laut Ziffer V der Beschlüsse des 41. Rheinischen Provinziallandtages ist jedem Provinziallandtage eine Uebersicht über den Stand des Eisenbahnfonds vorzulegen. Entsprechend dieser Bestimmung ist folgendes zu berichten.

Nachdem durch Beschluß des 50. Rheinischen Provinziallandtages vom 9. März 1910 der Gesamtbetrag des Fonds zur Gewährung von Kleinbahndarlehen auf 38 Millionen Mark erhöht und der Provinzialausschuß ermächtigt worden ist, aus diesem Fonds nach den für ländliche Darlehen geltenden Bedingungen unter Zinszuschuß von $\frac{1}{2}$ % und gegen 1 % Tilgung Beihilfen an Kommunalverbände zu geben, stellte sich der Eisenbahnfonds am 1. Dezember 1910 wie folgt:

An Darlehen sind bewilligt worden:

Datum der Bewilligung	Darlehnsnehmer	Für den Bahnbau	Betrag des Darlehns	Zinsfuß ohne den Zuschuß der Provinz %
30./31. Mai 1893	Kreis Gummersbach	Zur Bestreitung von Grunderwerb für die Staatsbahn Wiehlbrück-Wiehl, Osberghausen-Wiehl	100 000	3
27./28. April 1897	"	" Zu übertragen	25 000 125 000	3

Datum der Bewilligung	Darlehensnehmer	Für den Bahnbau	Betrag des Darlehens M	Zinssfuß ohne den Zuschuß der Provinz %
		Uebertrag	125 000	
22./23. Januar 1895	Kreis Gummersbach	Engelskirchen-Marienhöhe	700 000	3
21./22. Januar 1896	"	"	52 000	3
15. März 1905	"	Zur Deckung der Grund- erwerbskosten für die staatliche Nebenbahn Overath-Rösrath-Kalk	93 233	3
4. Oktober 1894	Stadt Saarlouis	Ensdorf-Saarlouis- Wallerfangen	701 500	3
27./28. April 1897	"	"	223 500	3
22./23. Januar 1895	Landkreis Aachen	Kreisbahnen	300 000	3
9./10. Juni 1896	"	Forst-Brand	200 000	3
6. Mai 1895	Kreis Bergheim	Kreisbahnen	1 300 000	3
27./28. April 1897	"	"	450 000	3
25./26. Januar 1898	"	"	250 000	3
13./14. August 1895	Kreis Euskirchen	"	1 960 000	3
22./23. Oktober 1895	Stadt Oberhausen	Oberhausen- Mülheim (Ruhr)	650 000	3
27./28. April 1897	"	"	225 000	3
23. August 1897	"	"	125 000	3
18./19. Oktober 1898	"	"	150 000	3
22./23. Oktober 1895	Stadt Mülheim (Ruhr)	Mülheim-Oberhausen	1 000 000	3
22./23. März 1898	"	In Mülheim und nach Heißen und Dümpten	600 000	3
22./23. Oktober 1895	Kreis Kreuznach	Kreuznach-Winterburg bezw. Wallhausen	650 000	3
1./2. Dezember 1896	"	"	150 000	3
14./15. Dezember 1897	"	"	346 000	3
28./29. April 1896	Stadt Nees	Nees-Empel	200 000	3
1. Oktober 1902	"	"	50 000	3
28./29. April 1896	Stadt Solingen	Elektrische Kleinbahnen in Solingen	690 000	3
15./16. Juni 1897	Actiengesellschaft Cöln- Bonner Kreisbahnen	Dransdorf-Güterbahnhof Bonn und Rheinuferbahn Cöln-Bonn	1 400 000	3
17. April 1903	Landkreis Bonn	Rheinuferbahn Cöln-Bonn	500 000	3
14./15. Dezember 1897	Stadt M. Gladbach	M. Gladbach-Hardt usw.	1 250 000	3
18./19. " 1908	"	M. Gladbach-Rheindahlen	550 000	3,5
		Zu übertragen	14 891 233	

Datum der Bewilligung	Darlehnsnehmer	Für den Bahnbau	Betrag des Darlehns .	Zinsfuß ohne den Zuschuß der Provinz % /o
		Uebertrag	14 891 233	
14./15. Dezember 1897	Stadt Rheydt	In und bei Rheydt	1 000 000	3
25./26. Januar 1898	Kreis Berncastel	Moseltalbahn Trier-Bullay	375 000	3
16. Oktober 1900	Kreis Zell	"	230 000	3
1. Dezember 1903	"	"	500 000	3
16. Oktober 1900	Stadt Zell	"	50 000	3
"	Gemeinde Burg	"	6 000	3
"	Gemeinde Enkirch	"	15 000	3
22./23. März 1898	Kreis Seifenkirchen	Alsldorf-Wehr	1 260 000	3
14./15. Mai 1901	"	"	350 000	3,5
22./23. März 1898	Kreis Gelbern	Kempen-Straelen- Revelaer	400 000	3
14./15. Mai 1901	"	"	300 000	3,5
"	Kleinbahngesellschaft Merzig-Büschfeld	Merzig-Büschfeld als Be- teiligungssumme der Pro- vinz bei der Gesellschaft	592 500	3
17. Februar 1903	Kreis Waldbrül	Zur Bestreitung der Gründerwerbskosten für die Staatsnebenbahn Wicel- Waldbrül-Morsbach	185 000	3
9. Mai 1905	Kreis Moers	Kreisbahnen	1 200 000	{ 300 000 Mf. zu 3 900 000 " " 3,6
22. Mai 1906	Kreis Düren	"	3 000 000	3,6
23. April 1907	Gemeinden Monheim und Hiltorf	Vom Staatsbahnhof Langenfeld nach Mon- heim und Hiltorf	600 000	3,6
31. Januar 1. Februar 1908	Gemeinden Homberg, Hochemmerich, Baerl, Bliersheim und Friemersheim	Vom Bahnhof Rhein- hausen-Friemersheim über Hochemmerich und Hom- berg nach Baerl	885 000	3,6
14. April 1908	Kreis Moers	Kreisbahnstrecke Schaep- huyzen-Rheurdts-Sevelen- Hörstgen-Camp	666 666	3,5
"	Gemeinde Zweifall	Von Bicht nach Zweifall	31 500	{ 7 500 Mf. zu 3,5 24 000 " noch nicht abge- hoben.
9./10. Juli 1908	Landkreis Solingen	Von Opladen über Langenfeld nach Immigrath	500 000	3,5
		Zu übertragen	27 037 899	

Datum der Bewilligung	Darlehnsnehmer	Für den Bahnbau	Betrag des Darlehns M.	Zinssfuß ohne den Zuschuß der Provinz ‰
		Uebertrag	27 037 899	
27. Juli 1909	Landkreis Solingen	Fortsetzung Opladen- Zimmigrath bis nach Ohligß	700 000	3,5
9./10. Februar 1909	Kreis Jülich	Vom Staatsbahnhof Jülich nach dem Bahnhof Puffendorf	1 250 000	3,5
14. Dezember 1909	Landkreis Aachen	Eupen-Herbesthal-Lonzen und Pavéestraße (Eupen) durch Eupen bis zum Bellmerin	600 000	} Zu dem für ländliche Dar- lehen zur Zeit der Bewil- lung geltenden Zinssfuß ab- züglich 1/2 ‰.
"	Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und Siegkreis	Bonn-Königswinter- Sonnef und Bonn-Siegburg	2 500 000	
5. März 1910	Gemeinden Monheim und Baumberg	Monheim-Baumberg	210 000	wie vor.
"	Kreis Moers	Rheinberg-Drsoy-Moers- Schaephuysen mit Rhein- anschluß bei Drsoy und Schaephuysen-Sevelen- Hörftgen	900 000	3,5
"	Gemeinden Homberg, Hochemmerich, Baerl, Bliersheim und Friemers- heim	Von Bahnhof Rhein- hausen-Friemersheim über Hochemmerich nach Hom- berg und von Homberg nach Baerl	341 800	3,5
26. April 1910	Gemeinden Hitdorf und Rheindorf	Hitdorf-Rheindorf	235 000	} Zu dem für ländliche Dar- lehen zur Zeit der Bewil- lung geltenden Zinssfuß ab- züglich 1/2 ‰.
7. Juni 1910	Kreis Rees	Von Wesel über Rees nach Emmerich und Hütthum	2 000 000	
"	Stadt Rees	Rees-Empel	150 000	} Zu dem für ländliche Dar- lehen zur Zeit der Bewil- lung geltenden Zinssfuß ab- züglich 1/2 ‰.
22. Juli 1910	Kreis Düren	Nördliche Umgebungsbahn bei Düren und Zülpich- Emben	600 000	
25. Oktober 1910	Gemeinde Hamborn	Alsum a. Rh. — Halte- stelle Sterkrade Süd	700 000	} Zu dem für ländliche Dar- lehen zur Zeit der Bewil- lung geltenden Zinssfuß ab- züglich 1/2 ‰.
"	Kreis Altenkirchen	Von Bechdorf-Scheuerfeld nach Nauroth	2 000 000	
		Summe	39 224 699	

(Das letztangeführte Darlehn des Kreises Altenkirchen ist unter dem Vorbehalte bewilligt, daß der Provinziallandtag den Kleinbahnfonds von 38 Millionen Mark entsprechend erhöht.)

Sonach sind unter dem Vorbehalt, daß der Provinziallandtag den Kleinbahnfonds von 38 Millionen Mark wieder erhöhen wird, bis zum 1. Dezember 1910 im ganzen 1 224 699 Mark mehr als verfügbar bewilligt worden.

Infolge der Mehrbewilligung und mehrerer schon in Aussicht stehenden Anträge wird eine Erhöhung dieses Fonds um 12 Millionen Mark, also auf 50 Millionen Mark, als nötig und zweckmäßig erachtet.

Seit Erstattung des letzten Berichtes (Seite 215 der Verhandlungen des 50. Rheinischen Provinziallandtags) sind die in dem beigefügten Nachtrage angegebenen Änderungen an dem Bestande der Kleinbahnen zu verzeichnen.

II.

Gemäß Ziffer 18 der Beschlüsse des 50. Rheinischen Provinziallandtags vom 9. März 1910 (Seite 24 der Protokolle) ist im Jahre 1911 diesem Landtage eine vergleichende Zusammenstellung darüber vorzulegen, nach welchen Grundsätzen der Staat und die westlichen Provinzen bei der Unterstützung und Förderung des Kleinbahnwesens verfahren und welche Erfahrungen die einzelnen Provinzen mit diesen Grundsätzen gemacht haben.

Diesem Beschlusse entsprechend sind nachfolgend für die Rheinprovinz, die Provinzen Westfalen, Hannover und Sachsen, sowie für die Kommunalverbände der Regierungsbezirke Cassel und Wiesbaden kurz die nötigen Erläuterungen über die Förderung des Kleinbahnwesens gegeben und diese Angaben in der angehefteten vergleichenden Tabelle zusammengestellt. In der letzteren sind auch nähere Angaben über die Unterstützung und Förderung des Kleinbahnwesens in diesen Provinzen seitens des Staates vermerkt, die größtenteils aus dem Ergänzungsheft 1910 der Zeitschrift für Kleinbahnen entnommen sind. Nach der Angabe der Vertreter der Provinzen Westfalen, Hannover und Sachsen und der Kommunalverbände der Regierungsbezirke Cassel und Wiesbaden in der Landesbauratskonferenz zu Düsseldorf am 21. April 1910 haben sich die Grundsätze, die die betreffenden Provinzen u. bei der Unterstützung des Kleinbahnwesens anwenden, bis jetzt bewährt.

1. Rheinprovinz.

Bald nach Erlaß des Gesetzes über Kleinbahnen u. vom 28. Juli 1892 wurde vom Rheinischen Provinziallandtag ein Kredit zur Gewährung von Darlehen zu billigem Zinsfuß für den Bau von Kleinbahnen zur Verfügung gestellt bzw. der sogenannte Kleinbahnfonds gebildet. Die Höhe dieses Fonds war ursprünglich (1894) 12 Millionen Mark und beläuft sich jetzt auf 38 Millionen Mark. Es wird jetzt beantragt, ihn auf 50 Millionen Mark zu erhöhen.

Aus diesem Fonds bzw. Kredit werden an Kommunalverbände (Städte, Kreise und Gemeinden) und Bahngesellschaften, für die Kommunalverbände volle Gewähr leisten, Darlehen zum Bau von Kleinbahnen zu dem für ländliche Darlehen jeweilig bei der Landesbank zu zahlenden Zinsfuß, abzüglich $\frac{1}{2}\%$, das als Zinszuschuß von der Provinzialverwaltung geleistet wird, im Falle der Unterstützungsbedürftigkeit des Bahnunternehmens d. h. dann gewährt, wenn sich aus dem Kostenanschlage und der Rentabilitätsberechnung ergibt, daß nach Abzug der Betriebsausgaben und der Beträge für den Erneuerungsfonds die volle Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten aus den Betriebseinnahmen vorerst nicht gedeckt werden kann.

Die Darlehen aus dem Kleinbahnfonds werden in der letzten Zeit meist nur auf einen Zeitraum von 10 Jahren, vom Tage der Abhebung gerechnet, bewilligt, und wird den Darlehns-

nehmern anheimgestellt, den Antrag auf weitere Gewährung des Zinszuschusses von $\frac{1}{2}\%$ zu erneuern, wenn nach Ablauf dieses Zeitraumes die volle Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals durch die Betriebseinnahmen noch nicht erzielt wird. Andernfalls wird das Darlehn in ein gewöhnliches Kommunal-Darlehn umgewandelt.

In der Zahlung dieses Zinszuschusses von $\frac{1}{2}\%$ besteht im wesentlichen neben der Hergabe der Provinzialstraßen die Förderung des Kleinbahnwesens seitens der Rheinischen Provinzialverwaltung. Zur Zahlung dieses Zinszuschusses ist in den Haushaltsplan für 1910/11 ein Betrag von 150 000 Mark (im Vorjahre 130 000 Mk.) eingesetzt. Ein Eisenbahnbüreau zur Ausarbeitung der Baupläne zc. für die Kreise oder Gemeinden ist nicht gebildet worden. Eine Beteiligung an Kleinbahnunternehmungen durch Uebernahme von Stammanteilen oder Aktien hat nur einmal, im Kreise Merzig, stattgefunden.

Im übrigen wird auf die Angaben in der vergleichenden Zusammenstellung der beifolgenden Tabelle und besonders noch auf folgendes hinverwiesen.

Beim Vergleich der Angaben in Spalte 4 und 5 für die Rheinprovinz und z. B. Westfalen ist folgendes beachtenswert. Wenn die Rheinprovinz (für kleinere Kleinbahnanlagen bis ungefähr 1 Million Mark Baukosten) den vollen Baukostenbetrag (ohne Grunderwerb) als Darlehen aus dem Kleinbahnfonds mit $\frac{1}{2}\%$ Zinszuschuß bewilligt, so gibt sie damit ebenso viel, als wenn sie $1\frac{1}{2}\%$ Zinszuschuß für ein Darlehen in Höhe eines Drittels der Baukosten gewährte.

Die weiteren Schlußfolgerungen ergeben sich bei den Vergleichen von selbst.

2. Provinz Westfalen.

Abgesehen von der Kleinbahnabteilung der Provinzialverwaltung (s. Spalte 10 der Tabelle) erfolgte die Förderung des Kleinbahnwesens seitens des Provinzialverbandes:

1. Durch Ueberlassung der Provinzialstraßen zum Bau und Betrieb von Kleinbahnen. Die Grundsätze für die Zahlung des Entgelts für diese Benutzung sind in Spalte 3 der Tabelle zusammengestellt.

Im Jahre 1908 wurden an Entgelt von den betreffenden Kleinbahnen im ganzen 53 157 Mark gezahlt.

2. Durch Bewilligung von Darlehen unter Gewährung von Zinszuschüssen zum Bau und Betrieb von solchen Kleinbahnen, die dem Personen- und Güterverkehr dienen (nebenbahnähnliche Kleinbahnen) (s. Spalte 4—6 der Tabelle).

Diese vom Provinzialverband geleisteten Zinszuschüsse beliefen sich im Jahre 1908 im ganzen auf rund 56 261 Mark.

3. Durch unmittelbare Beteiligung an Kleinbahnunternehmungen (s. Spalte 8 und 9 der Tabelle). Als Zuschuß für die Beteiligung an 4 Kleinbahnen hatte der Provinzialverband in 1908 . . . 19 410 Mark zu zahlen.

Nähere Angaben finden sich in „Die provinzielle Selbstverwaltung Westfalens“, Seite 107 ff. und in dem „Jahresbericht der Westfälischen Provinzialverwaltung des Jahres 1908“, Seite 75 ff. der „Verhandlungen des 51. Westfälischen Provinziallandtages“.

Außerdem beteiligt sich der Provinzialverband durch Uebernahme von Aktien in Höhe von 10,6 bis 10,7 Millionen Mark (etwas mehr als die Hälfte) an dem Bau und Betrieb von unter das Gesetz vom 3. November 1838 fallenden Nebenbahnen, nämlich 7 Linien der „Westfälischen Landes-Eisenbahnen“ mit einer Gesamtlänge von rund 266 km.

3. Provinz Hannover.

Die Förderung des Kleinbahnwesens durch die Provinz Hannover erfolgt sowohl durch Gewährung technischer Hilfe bei den Vorarbeiten, sowie beim Bau und Betriebe von Kleinbahnen, als auch durch finanzielle Unterstützungen. Das Nähere ergibt sich aus den bezüglichen Bestimmungen, die Seite 45—47 des Protokolls der Landesbauratskonferenz 1910 abgedruckt sind.

Zunächst erfolgte die finanzielle Unterstützung nur durch Darlehen bis zur Höhe von $\frac{2}{3}$ des Baukapitals mit $\frac{1}{2}$ % Zinsermäßigung und einer jährlichen Tilgung von $\frac{1}{2}$ —1 %.

Bei dieser Art der Unterstützung stieß aber die Finanzierung mancher Kleinbahn auf Schwierigkeiten, da die bauenden Kreise zc. das alleinige Risiko und die große Belastung durch die aufzunehmende Anleihe fürchteten. Deshalb beteiligte sich seit 1906 die Provinz an dem Bau und Betrieb von Kleinbahnen mit Gesellschaftsanteilen — in Verbindung mit dem Staate und den beteiligten Kreisen bezw. Gemeinden — meist in Höhe von $\frac{1}{3}$ der Baukapitalien. Die Folgen des bezüglichen Beschlusses des Provinziallandtags machten sich schon 1909, als die ersten derart unterstützten Kleinbahnen gebaut wurden, durch eine bedeutend größere Belastung des Provinzialverbandes bemerkbar. Während 1908 die Ausgaben für das Kleinbahnwesen rund 107 000 Mark betragen, erhöhten sie sich 1909 auf rund 167 000 Mark. Im Haushaltsplan für 1910 ist die bezügliche Leistung der Provinz zu rund 241 000 Mark veranschlagt. Es ist zu beachten, daß bei dieser Art der Beteiligung die Provinz bis zu dem Augenblicke, wo die Kleinbahnen eine entsprechende Rente erzielen, außer dem meist bedeutend erhöhten Zinszuschusse auch noch die jährlichen Tilgungsraten ihrer Anteile zu decken hat.

Nähere Einzelheiten finden sich Seite 46—47 und 136—141 des Geschäftsberichts für 1908 der „Aktenstücke des 34. Hannoverischen Provinziallandtags vom Februar 1910“.

4. Provinz Sachsen.

Seitens der Provinz Sachsen findet gemäß den Beschlüssen ihres Provinziallandtags die Förderung des Kleinbahnwesens statt:

1. Durch die unentgeltliche Einräumung der Provinzialstraßen nebst Zubehör.
2. Durch Gewährung von Darlehen bis zu einem Drittel des Baukapitals gegen Verzinsung und Tilgung mit der Befugnis, Kreisen zc. gegenüber ausnahmsweise auf Verzinsung zeitweilig zu verzichten, sowie die Tilgungsfristen zu verlängern.

Eine vollständige Zinsfreiheit ist bislang nur für ein Teildarlehen von 40 000 Mark bewilligt worden (s. Spalte 4 der Tabelle). In betreff der Verlängerung der Tilgungsfristen vergl. die Schlußbemerkung in Spalte 6 der Tabelle.

3. Durch Uebernahme von Aktien bis zu $\frac{1}{3}$ des Anlagekapitals.
4. Durch Uebernahme einer Bürgschaft für Verzinsung und Tilgung zusammen bis zu höchstens 4 % oder für Verzinsung allein bis zu höchstens $3\frac{1}{2}$ %, in beiden Fällen bis zur Hälfte des Anlagekapitals.

Hierbei ist zu bemerken, daß Unterstützungen zu 4 bisher noch nicht in Frage gekommen sind. Der Zuschuß des Provinzialverbandes für die gesamte Unterstützung des Kleinbahnwesens in der Provinz hat im Rechnungsjahr 1908 rund 130 000 Mark betragen. Nähere Angaben finden sich S. 49—53 des Protokolls der Landesbauratskonferenz 1910, sowie S. 420—427 und S. 499—509 des Verwaltungsberichts für 1907 und 1908 in den „Verhandlungen des 25. Landtags der Provinz Sachsen März 1910“.

5. Bezirksverband Cassel.

Die Unterstützung des Kleinbahnwesens seitens des Bezirksverbandes ist bislang erfolgt:

1. Durch unentgeltliche Ueberlassung der Bezirksstraßen.
2. Durch Gewährung von Darlehen zu sehr mäßigem Zinsfuß (mit 2 % Zinszuschuß) und gegen $\frac{1}{2}$ % jährliche Tilgung. Nähere Angaben finden sich in der nachstehenden Tabelle, sowie Seite 55—58 im Protokoll über die Landesbauratskonferenz 1910.

6. Bezirksverband Wiesbaden.

Der Bezirksverband hat bislang das Kleinbahnwesen durch Erteilung der Erlaubnis zur Mitbenutzung der Bezirksstraßen und durch Uebernahme von Aktien von 3 Kleinbahnen zur Gesamtsumme von rund 1,2 Millionen Mark gefördert. Kleinbahndarlehen sind bisher noch nicht bewilligt worden. Näheres hierüber findet sich in der nachstehenden Tabelle, sowie im Protokoll über die Landesbauratskonferenz 1910 S. 59—61.

III.

Demgemäß beehrt sich der Provinzialauschuß folgende Anträge zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle:

1. den bisherigen Kredit zur Förderung von Kleinbahnunternehmungen — den sogenannten Kleinbahnfonds — um 12 Millionen Mark, also auf 50 Millionen Mark erhöhen;
2. die Grundsätze für das Verfahren bei der Unterstützung und Förderung des Kleinbahnwesens in den westlichen Provinzen zur Kenntnis nehmen.“

Düsseldorf, den 4. Februar 1911.

Der Provinzialauschuß:

D. Graf Weiffel von Gymnich,
Vorsitzender.

Dr. von Renvers,
Landeshauptmann.

Zu I.

Nachtrag,

enthaltend die bis zum 1. Dezember 1910 vorgekommenen Aenderungen zu der Zusammenstellung der in der Rheinprovinz landespolizeilich genehmigten Kleinbahnen des öffentlichen Verkehrs.



Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Die landespolizeiliche Genehmigung ist erteilt	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
Regierungsbezirk					
9	Alsum—Hamborn—Schmidthorst—Sterkrade	Gemeinde Hamborn	Regierungs-Präsident	26. Mai 1908	75 Jahre
10	Wesel—Rees—Emmerich—Dülthum	Kreis Rees	desgl.	steht noch aus	
11	Von M. Gladbach bis Bahnhof Reersfen	Stadt M. Gladbach	desgl.	desgl.	
12	Von Neuß bis Neußfurth	Stadt Neuß	desgl.	desgl.	
13	Von Ronheim nach Baumberg	Gemeinden Ronheim und Baumberg	desgl.	desgl.	
14	Von Hildorf nach Rheindorf	Gemeinden Hildorf und Rheindorf	desgl.	desgl.	
B. Neu in Betrieb genommene, in früheren					
Regierungsbezirk					
15	Brand—Stolberg (Reststrecke)	Nachener Kleinbahn-Gesellschaft zu Aachen	Regierungs-Präsident	15. August 1906	99 Jahre vom Tage der Betriebseröffnung ab
16	Wicht—Zweifall	desgl.	desgl.	17. März 1907	desgl.
Regierungsbezirk					
17	Schaephuysen—Rheindt—Sevelen—Hörsigen—Camp	Kreis Roers	desgl.	27. Oktober 1905	75 Jahre
18	Von Roers über Baerl und Orjoy nach Rheinberg	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
19	Von Bahnhof Friemersheim über Hochemmerich und Homberg nach Baerl	Gemeinden Homberg, Hochemmerich, Baerl, Biersheim und Friemersheim	desgl.	6. März 1909	desgl.

auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (tierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite	Länge der Bahn	Davon auf Straßen in Unterhaltung der Provinz	Am 1. Dezember 1910 waren im Betriebe	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens
7	8	9	10	11	12	13	14
Düsseldorf.							
des Kleinbahngesetzes	Personen- u. Güterverkehr	Elektrizität	1,000		noch nicht bekannt		700 000
desgl.	desgl.	desgl.	1,435		desgl.		2 000 000
desgl.	Personen- u. Stückgutverkehr	desgl.	1,000		desgl.		—
desgl.	desgl.	desgl.	1,435		desgl.		—
desgl.	Personen- u. Güterverkehr	desgl.	1,435	2 800	—	—	210 000
desgl.	desgl.	desgl.	1,435	2 300	—	—	235 000
Verzeichnissen schon aufgeführte Bahnstrecken.							
Aachen.							
des Kleinbahngesetzes	Personen- u. Güterverkehr	Elektrizität	1,000	5 950	2 305	5 950	—
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	3 500	3 324	3 500	31 500 der Gemeinde Zweifall
Düsseldorf.							
des Kleinbahngesetzes	desgl.	Dampf	1,435	7 875	121	7 875	666 666
desgl.	desgl.	desgl.	1,435	ca. 16 000	—	ca. 16 000	900 000
desgl.	Personen- u. Handgepäck-Verkehr	Elektrizität	1,000	15 200	—	15 200	885 000 341 800

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Die landespolizeiliche Genehmigung ist erteilt	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
20	Von M. Gladbach nach Rheindahlen	Stadt M. Gladbach	Regierungs-Präsident	24. Septbr. 1909	60 Jahre
21	Von Herdingen nach Kaldenhausen	Rheinische Bahngesellschaft zu Düsseldorf	besgl.	4. Februar 1910	75 Jahre
22	Von Bohwinkel über Dornap und Rettmann nach Düsseldorf-Grafenberg mit Abzweigung von Dornap über Wilsrath nach Tönisheide	Kreis Rettmanns Straßenbahnen G. m. b. H. zu Rettmann	besgl.	18. Dezbr. 1908	besgl.

auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (tierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite	Länge der Bahn	Davon auf Straßen in Unterhaltung der Provinz	Am 1. Dezember 1910 waren im Betriebe	Betrag von der Provinz bewilligten Darlehns
des Kleinbahngesetzes	Personen- u. Stückgut- (Gepäck-)verkehr sowie Güter in besonderen Wagenladungen	Elektrizität	1,000	6 330	5 778	6 330	550 000
besgl.	Personen- u. Stückgutverkehr	besgl.	1,435	4 596	2 718	4 596	—
besgl.	besgl.	besgl.	1,435	31 000	28 755	rd. 28 000	—

Zu II.

Grundsätze für das Verfahren bei der Unter-
1. seitens der westlichen Provinzen x. (Spalten 3 bis einschl. 10);

1	2	3	4	5	6
2/ste Nr.	Provinz bzw. Bezirks- verband	Erteilung der Erlaubnis zur Mit- benutzung der Provinzial- (Bezirks-) Straßen	Gewährung von		
			a) zu ermäßigtem Zinsfuß		
			Die Ermäßigung des Zinsfußes bzw. der vom Provinzial- (Be- zirks-)Verband ge- währte Zinszuschuß beträgt	Höhe der Darlehen im Vergleich mit den Anlagekosten der Kleinbahnen	1. Im ganzen sind an Darlehen bewilligt 2. Tilgung der Darlehen
1	Rhein- provinz	Ein Entgelt wird für die Benutzung der Provinzial-Straßen nur dann er- hoben, wenn die Kleinbahn mehr als 6% des Anlagekapitals als Reinge- winn abwirft. Die Abgabe beträgt dann 20% des Uberschusses und zwar im Verhältnis der auf Provinzial- straßen liegenden Länge zu der Ge- samtlänge der betr. Kleinbahn. Die Summe des Entgelts, das im Jahre 1908 von den Kleinbahnen hier- nach zu zahlen war, betrug im ganzen rund 16 177 Mark.	1/2 % (von dem für ländliche Darlehen gültigen Zinsfuß).	Bei kleineren Bahn- anlagen etwa bis 1 Million Mark Kosten werden Dar- lehen bewilligt bis zur vollen Höhe der Baukosten (ausschl. Grunderwerb), bei größeren Kleinbah- nen neuerdings in der Regel bis etwa 2/3 der Baukosten (ohne Grunder- werb).	1. Bis 1. Juli 1910: rund 35 1/2 Millio- nen Mark, 2. Tilgung in der Regel 1% jährlich, von der Abhebung des Darlehens ab gerech- net. Bei begründe- ten Anträgen wird neuerdings die Til- gung durch Finanzaus- schiebung des Be- ginnns und Vermin- derung des Til- gungsjahres in der ersten Zeit erleich- tert. Es gilt dabei als weitestens Ent- gegenkommen: a) vom 1. bis 5. Jahre keine Tilgung; b) vom 6. bis 10. Jahre jährlich 1/4 % Tilgung; c) vom 10. Jahre ab verstärkte Tilgung derart, als wenn von Anfang an jährlich mit 1% getilgt worden wäre.

führung und Förderung des Kleinbahnwesens

2. seitens des Staates in diesen Provinzen x. (Spalte 11).

7	8	9	10	11	
Darlehen	Unmittelbare Kapitalbeteiligung durch Ueber- nahme eines bestimmten Teils der Baukosten als Stammeinlage oder Gesellschaftsanteil und gemeinsamer Bau und Betrieb mit Kreis bzw. Gemeinden und Staat oder Uebernahme von Obligationen, Aktien oder Gesellschaftsanteilen	Art und Höhe der Beteiligung	Die Beteiligungssumme beträgt	Gewährung technischer Hilfe bei den Vor- arbeiten sowie beim Bau und Betrieb von Kleinbahnen	Unterstützung und Förderung des Kleinbahnwesens durch den Staat
Falls nach Lage der Verhältnisse ein Dar- lehen aus dem sog. Kleinbahnfonds, also mit Zinsermäßigung, nicht oder bei größeren Anlagen nur bis etwa 1/2 der Baukosten (ohne Grunderwerb) bewilligt werden kann bzw. be- willigt wird, kann (im letzteren Falle der Rest) bis zur vollen Höhe der Baukosten (ohne Grunderwerb) entweder ein ländliches Darlehen oder ein Kommunaldarlehen von dem Kuratorium der Landesbank be- willigt werden. Kurzeit ländliche Dar- lehen zu 4% Zinsen und 1 1/2 % Unkosten- beitrag; Kommunal- darlehen zu 4,1 % Zinsen und 1/2 % Unkostenbeitrag.	Nur in einem Falle, bei der nebenbahnähnlichen Kleinbahn Merzig-Büsch- feld, ein Drittel der Baukosten als Gesell- schaftsanteil (Stammein- lage) übernommen und gemeinsamer Bau und Betrieb als Gesellschafter mit dem Staat und dem Kreise Merzig.	rd. 0,6 Millio- nen Mark	—	1. Durch Gewährung eines Darlehens zu mäßigem Zins- und Tilgungssatz an den Kreis Moers für die Klein- bahnen Moers-Rheinberg und Moers-Schoepfhusen 600 000 Mk. 2. Durch Uebernahme eines Gesellschaftsanteils (Stammeinlage) (Siehe Spalten 8 und 9) 592 500 „ 3. Durch einen verlorene Zuschuß von a) 50 000 „ für die Kleinbahn Krahenhöhe (bei So- lingen)—Burg an die Bereinigste Westdeut- sche Kleinbahn-Aktien- gesellschaft zu Köln, b) 80 000 „ für die Kleinbahn Konsdorf-Wilngfien, c) 30 000 „ für die Kleinbahn Wilngfien — Krahen- höhe, b und c an die Barmer Bergbahn Aktiengesellschaft zu Barmen	
Zus. 1 352 500 Mk.					



1	2	3	4	5	6
Stb. Nr.	Provinz bezw. Bezirks- verband	Erteilung der Erlaubnis zur Mit- benutzung der Provinzial- (Bezirks-) Straßen	Gewährung von		
			a) zu ermäßigtem Zinsfuße		
			Die Ermäßigung des Zinsfußes bezw. der vom Provinzial (Be- zirks-)Verband ge- währte Zinszuschuß beträgt	Höhe der Darlehen im Vergleich mit den Katalogkosten der Kleinbahnen	1. Im ganzen sind an Darlehen bewilligt 2. Tilgung der Darlehen
2	Westfalen	Das Entgelt beträgt, wenn öffentliche Verbände (Kreise, Gemeinden) als Kleinbahnunternehmer auftreten, für 1 km benutzter Provinzialstraße bei einer Bruttoeinnahme der Klein- bahn: a) von 6000 Mk. = $\frac{1}{2}$ % b) von der überschießenden Summe bis 8000 Mk. = $\frac{2}{3}$ % c) bezgl. „ 10000 „ = 1 % d) „ über 10000 „ = $1\frac{1}{2}$ %. Diese Sätze erhöhen sich bei einem Reinertrage von: a) mehr als 8 % auf das Doppelte: $\frac{2}{3}$, $1\frac{1}{3}$, 2, $2\frac{2}{3}$ % b) mehr als 10 % auf das Dreifache: 1, 2, 3, 4 %. Für Privatgesellschaften sind die letzteren Sätze immer maßgebend (1, 2, 3 bezw. 4 %). In den beiden ersten Geschäftsjahren beträgt für öffentliche Verbände das Entgelt für die Benutzung der Provin- zialstraßen auf keinen Fall mehr als 100 Mark für 1 km benutzter Straßen- länge. Hiernach sind als Abgabe bezw. Aus- gleich für die durch die Kleinbahnen entstehende Erschwerung der Straßen- baukosten im Jahre 1908 im ganzen gezahlt worden: rd. 53 157 Mark.	$1\frac{1}{2}$ % (früher bei den 2 ersten Dar- lehen nur 1 %). Wenn das Klein- bahnunternehmen nach Deckung der Betriebsausgaben, der Rücklagen und der Verzinsungsbe- träge noch einen Ueberschuß abwirft, so fällt die obige Ermäßigung des Zinsfußes fort und sind die sämtlichen Zinszuschüsse der Provinz zurückzu- zahlen.	Als Regel ist auf- gestellt, daß das Provinzialdarlehen nicht mehr als ein Drittel der Bau- kosten der Klein- bahn (ohne Grund- erwerb) betragen soll.	1. Bis 1. Oktober 1908: an 11 Kreise und Gemeinden: rd. 5,4 Millionen Mark. 2. Tilgung 1 % jähr- lich, von der Ab- hebung des Dar- lehens ab.
			Bemerkung. Außerdem beteiligte sich der Provinzialverband lionen Mark (etwas mehr als die Hälfte) an dem Bau fallenden Nebenbahnen, nämlich 7 Linien der „Westfälischen		

7	8	9	10	11
Darlehen	Unmittelbare Kapitalbeteiligung durch Ueber- nahme eines bestimmten Teils der Baukosten als Stammeinlage oder Gesellschaftsanteil und gemeinsamer Bau und Betrieb mit Kreis bezw. Gemeinden und Staat oder Uebernahme von Obligationsen, Aktien oder Gesellschaftanteilen	Die Beteiligungssumme beträgt	Gewährung technischer Hilfe bei den Vor- arbeiten sowie beim Bau und Betrieb von Kleinbahnen	Unterstützung und Förderung des Kleinbahnwesens durch den Staat
	Art und Höhe der Beteiligung			
	In der Regel wurde ein Drittel der Baukosten als Gesellschaftsanteil (Stammeinlage) über- nommen zur Bildung einer Gesellschaft m. b. H. mit dem Staate bezw. dem Kreise bezw. den betr. Ge- meinden.	rund 2,1 Milli- onen Mark.	Seit der Errichtung der Kleinbahnabteilung der Provinz 1901: Uebernahme der Vorarbeiten, der An- fertigung der Entwürfe, Kostenberechnungen, Gutachten etc. sowie Uebernahme oder Be- aufsichtigung des Baues und Betriebes von Kleinbahnen zum Selbstkostenpreise. Von den Kosten der Vorarbeiten darf ein Drittel auf Fonds der Provinzialverwal- tung übernommen werden. Die Ueber- tragung des Baues und Betriebes einer Klein- bahn ist nunmehr die Vorbedingung für die unmittelbare Beteili- gung der Provinz (s. Spalte 8).	1. Durch Gewährung von Darlehen zu mäßigem Zins- und Tilgungs- satz im Gesamtbetrage von rund 3,5 Millionen Mark. 2. Durch Uebernahme von Gesellschafts- anteilen (Stammeinlagen) in Höhe von rund 1,3 Millionen Mark. 3. Durch Uebernahme von Aktien im Betrage von 0,4 Millionen Mark. Zusammen rund 5,2 Millionen Mark.
	durch Uebernahme von Aktien in Höhe von 10,6—10,7 Mil- lionen Mark und Betrieb von unter das Gesetz vom 3. November 1838 Landesbahn mit einer Gesamtlänge von rd. 266 km.			

1	2	3	4	5	6
Esr. Nr.	Provinz bzw. Bezirks- verband	Erteilung der Erlaubnis zur Mit- benutzung der Provinzial- (Bezirks-) Straßen	Gewährung von		
			a) zu ermäßigtem Zinsfuße		
		Die Ermäßigung des Zinsfußes bzw. der vom Provinzial- (Be- zirks-)Verbande ge- währte Zinszuschuß beträgt	Höhe der Darlehen im Vergleich mit den Anlagekosten der Kleinbahnen	1. im ganzen sind an Darlehen bewilligt 2. Tilgung der Darlehen	
3	Hannover	Ein Entgelt wird für die Mitbenutzung nicht verlangt, sondern nur gefordert, daß der Provinzial-Straßenverwaltung der Wert der etwa zu beseitigenden Bäume und die verminderte Einnahme aus der Grasnutzung zc. ersetzt wird.	$\frac{1}{2}$ %. Wenn der Betrieb der Kleinbahn nach Abrechnung der Be- träge für Verzinsung und Amortisation einen Reinertrag er- gibt, so fällt der Zinszuschuß je nach der Höhe des Reiner- trages ganz oder teilweise fort.	Bis zur Höhe von zwei Dritteln des gesamten Bau- und Betriebskapitals.	1. 16,5 Millionen Mark (außerdem 3,7 Millionen Mark für Nebenbahnen). 2. Tilgung $\frac{1}{2}$ — 1 % jährlich. Beginn der Tilgung meist von der Inbetriebsetzung der Kleinbahn ab. Wenn sich nach Er- höhung des Zins- fußes für das Dar- lehen der Provinz auf den vollen Satz (— also ohne Zins- zuschuß der Pro- vinz —) noch ein weiterer Betriebs- überschuß ergibt (s. Spalte 4), so ist solcher zur Hälfte zur rascheren Til- gung des Darlehens der Provinz zu ver- wenden.

7	8	9	10	11
Darlehen	Unmittelbare Kapitalbeteiligung durch Ueber- nahme eines bestimmten Teiles der Baukosten als Stammeinlage oder Gesellschaftsanteil und gemeinsamer Bau und Betrieb mit Kreis bzw. Gemeinden und Staat oder Uebernahme von Obligationen, Aktien oder Gesellschaftsanteilen	Gewährung technischer Hilfe bei den Vor- arbeiten sowie beim Bau und Betrieb von Kleinbahnen	Unterstützung und Förderung des Kleinbahnwesens durch den Staat	
				b) ohne Ermäßigung des Zinsfußes Net und Höhe der Beteiligung Die Beteiligungssumme beträgt
Kleinbahnunterneh- mern (Kreise, Ge- meinden und Gesell- schaften), denen ein Teil der Bau- und Betriebs- kosten (s. Spalten 4 und 5) als Darlehen mit Zinsermäßigung ge- währt ist, kann der Provinzialauschuß gegen ausreichende Sicherheit auch den Rest des erforderlichen Bau- und Betriebskapitals unkündbar als Amor- tisationsdarlehen ohne Zinsermäßigung d. h. zu demselben Zinsfuße bewilligen, den der Pro- vinzialverband für seine Eisenbahnanleihen zahlt.	Seit 1906 Beteiligung durch Stammeinlagen (Gesellschaftsanteile) in Höhe bis zu einem Drittel (— meist in Höhe eines Drittels —) des Bau- und Betriebskapitals (aus- schließlich der Kosten des Grunderwerbs). Eine Be- teiligung durch Ueber- nahme von Aktien ist bisdlang noch nicht erfolgt.	rund 6,2 Milli- onen Mark.	Auf Antrag der Bahn- unternehmer — Kreise, Gemeinden oder Bahn- gesellschaften — führt die Kleinbahnabteilung der Provinzialverwal- tung die Vorarbeiten für neue Kleinbahnen gegen Erstattung der Hälfte der Selbst- kosten aus und beauf- sichtigt den Bau und Betrieb gegen Ver- gütung der vollen Selbstkosten.	1. Durch Gewährung von Darlehen zu mäßigem Zins- und Tilgungs- satz im Gesamtbetrage von rund 3 Millionen Mark. 2. Durch Uebernahme von Gesellschafts- anteilen (Stammeinlagen) in Höhe von rund $5\frac{1}{2}$ Millionen Mark. 3. Durch Uebernahme von Aktien in Höhe von rund 1 Million Mark. 4. Durch sonstige Beteiligung in Höhe von rund 1,1 Millionen Mark. 5. Durch einen verlorenen Zuschuß von 50 000 Mark. Zusammen 10,6 bis 10,7 Millionen Mark.

1	2	3	4	5	6
2) Nr.	Provinz bzw. Bezirksverband	Erteilung der Erlaubnis zur Mitbenutzung der Provinzial- (Bezirks-) Straßen	Gewährung von		
			a) zu ermäßigtem Zinsfuß		
			Die Ermäßigung des Zinsfußes bzw. der vom Provinzial- (Bezirks-) Verband gewährte Zinszuschuß beträgt	Höhe der Darlehen im Vergleich mit den Anlagelasten der Kleinbahnen	1. Im ganzen sind an Darlehen bewilligt 2. Tilgung der Darlehen
4	Sachsen	Ein Entgelt wird für die Mitbenutzung der Provinzialstraßen nicht erhoben.	Für 2 Kleinbahnen, die Zuschüsse zu den Betriebskosten erfordern, sind 2 Darlehen im Gesamtbetrag von rund 1 Million Mark mit einem Zinszuschuß von $1\frac{1}{2}\%$ und ein Darlehen von 40 000 Mark zinsfrei gewährt worden. Die Bahnunternehmer sind jedoch verpflichtet, bei späterer Erzielung eines Reinertrages nach ausreichender Verzinsung und Tilgung des Baukapitals die Beträge des Zinszuschusses der Provinz zu erstatten.	Bis zu einem Drittel des Baukapitals.	1. rund 1,0 Millionen Mark. 2. Tilgung bei 2 Darlehen 1% , bei einem Darlehen $\frac{1}{2}\%$ jährlich, von der Abhebung gerechnet. Bei einem Darlehen ist der Beginn der Tilgung vom 31. August 1904 bzw. 3. Oktober 1906 auf den 1. April 1908 hinausgeschoben worden.
5	Cassel	Ein Entgelt wird für die Mitbenutzung der in der Verwaltung und Unterhaltung des Bezirksverbandes befindlichen Straßen von den Kleinbahnen nicht erhoben.	2% . Erzielt der Betrieb der Bahn nach Abrechnung einer Verzinsung von 4% des sonstigen Anlagelapitals einen Reinertrag, so fällt der Zinszuschuß des Bezirksverbandes je nach der Höhe des Reinertrages ganz oder zum Teil fort.	Bis zur Höhe eines Drittels des Bau- und Betriebskapitals (ausschl. der Kosten des Grunderwerbs.)	1. Bis 1. April 1909 rund 3,1 Millionen Mark. 2. Tilgung $\frac{1}{2}\%$ jährlich, von der Abhebung an gerechnet.

7	8	9	10	11
Darlehen	Unmittelbare Kapitalbeteiligung durch Übernahme eines bestimmten Teils der Baukosten als Stammeinlage oder Gesellschaftsanteil und gemeinsamer Bau und Betrieb mit Kreis bzw. Gemeinden und Staat oder Übernahme von Obligationen, Aktien oder Gesellschaftsanteilen	Die Beteiligungssumme beträgt	Gewährung technischer Hilfe bei den Vorarbeiten sowie beim Bau und Betrieb von Kleinbahnen	Unterstützung und Förderung des Kleinbahnwesens durch den Staat
b) ohne Ermäßigung des Zinsfußes				
Eine Kleinbahn ist 1898 ein Darlehen von 206 000 Mark zu einem Zinsfuß von $3\frac{1}{2}\%$, also ohne Zinszuschuß, bewilligt worden.	Beteiligung meistens mit Aktien in Höhe bis zu einem Drittel des Anlagekapitals. Nur in einem Falle Übernahme eines Drittels der Baukosten in Höhe von 110 000 Mark als Gesellschaftsanteil (Stammeinlage) zusammen mit dem Staate (s. Spalte 11), dem Kreise und den beteiligten Gemeinden.	rd. 6,2 Millionen Mark.	Die Provinzialverwaltung übernimmt gegen Ertrag der Selbstkosten die Ausführung der Vorarbeiten, die Aufstellung der Entwürfe nebst Kostenschlägen und Rentabilitätsberechnungen, sowie die Ausführung des Baues und die Ueberwachung des Betriebes von Kleinbahnen. Die Uebertragung dieser Arbeiten an die Provinzialverwaltung ist neuerdings in der Regel die Vorbedingung für die provinzielle Unterstützung des Kleinbahnunternehmens.	1. Durch Gewährung von Darlehen zu mäßigem Zins- und Tilgungssatz im Gesamtbetrag von 1 157 600 Mark. 2. durch Übernahme eines Gesellschaftsanteils (einer Stammeinlage) (s. Spalte 8) in Höhe von 110 000 Mark. 3. Durch Übernahme von Aktien in Höhe von 6 076 600 Mark. 4. Durch einen verlorenen Zuschuß von 178 739 Mark. Zusf. rd. 7,5 Millionen Mark.
—	—	—	—	1. Durch ein unverzinsliches Tilgungsdarlehen von rund 371 000 Mark. 2. Durch Darlehen zu mäßigem Zins- und Tilgungssatz in Gesamthöhe von 881 000 Mark. 3. Durch Übernahme von Aktien und zwar 898 000 Mark. 4. Durch sonstige Beteiligung in Höhe von rund 697 000 Mark. Zusammen 2,8—2,9 Millionen Mark.

1	2	3	4	5	6
Ehre. Nr.	Provinz bezw. Bezirks- verband	Erteilung der Erlaubnis zur Mit- benutzung der Provinzial- (Bezirks-) Straßen	Gewährung von		
			a) zu ermäßigtem Zinsfuß		
			Die Ermäßigung des Zinsfußes bzw. der vom Provinzial- (Be- zirks-)Verband ge- währte Zinszuschuß beträgt	Höhe der Darlehen im Vergleich mit den Anlagekosten der Kleinbahnen	1. Im ganzen Substanz Darlehen bewilligt 2. Tilgung der Darlehen
6	Wiesbaden	Der Bezirksverband erhebt von den Kleinbahnen, an denen er sich durch Uebernahme von Aktien selbst beteiligt hat, für die Mitbenutzung der Bezirksstraßen kein Entgelt, dagegen hat er sich bei den übrigen Kleinbahnen für die erschwerte Straßenunterhaltung eine jährliche Abgabe und nötigenfalls auch die unentgeltliche Stellung von Lagerplätzen ausbedungen. Die Abgabe schwankt zwischen 15 und 25% desjenigen Ueberschusses, der nach einer 6 und höher prozentigen Verzinsung des Aktienkapitals verbleibt. Tatsächlich ist jedoch eine Abgabe auf Grund dieser letzteren Bestimmungen noch nicht gezahlt worden.	Nach den vom Kommunalrat festgesetzten Bestimmungen kann der Bezirksverband an Kreise, Gemeinden oder sonstige leistungsfähige Kleinbahnunternehmer Darlehen mit 1 1/2—2% Zinszuschuß gewähren.	Bis zu einem Drittel des Anlagekapitals; nach der Betriebseröffnung auch zu Erweiterungen und Ergänzungen.	Darlehen mit Zinszuschüssen sind jedoch bis jetzt noch nicht bewilligt worden.

7	8	9	10	11
Darlehen	Unmittelbare Kapitalbeteiligung durch Uebernahme eines bestimmten Teils der Baukosten als Stammeinlage oder Gesellschaftsanteil und gemeinsamer Bau und Betrieb mit Kreis bezw. Gemeinden und Staat oder Uebernahme von Obligationen, Aktien oder Gesellschaftsdanteilen		Gewährung technischer Hilfe bei den Vorarbeiten sowie beim Bau und Betrieb von Kleinbahnen	Unterstützung und Förderung des Kleinbahnwesens durch den Staat
b) ohne Ermäßigung des Zinsfußes	Art und Höhe der Beteiligung	Die Beteiligungssumme beträgt		
Nach dem Beschlusse des Kommunalrates kann Kreisen als Kleinbahnunternehmern bei genügender Garantie für Verzinsung und Amortisation des vollen Baukapital gegen Ertrag aller Aufwendungen, die der Bezirksverband selbst für die Aufnahme des von ihm darzuleihenden Geldes machen muß, d. h. ohne Zinsermäßigung vom Bezirksverbande dargeliehen werden. Auch ein solches Darlehen ist bis jetzt noch nicht gewährt worden. (vergl. Spalte 6).	Uebernahme von Aktien von drei Kleinbahnen. Nach den maßgebenden Bestimmungen dürfen Aktien bis zu einem Drittel des Anlagekapitals übernommen werden.	rund 1,2 Millionen Mark.	Kostenlose Ueberwachung der Bauausführung. Eine Beaufsichtigung des Betriebes der Kleinbahnen findet durch Organe des Bezirksverbandes nicht statt.	Uebernahme von Aktien von drei Kleinbahnen (s. Spalte 8) in Höhe von 1,3—1,4 Millionen Mark.