

Anlage 12.

Bericht und Antrag

des Provinzialauschusses,

betreffend

die Bereitstellung weiterer Geldmittel zum Bau von Kleinbahnen.

Durch die Beschlüsse des 38. Provinziallandtages vom 2. Juni 1894 und des 40. Provinziallandtages vom 15. März 1897 wurden dem Provinzialauschuß die Beträge von 12 bezw. 6 Millionen Mark zur Verfügung gestellt, um aus denselben Darlehen zu bewilligen, mit welchen die Herstellung und Ausrüstung von dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahnen bewirkt werden solle. Nach Nr. VI der vom Provinziallandtage über die Gewährung von Darlehen getroffenen allgemeinen Bestimmungen hat der Provinzialauschuß jedem Provinziallandtage eine Uebersicht über diesen Eisenbahnfonds vorzulegen. Diesen Bestimmungen entsprechend folgt hiermit eine Nachweisung, aus welcher Zeit und Höhe der Darlehensgewährung sowie die Darlehensnehmer und der Bahnbau ersichtlich sind, für welche das Geld nachgesucht ist. Hierbei sei daran erinnert, daß die nachfolgend bezeichneten Darlehen zu 3% Zinsen und 1% Tilgung ausgetiehen sind und daß aus Mitteln der Straßenverwaltung der Landesbank für jedes Darlehen $\frac{1}{2}$ % Zinsen zugezahlt wird, so daß die Landesbank für die aus ihren Mitteln gewährten Anleihen der Kreise z. $3\frac{1}{2}$ % Zinsen erhält, 3% von der darlehensnehmenden Korporation, $\frac{1}{2}$ % von der Provinzial-Straßenverwaltung.

Datum der Bewilligung	Darlehensnehmer	Bahnbau, für welchen das Darlehen gewährt ist	Betrag des Darlehens M
4. Oktober 1894	Stadt Saarlouis	Ensdorf-Saarlouis-Wallerfangen	701 500
27./28. April 1897	desgl.	desgl.	223 500
22./23. Januar 1895	Kreis Gummersbach	Engelskirchen Marienheide	700 000
21./22. " 1896	desgl.	desgl.	52 000
22./23. " 1895	Landkreis Aachen	Kreisbahnen	300 000
		zu übertragen	1 977 000

Datum der Bewilligung	Darlehensnehmer	Bahnbau, für welchen das Darlehen gewährt ist	Betrag des Darlehens M
		Uebertrag	1 977 000
9./10. Juni 1896	Landkreis Aachen	Forst-Brand	200 000
6. Mai 1895	Kreis Bergheim	Kreisbahnen	1 300 000
27./28. April 1897	desgl.	desgl.	450 000
25./26. Januar 1898	desgl.	desgl.	250 000
13./14. August 1895	Kreis Euskirchen	desgl.	1 960 000
22./23. Oktober 1895	Stadt Oberhausen	Oberhausen-Mülheim a. d. Ruhr	650 000
27./28. April 1897	desgl.	desgl.	225 000
23. August 1897	desgl.	desgl.	125 000
18./19. Oktober 1898	desgl.	desgl.	150 000
22./23. " 1895	Stadt Mülheim a. d. Ruhr	Mülheim-Oberhausen	1 000 000
22./23. März 1898	desgl.	In Mülheim sowie nach Heissen und Dümpten	600 000
22./23. Oktober 1895	Kreis Kreuznach	Kreuznach-Winterburg bezw. Ballhausen	650 000
1./2. Dezember 1896	desgl.	desgl.	150 000
14./15. " 1897	desgl.	desgl.	346 000
3./4. März 1896	Konzeptions-Inhaber	Birkesdorf-Merken	120 000
28./29. April 1896	Stadt Rees	Rees-Empe	200 000
28./29. " 1896	Stadt Solingen	Elektrische Kleinbahnen	690 000
15./16. Juni 1897	Vorgebirgsbahn Köln-Bonn unter Garantie der beteiligten Stadt- und Landkreise	Dransdorf-Güterbahnhof Bonn und Rheinuferbahn Köln-Bonn	1 400 000
14./15. Dezember 1897	Stadt M.-Gladbach	Bau von Kleinbahnen	1 250 000
14./15. " "	Stadt Rheydt	desgl.	1 000 000
25./26. Januar 1898	Kreis Bernkastel	Bullay-Trier	400 000
25./26. " "	Bürgermeisterei Wissen	Wissen-Korb	30 000
22./23. März "	Kreis Seilenkirchen	Ulsdorf-Wehr	1 260 000
22./23. " "	Kreis Geldern	Kempen-Straelen-Revelaer	400 000
18./19. Oktober "	Kreis Merzig	Merzig-Wadern	392 000
		Summe	17 175 000

Außerdem wurden zur Bestreitung von Grunderwerbskosten bewilligt:

30./31. Mai 1893	Kreis Summersbach	} Staatsbahn Wiehlbrück-Wiehl } bezw. Osberghausen-Wiehl	100 000
27./28. April 1897	desgl.		25 000
		Summe	17 300 000

Datum der Bewilligung	Darlehensnehmer	Bahnbau, für welchen das Darlehen gewährt ist	Betrag des Darlehens M
		Uebertrag	17 300 000
Beantragt und, vorbehaltlich näherer Prüfung, in Aussicht gestellt sind folgende Darlehen:			
	Kreis Zell	Bullay-Trier	300 000
	Kreis Geldern	Kempen-Etraelen-Revelaer	400 000
		Summe	18 000 000

Aus der obigen Nachweisung ergibt sich, daß der bisher mit 18 000 000 Mark ausgestattete Eisenbahnfonds durch entsprechende Darlehensgewährungen erschöpft ist, und es entsteht die Frage, ob derselbe mit neuen Mitteln ausgestattet und die Darlehensgewährung in der bisherigen Weise fortgesetzt werden soll. Der Provinzialauschuß, welcher diese Fragen in seinen Sitzungen am 18. Oktober und 29. November 1898 eingehend geprüft hat, ist zu einer Verneinung derselben gekommen. Maßgebend für diese Entschliebung war in erster Linie der Umstand, daß die Voraussatzung des letzten (40.) Provinziallandtages nicht eingetroffen ist, welche die weitere Verstärkung des Darlehens-Fonds um 6 000 000 Mark hauptsächlich begründet hatte.

Schon in der entsprechenden Denkschrift des Provinzialauschusses vom 23. Februar 1897, mit welcher dem 40. Provinziallandtage die Anträge wegen weiterer Geldmittel vorgelegt wurden, war hervorgehoben worden, daß die bisherigen Darlehensbewilligungen fast ausnahmslos den leistungsfähigeren Kreisen zugefallen seien und daß nunmehr auch solche Bahnen an die Reihe kommen würden, deren Rentabilität weniger augenfällig sei und daher erst recht der Unterstützung durch Gewährung billigen Baukapitals bedürften. In ähnlichem Sinne äußerte sich auch der Berichterstatter der III. Fachkommission über die Vorlage in der Sitzung des Provinziallandtages vom 15. März 1897, worauf die Erhöhung des Fonds beschlossen wurde. Nach Kenntnisaufnahme der obigen Nachweisung wird man nun nicht zweifelhaft sein können, daß die gesammten Mittel des Eisenbahnfonds leistungsfähigeren Kreisen und Gemeinden bezw. Bezirken zugeflossen sind, weil aus den ärmeren Kreisen Anträge beim Provinzialauschusse überhaupt nicht gestellt wurden. Es muß daraus der Schluß gezogen werden, daß ärmeren Bezirken und wenig leistungsfähigen Korporationen überhaupt mit der bisherigen Art der Unterstützung von Kleinbahnen nicht geholfen werden kann, da für sie auch die bisherigen günstigen Bedingungen — Darlehen zu 3% — noch zu ungünstig sind, um mit denselben die Gefahr eines Bahnunternehmens übernehmen zu können. Dies gilt besonders von den weniger wohlhabenden Gebirgskreisen im Süden der Provinz mit überwiegend landwirthschaftlicher Bevölkerung, während man andererseits annehmen kann, daß die Bezirke, in welche die Kleinbahn-Darlehen bisher geflossen sind, auch ohne die günstigen Bedingungen der letzteren die betreffenden Kleinbahnen, welche meistens den Verkehr in wohlhabenden und verkehrreichen Gegenden vermitteln und ohnehin meistens eine Rente abwerfen werden, erhalten haben würden.

Der billige Zinsfuß der provinziellen Kleinbahn-Darlehen ist hier in vielen Fällen, jedenfalls zum großen Theil, dem Unternehmer zu Gute gekommen, welcher die Bahn für die betreffende Korporation baute, durch das Darlehen billiges Baukapital erhielt und mitunter der Korporation

einen höheren Zinsfuß für das gesammte Baukapital vergütete, als letztere der Provinz zu zahlen hatte.

Der für die Kleinbahn-Darlehen bisher gewährte Zinsfuß von 3% entspricht auch nicht mehr den allgemeinen Zinsverhältnissen und der Lage des Geldmarktes. In den Jahren 1894 und 1897, als der Provinziallandtag den Zinsfuß für Kleinbahn-Darlehen auf 3% festsetzte, hatte man mit einem erheblich niedrigeren durchschnittlichen Zinsfuße zu rechnen als jetzt am Ende des Jahres 1898, und wenn man auch nicht annehmen kann, daß der augenblicklich hohe Zinsfuß für längere Zeit als ein normaler und dauernder sich halten wird, so steht doch fest, daß für längere Zeit der durchschnittliche Zinsfuß nicht unter 3½% sinken wird.

Daß diese Anschauung auch bei Instituten getheilt wird, welche lediglich gemeinnützigen Interessen dienen, beweist z. B. das Vorgehen der preußischen Centralgenossenschaftskasse, welche nach sehr langem Zuarbeiten und erst, nachdem die Reichsbank ihren Diskontsatz im April 1898 auf 4% bezw. 5% festgesetzt hatte, vom 1. Oktober 1898 ab den Zinsfuß für Vorschüsse von 3% auf 4% erhöht hat. Nachdem die Reichsbank nunmehr im November 1898 den Diskont abermals, und zwar auf 6% bezw. 7% erhöht hat, ist man umsomehr zu der Annahme berechtigt, daß man mit einem höheren Zinsfuß auf längere Dauer zu rechnen haben wird. Unter diesen Umständen ist ein Zinsfuß von 3% für Kleinbahndarlehen nicht mehr als angemessen zu betrachten und seine Erhöhung geboten. Der Provinzialausschuß ist der Ansicht, daß dem Kleinbahnbau im Allgemeinen eine hinreichende Förderung dadurch zu Theil werden kann, daß die Landesbank angewiesen wird, Kreisen und sonstigen kommunalen Korporationen das zum Bau von Kleinbahnen erforderliche Kapital zu dem Zinsfuße der ländlichen Darlehen, anderen Darlehensnehmern zu demselben Zwecke zu den von der Landesbank der Rheinprovinz besonders festzusetzenden Bedingungen zu gewähren.

Wenn hiernach in Zukunft verfahren wird, so fällt die Nothwendigkeit, für die zu Zwecken von Kleinbahnbauten beanspruchten Darlehen einen Zuschuß von ½% aus Mitteln der Straßenverwaltung zu gewähren, fort. Die Zahlung dieses Zuschusses aus Mitteln der Straßenverwaltung erscheint aber auch um so weniger gerechtfertigt, als sich im Laufe der Zeit ergeben hat, daß die Provinzialstraßen durch den Bau von Kleinbahnen im Ganzen durchaus keine Entlastung, sondern eher eine größere Belastung erfahren haben.

In Bezug auf die bereits bewilligten Darlehen von 18 000 000 Mark besteht allerdings diese Verpflichtung der Straßenverwaltung zur Zahlung des halbprozentigen Zinszuschusses und ist demgemäß in den Etat der Straßenverwaltung — Unter-Etat B Eisenbahnfonds — der entsprechende Zinsbetrag eingestellt.

Der Provinzialausschuß hat sich sodann mit der weiteren Frage befaßt, in welcher Weise in den ärmeren Gegenden der Provinz mit überwiegend landwirtschaftlicher Bevölkerung die Errichtung von Kleinbahnen von Seiten der Provinz gefördert werden könne. Bei Erwägung der Mittel, welche diesem Zwecke dienen könnten, lag es nahe, dem Wege zu folgen, welchen seit Jahren die königliche Staatsregierung eingeschlagen hat, um das Kleinbahnwesen zu fördern. Derselben sind bekanntlich seit 1895 alljährlich durch Staatsgesetz 5 bezw. 8 Millionen Mark, bis jetzt im Ganzen 29 Millionen Mark, zur Unterstützung von Kleinbahnbauten zur Verfügung gestellt, wobei die königliche Staatsregierung im Wesentlichen nach folgenden Grundsätzen verfährt:

Es werden Unternehmen unterstützt, welche als Kleinbahnen im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 anerkannt sind, dem öffentlichen, besonders dem Verkehrsinteresse dienen und auch als wirtschaftliche und nützliche Unternehmen unterstützungswürdig erscheinen, die aber

ohne staatliche Mittel, wegen der Leistungsunfähigkeit der zunächst Beteiligten, nicht zu Stande kommen könnten. Dabei wird vorausgesetzt, daß die näher interessirten weiteren Kommunalverbände (Kreise, Provinzen) sich ebenfalls an der Unterstützung des Unternehmens betheiligen und entsprechende Vorleistungen, insbesondere hinsichtlich des Grunderwerbs oder in anderer Weise übernehmen. Form und Höhe der Staatsunterstützungen werden nach Lage des Falles bestimmt, eine Zinsgarantie ist ausgeschlossen und die Gewährung von Darlehen (es sind solche mit $1\frac{1}{2}\%$ — 2% Zinsen und 1% Tilgung ausgiehen) nur da erfolgt, wo besondere Gründe gerade für diese Form der Beihilfen sprechen. In den meisten Fällen wird die Betheiligung des Staates an dem Unternehmen unter Gleichberechtigung mit den andern Zeichnern des Anlagekapitals besonders den höheren Kommunalverbänden gewählt. Beihilfen à fonds perdu werden nur in Ausnahmefällen und in mäßigen Beträgen gewährt. Die Zahlung der staatlichen Beihilfen erfolgt auf den Nachweis, daß das ganze erforderliche Anlagekapital und der Grunderwerb sicher gestellt sind.

Diese Grundsätze, betreffend die staatliche Unterstützung des Kleinbahnwesens, sind in einem Schreiben des Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz vom 6. Mai 1895 niedergelegt, das dem gerade damals versammelten 39. Rheinischen Provinziallandtage mitgetheilt wurde und diesen zu dem am 8. Mai 1895 gefaßten Beschlusse veranlaßte:

„den Provinzialausschuß zu ermächtigen in einzelnen Fällen, wo dieses zur Erlangung einer staatlichen Unterstützung für den Bau von Kleinbahnen erforderlich ist, weitergehende Unterstützungen, wie solche in dem Beschlusse des Provinziallandtags vom 3. Mai cr. vorgesehen sind, zu bewilligen unter dem Vorbehalte der Erstattung eines Berichtes und weiterer Vorschläge an den nächsten Provinziallandtag.“

Einen Gebrauch von der hiermit dem Provinzialausschusse ertheilten Ermächtigung hat der letztere bisher nicht machen können, da ihm entsprechende Anträge von irgend einer Seite nicht zugegangen sind. Ueberhaupt ist bis jetzt, soweit hier bekannt geworden ist, mit Ausnahme eines einzigen Falles von den Beihilfen der Staatsregierung keine auf die Rheinprovinz entfallen, und in diesem einzigen Falle handelte es sich offenbar um ganz eigenartige Verhältnisse, indem der Staat einer Aktiengesellschaft eine geschenkweise Beihilfe für bereits bestehende Bahnlirien in Höhe von 160 000 Mark überwies.

Es erscheint nun wünschenswerth, daß der Provinziallandtag, um den Bau von Kleinbahnen in ärmeren Bezirken der Provinz, besonders solchen mit überwiegend landwirtschaftlichem Charakter, zu ermöglichen, dem Provinzialausschusse die oben erwähnte Vollmacht erneuert.

Es ist übrigens bei diesem Vorgehen nicht an ein Eingreifen der Provinz in größerem Umfange gedacht, vielmehr angenommen, daß es sich zunächst nur um einen Versuch handelt und nur Nothfälle in Frage kommen, in denen eine weitergehende Betheiligung als die bisherige erforderlich ist, um einem der wirtschaftlichen Aufschließung dringend bedürftigen, aber nicht leistungsfähigen Landestheil die Wohlthaten einer Kleinbahn zuzuführen.

Wie hoch etwa eingehende Anträge dieser Art die Mittel der Provinz in Anspruch nehmen werden, läßt sich natürlich z. Bt. nicht übersehen, da bis jetzt noch keine solche Ersuchen an die Provinz gerichtet sind; es wird aber angenommen, daß es sich im Einzelnen nicht um allzu hohe Beträge handeln wird. Wenn man daher die Gesamtsumme, bis zu welcher auf diesem Gebiete überhaupt gegangen werden soll, etwa auf 1 Million Mark beziffert, so würde man damit nach Meinung des Provinzialausschusses zunächst dem dringendsten Bedürfnisse entsprechen können.

Die von der Provinz nach den staatlichen Grundsätzen zu gewährenden Beihilfen würden, wie die Kleinbahndarlehen, auch aus den Mitteln der Landesbank zu entnehmen und dieser seitens

des Provinzialverbandes mit $3\frac{1}{2}\%$ bzw. dem üblichen Zinssatze für ländliche Darlehen zu verzinsen sein. Zur Deckung dieser Zinsenleistungen würde die Provinz ihrerseits die Einnahmen verwenden, welche ihr aus ihrer Kapitalanlage bei den betreffenden Unternehmungen oder als Zinsen von gewährten Darlehen zufließen, den Rest aber aus eigenen besonderen Mitteln decken müssen. Nimmt man nun an, daß von dem $3\frac{1}{2}\%$ prozentigen Zinsbetrage von 1 Million Mark = 35 000 Mark etwa die Hälfte = $1\frac{3}{4}\%$ von 17 500 Mark durch die Kleinbahn-Unternehmung gedeckt werden, so würde höchstens der weitere Betrag von 17 500 Mark dem Provinzialverbande zur Last fallen und auf den entsprechend zu erhöhenden Eisenbahnfonds zu nehmen sein.

Um dem Provinziallandtage ein Bild über die Entwicklung des Kleinbahnwesens in der Rheinprovinz zu geben, ist die anliegende Zusammenstellung angefertigt, welche insbesondere auch ersehen läßt, in welchem Maße die Provinzialstraßen durch Kleinbahnen in Anspruch genommen sind. Dabei darf nicht unterlassen werden, besonders hervorzuheben, daß die Erfahrungen der letzten Jahre fortgesetzt gezeigt haben, wie die Lage der Bahnen auf dem auch dem übrigen Verkehr offen stehenden Straßenkörper eine schwere Belästigung sowohl für den Verkehr und die Straßenverwaltung wie auch für das Bahnunternehmen selbst ist, das fortgesetzte Wegebeschädigungen zu beseitigen hat und im Betriebe sehr behindert ist.

In Folge dessen hat der Provinzialausschuß im Jahre 1898 beschlossen, überall da, wo dies technisch möglich und wirtschaftlich richtig ist, die Bestimmungen im § 7 der Bedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen streng zu handhaben, in denen Folgendes vorgeschrieben ist:

„Die Lage der Bahn auf der Straße ist, wenn irgend möglich, so zu wählen, daß sowohl dem Straßenverkehr als auch dem Bahnverkehr je ein für sich abgetrennter Theil der Straße zugewiesen werden kann. Demzufolge ist das durchgehende Bahngleise in der Regel auf die Seite des Materialienbanketts in möglichster Entfernung von der Straßenfahrbahn zu verlegen. Hierbei wird unter Umständen die zunächst liegende Baumpflanzung zu entfernen, sowie der Straßengraben zur Bahnanlage mit zu benutzen sein.“

Dabei wird Seitens des Provinzialausschusses noch besonders gefordert, daß zwischen dem der Bahn und dem dem allgemeinen Verkehr reservirten Theile der Straße thunlichst eine neue Baumreihe oder andere Schutzvorrichtung hergestellt wird, um beiderseits einen angemessenen Abschluß der Anlage zu gewinnen.

Im Uebrigen haben sich die allgemeinen Bedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen zu Kleinbahnen im Wesentlichen bewährt; nur ist es erforderlich geworden, in einzelnen Fällen eine präzisere, Zweifel ausschließende Fassung der Bedingungen, namentlich hinsichtlich der Verpflichtung der Kleinbahnen zu Ausbesserungen und Anlagen auf den Straßen, in die Verträge aufzunehmen, wobei man von dem Grundsatz des § 18 der allgemeinen Bedingungen ausging, daß alle durch das Bahnunternehmen verursachten Schäden auch von diesem zu ersetzen sind.

Hiernach beantragt der Provinzialausschuß:

„Der Provinziallandtag wolle beschließen:

Die Beschlüsse des Rheinischen Provinziallandtages betreffs Förderung von Bahnunternehmungen erhalten in folgenden Bestimmungen statt der bisherigen folgende Fassung:

(Der Provinziallandtag ermächtigt den Provinzialausschuß zur Förderung von Bahnunternehmungen:)

Bisherige Fassung:

II.

2. Kommunalverbänden oder Bahnunternehmungen, für welche Kommunalverbände volle Gewähr leisten, die nach Prüfung des Landesdirektors zur ordnungsmäßigen Herstellung und Ausrüstung einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahn erforderlichen Geldmittel aus Mitteln der Landesbank als Kreis- oder Gemeinbedarlehen zu 3% Zinsen und 1% jährlicher Tilgung zur Verfügung zu stellen.

III.

Der Provinziallandtag beschließt, die vorbezeichneten Darlehen durch die Landesbank unter der Bedingung gewähren zu lassen, daß der Provinzialverband der Landesbank gegenüber für $\frac{1}{2}$ % Zinsen der Darlehen aufzukommen hat.

IV.

Die Gesamtsumme der Darlehen darf vor weiterer Beschlußfassung des Provinziallandtages 18 000 000 Mark nicht übersteigen.

IVa.

Fehlt bisher.

Neue Fassung:

II.

2. Kommunalverbänden oder Bahnunternehmungen, für welche Kommunalverbände volle Gewähr leisten, die nach Prüfung des Landeshauptmannes zur ordnungsmäßigen Herstellung und Ausrüstung einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahn erforderlichen Geldmittel aus Mitteln der Landesbank unter den jeweiligen, für ländliche Darlehen geltenden Bedingungen zur Verfügung zu stellen, anderen Unternehmern von Bahnen dagegen die erforderlichen Darlehen zu den von der Landesbank besonders festzusetzenden Bedingungen zu gewähren.

III.

Fällt weg.

IV.

Fällt weg.

IVa

Beniger leistungsfähigen Kommunalverbänden einen Theil der zur Herstellung und Ausrüstung von Kleinbahnen erforderlichen Geldmittel unter den zur Zeit bei der Königlichen Staatsregierung für die finanzielle Förderung von Kleinbahnen geltenden Bedingungen und unter der Voraussetzung zu gewähren, daß auch Seitens des Staates eine entsprechende Beihilfe für das Unternehmen gegeben wird.

Bisherige Fassung:

V.

Vom 1. April 1894 ab soll ein besonderer Eisenbahnfonds gebildet und zur Dotirung desselben außer dem von den Kleinbahnunternehmungen aufkommenden Entgelt ein Betrag von vorläufig 60 000 Mark aus dem Fonds für den Neubau von chausfirten Wegen entnommen sowie zur Förderung von Bahnunternehmungen in der vorstehend unter II bezeichneten Weise verwendet werden.

Neue Fassung:

V.

Der dem Etat für die Verwaltung und Unterhaltung der Provinzialstraßen beigegebene Unter-Etat B über die Verwendung des Eisenbahnfonds wird in Einnahme und Ausgabe so dotirt, daß die auf demselben ruhenden, bisher begründeten und in Zukunft noch zu begründenden Verpflichtungen erfüllt werden können.

Düsseldorf, den 29. November 1898.

Der Provinzialausschuß:

Janßen,
Vorsitzender.

Dr. Klein,
Landeshauptmann.

Zusammenstellung

der

bis zum 31. Dezember 1898 in der Rheinprovinz genehmigten bezw. im Ban begriffenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen mit Ausnahme der Staatseisenbahnen.

Anmerkung. Die Zusammenstellung enthält:

- a) diejenigen Bahnen, welche nach Erlaß des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 neu entstanden und, sei es auf Grund dieses Gesetzes, sei es auf Grund des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, genehmigt worden sind;
- b) auch alle derartige bereits vor Erlaß des Kleinbahngesetzes, sei es auf Grund allgemeiner polizeilicher Vorschriften, sei es auf Grund des eben erwähnten Eisenbahngesetzes genehmigte Bahnen, gleichgültig ob das Unternehmen bis jetzt dem Kleinbahngesetze unterstellt worden ist oder nicht.

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung ist	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
I. Regierungsbezirk					
1	Düren-Virkesdorf und Virkesdorf-Soven-Merken	Düren'er Dampfstraßenbahn-Aktiengesellschaft	Regierungs-Präsident	a. 2. Dezember 1891 als Dampfstraßenbahn für den Güterverkehr, b. 19. Mai 1894 als Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr,	bis 31. Dezember 1936
2	Kachen'er (Stadt-) Straßenbahnen innerhalb der Stadtbezirke Kachen und Burtscheid	Kachen'er Kleinbahngesellschaft	a. die Bürgermeister von Kachen und Burtscheid bezw. die Polizeidirektion zu Kachen b. Regierungs-Präsident	im Jahre 1880	verschiedene Zeitabschnitte
3	Landkreis Kachen'er Kleinbahnen: a. Haaren-Weiden-Linden b. Oppen-Vardeberg c. Rothe Erde-Eilenborf d. Forst-Brand	Landkreis Kachen	Regierungs-Präsident	8. November 1894 12. November 1895	bis 1. Januar 1937 50 Jahre von Tage der Betriebsöffnung (22. August 1896) ab desgl. vom 12. Oktober 1896 ab desgl. vom 1. Oktober 1898 ab
		desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
		desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
		desgl.	desgl.	18. Februar 1897	desgl.
		desgl.	desgl.	6. April 1897	desgl.

Genehmigt auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite	Länge der Bahn	Davon		Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehns		
					auf eigenem Bahnkörper	auf Straßen				
						überhaupt			auf Provinzialstraßen	
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Kachen.										
a. allgemeiner polizeilicher Vorschriften	Personen- und Güterverkehr	Dampf	1,000	5 706,6	—	5 306,6	3 180	5 706,6	120 000	
b. des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892, nachdem sich das Unternehmen in Gemäßheit des § 53 den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen hatte.						auf fremdem Gelände 400				
c. des Kleinbahngesetzes										
a. allgemeiner polizeilicher Vorschriften	vorläufig Personenverkehr	a. Pferde	1,000	23 023	—	23 023	14 495	23 023	—	
b. des Kleinbahngesetzes		b. Elektrizität								
c. des Kleinbahngesetzes	Personen- und Güterverkehr	Elektrizität	1,000	6 260						
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	4 350		13 620	10 720	13 620	500 000	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	3 010						
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	4 160		4 160	4 160	4 160	—	
				zu übertragen	46 509,6	—	46 509,6	32 555	46 509,6	620 000

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung ist	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
3	e. Grefsenich - Eschweiler - Rinzweilert - Alsdorf	Landkreis Aachen	Regierungs-Präsident	27. Februar 1897 6. April	50 Jahre
	f. Mariadorf-Linden	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
	g. Eilendorf-Stolberg	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
	h. Stolberg-Bicht	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
	i. Eschweiler-Nöhe-Pumpe-Atsch	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
	k. Eschweiler-Rathhaus-Eschweiler-Rhein. Bahn	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
4	Eupener Kleinbahn	Eupener Kleinbahn-Gesellschaft	desgl.	28. August 1896	99 Jahre
5	Vom Bahnhof Stolberg (Rheinisch) bis Ober-Stolberg (Hammer)	Aachener Kleinbahn-Gesellschaft	Die Bürgermeister zu Stolberg, Eschweiler und Forst	17. Mai 1881	unbestimmte Zeit
II. Regierungsbezirk					
6	Von Hennef nach Asbach	Broelthal'er Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu Hennef a. d. Sieg	Allerhöchste Concessions-Urkunde	27. Oktober 1889	dauernd
7	Coblenzer Straßenbahn: a. Von der Coblenzer Schiffbrücke bis Capellen	Coblenzer Straßenbahn-Aktiengesellschaft	a. Polizeidirektion und Stadt Coblenz	1. April 1887 7. August (für die Strecke von der Schiffbrücke bis Laubach)	45 Jahre
			b. Landrath	31. Mai 1890 (für die Strecke von Laubach bis Capellen)	30 Jahre
	b. Von Coblenz nach Coblenz-Neuendorf	desgl.	Regierungs-Präsident	13. April 1897	50 Jahre
	c. Von Coblenz nach Ehrenbreitstein	desgl.	desgl.	24. April 1897	99 Jahre

ertheilt auf Grund	Betriebs-zweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebs-kraft (thierische Kraft, Dampf, Elektricität)	Spurweite	Länge der Bahn	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens	
					auf eigenem Bahnkörper	auf Straßen				
						überhaupt	auf Provinzialstraßen			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
des Kleinbahngesetzes	Personen- und Güterverkehr	Elektricität	1,000	46 509,0	18 000	12 800	46 509,0	32 555	46 509,0	620 000
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	3 000	—	—	3 000	3 000	3 000	—
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	4 150	2 850	1 300	4 150	1 300	4 150	—
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	7 411	900	6 511	7 411	5 211	7 411	—
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	6 300	800	5 500	6 300	3 750	6 300	—
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	2 105	—	2 105	2 105	585	2 105	—
desgl.	desgl.	Dampf	1,435	1 500	200	1 300	—	—	—	—
allgemeiner polizeilicher Vorschriften	Personenverkehr	Pferde, demnächst Elektricität	1,000	3 668	—	3 668	3 413	3 668	—	—
Coblenz.										
des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838	Personen- und Güterverkehr	Dampf	0,785	10 360	nicht bekannt		—	10 360	—	—
allgemeiner polizeilicher Vorschriften	desgl.	Pferde, demnächst Elektricität	1,000	11 614	—	11 614	3 200	11 614	—	—
des Kleinbahngesetzes	Personenverkehr	desgl.	1,000	nicht bekannt			464	—	—	—
desgl.	Personen- und Güterverkehr	Elektricität	1,000	2 620	1 200	1 420	960	—	—	—
				zu übertragen	117 237,0	18 750	88 127,0	54 438	113 117,0	620 000

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung ist	
				am	auf
1	2	3	4	5	6

III. Regierungsbezirk

17	Düsseldorfer Straßenbahn: 1. innerhalb des Stadtbezirkes 2. Strecken außerhalb des Stadtbezirkes: a. Von der Schützenstraße in Düsseldorf nach Grafenberg b. Vom Bahnhof Düsseldorf-Grafenberg nach Rath c. Von Rath nach Ratingen	Eigentümerin der Bahn mit Ausschluß der Betriebsmittel: Stadtgemeinde Düsseldorf. Betriebsunternehmer: Direktor von Tippelskirch als Pächter desgl. Straßenbahndirektor von Tippelskirch desgl.	Stadt Düsseldorf Regierungs-Präsident desgl. desgl.	29. August 1875 2. April 1895 6. April 1897 30. März 1897 7. August 1897	dauernd dauernd unbestimmte Zeit 40 Jahre
18	R.-Glabbad-Rheydt'er Straßenbahn	Städte R.-Glabbad und Rheydt	die Städte R.-Glabbad und Rheydt	im Jahre 1881	bis 19. Februar 1921
19	Krefeld-Merdingen Lokalbahn. Strecken: a. Krefeld-Merdingen b. Krefeld-Hülö c. Krefeld-Fischeln	Aktiengesellschaft Krefeld-Merdingen Lokalbahn zu Krefeld	Regierungs-Präsident	14. Juni 1881	unbestimmte Zeit
20	Duisburg-Muhrort'er Straßenbahn	Allgemeine Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft zu Berlin	desgl.	16. Oktober 1881	50 Jahre, am 20. Januar 1888 verlängert bis 2. November 1897 verlängert bis 16. September 1938

erteilt auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite	Länge der Bahn	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehns
					auf eigenen Bahnkörper	auf Straßen			
						überhaupt	auf Provinzialstraßen		
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Düsseldorf.

allgemeiner polizeilicher Vorschriften	Personenverkehr	Pferde, demnächst Elektrizität	1,435	20 964	—	20 964	—	20 964	—	
des Kleinbahngesetzes	desgl.	Elektrizität	1,435	2 865	—	2 865	—	2 865	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,435	3 230	3 200	30	—	3 230	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,435	3 820	540	3 280	3 280	3 820	—	
allgemeiner polizeilicher Vorschriften	desgl.	Pferde	1,435	5 228	—	5 228	—	5 228	—	
desgl.	desgl.	Dampf (auf einer Strecke von etwa 2 km innerhalb der Stadt Krefeld findet der Betrieb mit Pferden statt)	1,000	7 500	500	7 000	7 108	7 500	—	
				6 800	—	6 800		6 800	—	
				3 200	—	3 200		3 200	—	
desgl.	desgl.	Elektrizität	1,435	5 000	—	5 000	1 304	5 000	—	
zu übertragen					221 808,6	57 234	149 014,6	78 582	208 638,6	1 766 000

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung ist	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
21	Duisburg-Broider Straßenbahn	Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft zu Berlin	Regierungs-Präsident	12. April 1882 für die Strecke Duisburg-Ronning, 8. August 1883 und 19. März 1888 für die ganze Strecke	bis 22. Juli 1932 bis 16. September 1938
22	Von Wermelskirchen nach Burg	Ronsdorf-Rüngsten'er Eisenbahngesellschaft zu Ronsdorf	a. Allerhöchste Conzeptions-Urkunde b. Regierungs-Präsident	21. Juli 1888 5. April 1897 21. Juni	bauernd
23	Von Ronsdorf nach Rüngsten	desgl.	a. Allerhöchste Conzeptions-Urkunde b. Regierungs-Präsident	18. November 1889 5. April 1897 21. Juni	desgl.
24	Essen'er Straßenbahn. Strecken: a. Von Essen über Alteneffen nach Nordstern und von da bis zur Kreisgrenze b. Von Essen über Altendorf nach Vorbeck c. Von Essen nach Rüttenscheid d. Von Rüttenscheid nach Bredenev	Süddeutsche Eisenbahngesellschaft zu Darmstadt desgl. desgl. Eigentümer: Gemeinde Zweihonnschaften, Bau- und Betriebs-Unternehmer: Eisenbahn-consortium Darmstädter Bank zu Darmstadt und Hermann Bachstein zu Berlin	Regierungs-Präsident desgl. desgl. desgl.	18. Juli 1890 16. Dezember 31. März 1892 9. April 1893 5. August 27. März 1896	desgl. desgl. desgl. desgl.

Arbeitsart	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite m	Länge der Bahn m	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe m	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens M	
					auf eigenem Bahnhöfper m	auf Straßen				
						überhaupt m	auf Provinzialstraßen m			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
				Uebertrag	221 808,6	57 234	149 014,6	78 582	208 638,6	1 766 000
allgemeiner polizeilicher Vorschriften	Personenverkehr	Elektrizität	1,435	7 600	—	7 600	—	7 600	—	
a. des Eisenbahngesetzes	Personen- und Güterverkehr	Dampf	1,000	11 200	4 700	6 500	6 010	11 200	—	
b. des Kleinbahngesetzes, nachdem sich das Unternehmen in Gemäßheit des § 53 den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen hatte										
a. desgl.	desgl.	desgl.	1,000	15 100	1 800	9 090	3 769	15 100	—	
b. desgl.										
a. allgemeiner polizeilicher Vorschriften	Personenverkehr	Elektrizität	1,000	9 260	—	9 260	36 (auf Straßenbrücken)	9 260	—	
b. des Kleinbahngesetzes	desgl.	desgl.	1,000	7 360	1 000	6 360	—	7 360	—	
des Kleinbahngesetzes	desgl.	desgl.	1,000	3 520	—	3 520	—	3 520	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	1 818	—	1 818	1 530	1 818	—	
				zu übertragen	277 666,6	64 734	193 162,6	89 927	264 496,6	1 766 000

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung ist	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
24	e. Vom Viehoferplatz in Essen durch die Grabenstraße nach dem Limbederplatz	Eigentümer: Stadt Essen, Bau- und Betriebsunternehmer wie bei d	Regierungs-Präsident	20. Juli 1896	dauernd
	f. Vom Limbederplatz durch die Limbeder-Chaussee und Segerothstraße nach dem Segerothfriedhofe	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
	g. Von Borbeck bis zur Grenze der Stadtgemeinde Oberhausen	Gemeinde Borbeck, Bau- und Betriebsunternehmer wie bei d	desgl.	29. August 1896	desgl.
	h. Von Essen nach Gelsenkirchen mit Abzweigung nach Caterberg	Stadt Essen und Landgemeinden Stoppenberg, Schonnebeck, Caterberg und Rotthausen, Bau- und Betriebsunternehmer wie bei d	desgl.	24. Juli 1896 15. September	desgl.
	i. Von Essen nach Steele	Städte Essen und Steele sowie Landgemeinde Huttrop, Bau- und Betriebsunternehmer wie bei d	desgl.	28. Mai 1896	desgl.
	k. Von Essen nach Frohnhausen	Stadt Essen und Gemeinde Altendorf, Bau- und Betriebsunternehmer wie bei d	desgl.	desgl.	desgl.
	l. Von Borbeck nach Bottrop	Gemeinden Borbeck und Bottrop, Bau- und Betriebsunternehmer wie bei d	desgl.	3. November 1896	desgl.
	m. Von der Grenze zwischen der Provinz Westfalen und der Rheinprovinz bei Carnap nach Horst	Gemeinde Horst, Bau- und Betriebsunternehmer wie bei d	desgl.	23. September 1897	40 Jahre

Genehmigt auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite	Länge der Bahn	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens	
					auf eigenem Bahnkörper	auf Straßen				
						überhaupt	auf Provinzialstraßen			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
				Uebertrag	277 666,6	64 734	193 162,6	89 927	264 496,6	1 766 000
des Kleinbahngesetzes	Personenverkehr	Elektrizität	1,000	750	—	750	—	750	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	1 480	—	1 480	—	1 480	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	5 700	340	5 360	945	5 700	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	10 800	—	10 800	3 437	10 800	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	5 200	—	5 200	—	5 200	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	3 950	—	3 950	—	3 950	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	6 100	—	6 100	3 086	6 100	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	nicht bekannt			—	—	—	
zu übertragen				311 646,6	65 074	226 802,6	97 395	298 476,6	1 766 000	

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung erteilt	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
25	Barmen-Nonsdorfer Straßenbahn. Strecken: a. Zahnradbahn von Barmen nach Tölleturm b. Reibungsbahn von Tölleturm nach Nonsdorf	Actiengesellschaft Barmer Vergbahn zu Barmen Bauunternehmer für Strecke a.: Siemens & Halske zu Berlin	Regierungs-Präsident	19. Januar 1892	dauernd
26	Kemscheid'er Straßenbahn	Kemscheider Straßenbahn- gesellschaft zu Kemscheid	desgl.	13. August 1892	desgl.
27	Elektrische Straßenbahn in Barmen	Stadt Barmen	desgl.	17. April 1894 30. April 1895 5. September 1895 26. Oktober 1895 26. Decemb. 1895 28. Decemb. 1895 7. Juni 1897	desgl.
28	Vom Bahnhof nach dem Orte Schlebusch	Gemeinde Schlebusch	desgl.	9. Februar 1895	desgl.
29	Elektrische Straßenbahn Nord-Süd in Elberfeld	Stadt Elberfeld, Bau- und Betriebsunter- nehmer: Elektrische Straßenbahn Barmen-Elberfeld, Actien- gesellschaft zu Elberfeld	desgl.	8. Oktober 1895	desgl.

auf Grund	Betriebs- zweck (Personen- und Güterver- kehr oder einer derselben)	Betriebs- kraft (thierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spur- weite m	Länge der Bahn m	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe m	Betrag des von der Provinz be- willigten Darlehens M	
					auf eigenem Bahn- körper m	auf Straßen				
						überhaupt m	auf Provin- zialstraßen m			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
				Uebertrag	311 646,8	65 074	226 802,8	97 395	298 476,8	1 766 000
allgemeiner polizeilicher Vorschriften	Personen- verkehr	Elektrizität	1,000	1 630	1 180	450	—	1 630	—	
	Personen- und Güter- verkehr	desgl.	1,000	4 320	2 620	1 700	—	4 320	—	
des Kleinbahngesetzes	Personen- verkehr	desgl.	1,000	9 287	—	9 287	—	9 287	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,435	9 300	—	9 300	—	9 300	—	
desgl.	Personen- und Güter- verkehr	Dampf	1,000	3 540	—	3 540	3 400	—	—	
desgl.	Personen- verkehr	Elektrizität	1,000	4 261	—	4 261	—	4 261	—	
zu übertragen					343 984,8	68 874	255 340,8	100 795	327 274,8	1 766 000

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
30	Barmen-Elberfeld'er Straßenbahn	Elektrische Straßenbahn Barmen-Elberfeld, Aktiengesellschaft zu Elberfeld.	a. Städte Barmen und Elberfeld b. Regierungs-Präsident	im Jahre 1872 5. Dezember 1895	20 Jahre bis Ende 1909
31	Von Nees nach Empel	Stadt Nees'er Anschlussbahn, Gesellschaft m. b. H. zu Nees, Bau- und Betriebsunternehmer: Havesstadt & Contag zu Wilmersdorf-Berlin	Regierungs-Präsident	10. Dezember 1895	60 Jahre
32	Straßenbahnen der Stadt Oberhausen. a. In Oberhausen b. Von Oberhausen nach Sterkrade c. Von Oberhausen nach Osterfeld	Stadt Oberhausen	desgl.	3. April 1896 21. Septemb. 1897	dauernd
		desgl.	desgl.	2. November 1896 21. Septemb. 1897	desgl.
		desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
33	Kreis Ruhrort'er Straßenbahnen. a. Von Ruhrort nach Meiderich b. Von Ruhrort (Waage) nach Ruhrort (Bahnhof), Laar, Beed, Bruchhausen c. Von Meiderich (Bahnhof) nach Mühlenfeld, Laar bis zur Einmündung in die Strecke zu b d. Von Ruhrort nach der Homberger Fähre	Kreis Ruhrort'er Straßenbahn-Aktiengesellschaft Ruhrort	desgl.	17. Mai 1896	bis 16. Sept. 1938
34	Elektrische Straßenbahn Holthausen-Mülheim-Styrum und Mülheim-Geissen	Stadt Mülheim a. d. Ruhr	desgl.	8. Juli 1896	dauernd

erteilt auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite	Länge der Bahn	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens	
					auf eigenem Bahnhöfen	auf Straßen				
						überhaupt	auf Provinzialstraßen			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
				Uebertrag	343 984,6	68 874	255 340,6	100 795	327 274,6	1 766 000
a. allgemeiner polizeilicher Vorschriften b. des Kleinbahngesetzes	Personenverkehr desgl.	Pferde Elektrizität	1,435	11 800	—	11 800	—	11 800	—	
des Kleinbahngesetzes	Personen- und Güterverkehr	Dampf	1,000	6 139	—	6 139	1 055	6 139	200 000	
desgl.	Personenverkehr	Elektrizität	1,000	7 400	—	7 400	—	7 400	1 150 000	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	3 700	—	3 700	—	3 700		
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	1 300	—	1 300	—	1 300		
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	16 000	250	15 750	4 073	16 000	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	12 000	—	12 000	—	12 000	1 600 000	
zu übertragen					402 323,6	69 124	313 429,6	105 923	385 613,6	4 716 000

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung erteilt	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
35	Elektrische Straßenbahn von Steele über Aray und Kotthausen nach Gelsenkirchen mit Abzweigung von Kotthausen nach dem Viehagen sowie von Steele nach Spillenburg	Stadt Steele und Landgemeinden Aray und Kotthausen bezw. Aktiengesellschaft der Bochumer Gelsenkirchener Straßenbahnen, Bau- und Betriebsunternehmer: Siemens & Halske zu Berlin	Regierungs-Präsident	25. August 1896	dauernd
36	Elektrische Straßenbahn von Barmen nach Schwelm und nach dem Schwelm'er Brunnen	Städte Barmen und Schwelm	desgl.	26. Oktober 1896	desgl.
37	Kleinbahn von Wülheim a. Rhein nach Levertusen	Firma Farbenfabriken vorm. Bayer & Cie. zu Elberfeld, Aktiengesellschaft zu Elberfeld	desgl.	30. Oktober 1896	99 Jahre
38	Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Bohwinkel	Continental Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Nürnberg	desgl.	31. Oktober 1896	75 Jahre
39	Elektrische Straßenbahn der Stadt Solingen einschließlich Solingen-Höhscheid	Stadt Solingen, Betriebsunternehmer: Union Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin	desgl.	30. Dezember 1896 11. Mai 1897 17. August 1897	dauernd
40	a. Von Elberfeld über Neviges nach Belbert mit Abzweigung von Neviges nach Langenberg	Aktiengesellschaft Bergische Kleinbahnen zu Elberfeld	desgl.	21. Mai 1897	45 Jahre
	b. Belbert-Heiligenhaus-Höfel	desgl.	desgl.	vorläufige zum Bau am 11. Februar 1898	—

auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite m	Länge der Bahn m	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe m	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens M
					auf eigenem Bahnterritor	auf Straßen			
						überhaupt m	auf Provinzialstraßen m		
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
des Kleinbahngesetzes	Personenverkehr	Elektrizität	1,000	402 323,6 9 680	69 124 —	313 429,6 9 680	105 923 4 600	385 613,6 9 680	4 716 000 —
desgl.	desgl.	desgl.	1,435	9 200	—	9 200	—	9 200	—
desgl.	Personen- und Güterverkehr	Dampf	1,435	7 044	7 044	—	—	7 044	—
desgl.	Personenverkehr	Elektrizität	—	13 300	—	13 300	—	—	—
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	7 120	—	7 120	930	7 120	690 000
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	18 500	18 500	—	14 790	12 915	—
desgl.	desgl.	Elektrizität und Dampf	1,000	noch nicht bekannt	—	7 424	—	—	—
zu übertragen				467 167,6	76 168	352 729,6 18 500	133 667	431 572,6	5 406 000

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung ist	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
41	Velbert-Werden	Gemeinde Siebenhonnshagen, Stadt Werden und Stadt Velbert	Regierungs-Präsident	vorläufige zum Bau Juni 1896	—
42	Düsseldorf-Bennath-Bohwinkel mit Abzweigung von Hilden nach Ohlig	Continental Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Nürnberg	desgl.	vorläufige zum Bau 13. November 1897	—
43	Im oberen Kreise Solingen	Gemeinde Solingen, Ohlig, Wald, Graesrath und Bohwinkel	desgl.	vorläufige zum Bau 4. Februar 1898	—
44	Düsseldorf-Krefeld	Rheinische Bahngesellschaft zu Düsseldorf	desgl.	4. November 1898	75 Jahre

IV. Regierungsbezirk

45	Kölnische Straßenbahn:	Kölnische Straßenbahngesellschaft zu Brüssel	Regierungs-Präsident bezm. Polizei-Präsident zu Köln	15. März 1877	25 Jahre
a.	Innerhalb der Stadt			29. Juli 1879	
b.	Von Köln (Neumarkt) nach Sülz (Klettenberg)	desgl.	Polizei-Präsident zu Köln	12. Februar 1895	bis 31. März 1916
c.	Von Köln (Neumarkt) bis zum Schlachthof	desgl.	desgl.	13. Mai 1895	bis 31. März 1902
d.	Von Köln-Chrenfeld nach Videnborf	desgl.	desgl.	28. März 1896	bis 18. Dezember 1924

erteilt auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Electricität)	Spurweite	Länge der Bahn	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens	
					auf eigenem Bahnkörper	auf Straßen				
						überhaupt	auf Provinzialstraßen			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
				Uebertrag	467 167,5	76 168	352 729,5	183 667	431 572,5	5 406 000
des Kleinbahngesetzes	Personenverkehr	Electricität	1,000	8 130	—	8 130	6 830	1 100	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	28 550	1 100	27 450	26 098	17 907	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	noch nicht bekannt			17 327	12 200	—	
desgl.	Personen- und Güterverkehr	desgl.	1,435	22 450	17 900	4 550	—	22 450	—	

Köln.

allgemeiner polizeilicher Vorschriften	Personenverkehr	Pferde	1,435	47 750	—	47 750	—	47 750	—	
des Kleinbahngesetzes	desgl.	desgl.	1,435	3 000	—	3 000	3 900	3 000	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,435	3 650	—	3 650	—	3 650	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,435	1 250	—	1 250	—	1 250	—	
				zu übertragen	581 947,5	95 168	448 509,5	187 822	540 879,5	5 406 000
						18 500				

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung ist	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
46	Jahrabahn von Königswinter nach dem Drachensfels	Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft zu Berlin	Regierungs-Präsident	29. August 1881	unbestimmte Zeit
47	Jahrabahn von Königswinter nach dem Petersberge	Petersberger Jahrabahn-Gesellschaft zu Königswinter	desgl.	24. November 1888	15 Jahre
48	Bonner Straßenbahn	Kommandit-Gesellschaft Bonner Straßenbahn, Havesstadt, Contag & Cie. zu Bonn	Oberbürgermeister zu Bonn	im Jahre 1890	40 Jahre
49	Heisterbacher Thalbahn (vom Rheinufer bei Niederdollendorf und dem dortigen Bahnhofe nach Heisterbacherrott und Girengelöbige)	Actiengesellschaft Heisterbacher Thalbahn zu Oberdollendorf a. Rh. Betriebsunternehmerin: Brühlthaler Eisenbahn-Actiengesellschaft zu Hennef	Regierungs-Präsident	a. 28. Juli 1889 b. 21. August 1893	bis 1. September 1934
50	Von der Coblenzerstraße zu Bonn über Godesberg nach Mehlem	Kommanditgesellschaft Bonner Straßenbahn Havesstadt, Contag & Cie. zu Bonn	desgl.	a. 18. August 1891 b. 14. August 1897	20 Jahre desgl.
51	Von Frechen nach Köln mit Abzweigung nach dem Güterbahnhofe Ehrenfeld	Gemeinde Frechen, Betriebs-Unternehmer: Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hiedemann & Cie. zu Köln	desgl.	5. Juni 1893	bis 31. Dezember 1923

Ertheilt auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Elektricität)	Spurweite	Länge der Bahn	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens	
					auf eigenem Bahnhöfen	auf Straßen				
						überhaupt	auf Provinzialstraßen			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
				Ueberstrag	581 947,6	95 168	448 509,6	187 822	540 879,6	5 406 000
das Unternehmen hat sich dem Kleinbahngesetze unterstellt	Personen- und Güterverkehr	Dampf	1,000	1 520	1 520	—	—	1 520	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	1 400	1 400	—	—	1 400	—	
desgl.	Personenverkehr	Pferde	1,000	5 350	—	5 350	—	5 350	—	
a. allgemeiner polizeilicher Vorschriften b. des Kleinbahngesetzes, nachdem sich das Unternehmen demselben unterstellt hat.	Personen- und Güterverkehr	Dampf	0,750	11 000	4 050	6 950	6 330	11 000	—	
das Unternehmen hat sich dem Kleinbahngesetze unterstellt	Personenverkehr	desgl.	1,000	10 540	5 927	4 613	1 300	10 540	—	
des Kleinbahngesetzes	Personen- und Güterverkehr auf der Hauptlinie, nur Güterverkehr auf der Güterbahn	desgl.	1,435 für die Güterbahn Frechen-Ehrenfeld 1,000 für die Personenbahn Frechen-Köln	13 889	3 357	10 532	6 158	13 889	—	
zu übertragen				625 646,6	111 422	475 954,6	201 610	584 578,6	5 406 000	
						18 500				

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung ist	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
52	Von Beuel über Hennef nach Waldbroel	Broelthal'er Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft zu Hennef a. d. Sieg	Allerhöchste Conzessionsurkunde	27. Oktober 1889	dauernd
53	Von Niederpleis nach Oberpleis	desgl.	desgl.	13. November 1890	desgl.
54	Von Hennef nach Kobach	desgl.	desgl.	27. Oktober 1889	desgl.
55	Von Niederpleis nach Siegburg	desgl.	desgl.	7. April 1897	desgl.
56	Anschlußbahn von Oberpleis nach Herresbach	desgl.	Regierungs-Präsident	29. August 1893	desgl.
57	Von Engelskirchen nach Marienheide	Kreis Summersbach, Bau- und Betriebsunternehmer: Lenz & Cie. zu Stettin durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft zu Köln	desgl.	30. September 1895	50 Jahre
58	Kleinbahnen des Kreises Eschkirchen: a. Von Völar nach Eschkirchen b. Von Kelsoff nach Nülheim zum Anschlusse an die Linie unter a.	Kreis Eschkirchen, Bau- und Betriebsunternehmer wie unter Nr. 57	desgl.	13. April 1894	desgl.
59	Vorgebirgsbahn Köln-Bonn	Aktien-Gesellschaft der Vorgebirgsbahn Köln-Bonn zu Köln	Allerhöchste Conzessionsurkunde	4. August 1894	dauernd
60	Kleinbahn von Beuel nach Honnef	Die Gemeinden Billich, Obercaffel, Nieder- und Oberdollendorf, Königswinter und Honnef	Regierungs-Präsident	9. Juni 1896	50 Jahre

Genehmigt auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite	Länge der Bahn	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens	
					auf eigenem Bahnhöfen	auf Straßen				
						überhaupt	auf Provinzialstraßen			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
				Uebertrag	625 646,0	111 422	475 954,0	201 610	584 578,0	5 406 000
des Eisenbahngesetzes	Personen- und Güterverkehr	Dampf	0,785	45 900		nicht bekannt	31 601	45 900	—	
desgl.	desgl.	desgl.	0,785	8 600		desgl.	1 030	8 600	—	
desgl.	desgl.	desgl.	0,785	23 600		desgl.	—	23 600	—	
desgl.	desgl.	desgl.	0,785	3 300	3 078	222	210	—	—	
des Kleinbahngesetzes	Güterverkehr	desgl.	0,785	1 500	1 500	—	—	1 500	—	
desgl.	Personen- und Güterverkehr	desgl.	1,000	18 382	2 287	16 095	16 095	18 382	752 000	
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	56 900	32 116	24 784	19 600	56 900	1 960 000	
des Eisenbahngesetzes	desgl.	desgl.	1,000	37 020	24 160	7 440	5 420	37 020	1 400 000	
des Kleinbahngesetzes	desgl.	Elektrizität	1,000		noch nicht bekannt			—	—	
				Zu übertragen	820 848,0	174 563	524 495,0	275 566	776 480,0	9 518 000
						18 500				

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
61	Kleinbahnen des Kreises Bergheim: a. Von Frechen über Mödrath nach Kerpen b. Von Mödrath über Horren und Bergheim nach Elsdorf c. Von Bergheim nach Vebburg d. Von Bergheim nach Rheidt e. Von Kerpen nach Blagheim f. Von Vebburg über Kirchherten nach Ameln	Kreis Bergheim, Bau- und Betriebsunternehmer: Lenz & Cie. zu Stettin durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft zu Köln desgl. desgl. desgl. desgl. desgl.	Regierungs-Präsident desgl. desgl. desgl. desgl. desgl.	16. November 1895 15. Februar 1896 desgl. 24. Juni 1896 14. Januar 1897 28. Mai 1898	50 Jahre desgl. desgl. desgl. desgl. desgl.
62	Von Brühl nach Weheling-Godorf	Aktien-Gesellschaft der Vorgebirgsbahn Köln-Dorn zu Köln	desgl.	7. Februar 1897	desgl.
63	Von Mödrath nach Liblar	Westdeutsche Eisenbahngesellschaft zu Köln.	desgl.	3. Juli 1897	desgl.
64	Von Liblar nach Brühl	desgl.	desgl.	22. April 1898	desgl.
65	Pferdebahn zu Trier	Handelsgesellschaft „Pferdebahn Trier“ Steingroewer & Cie. zu Trier	Oberbürgermeister zu Trier	29. November 1889	50 Jahre
66	Straßenbahn St. Johann-Kalstatt-Burbach-Louisenthal	Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal, Aktiengesellschaft zu St. Johann a. d. Saar	Regierungs-Präsident	a. 8. Juni 1890 29. März 1894 b. 24. Sept. 1897	3. November 1890

V. Regierungsbezirk

Trier.

auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite m	Länge der Bahn m	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe m	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens M
					auf eigenem Bahnkörper m	auf Straßen überhaupt m	auf Provinzialstraßen m		
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
des Kleinbahngesetzes	Personen- und Güterverkehr	Dampf	1,000	820 848,4	174 563	524 495,4	275 566	776 480,4	9 518 000
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	50 100	45 168	5 162	4 932	46 500	2 000 000
desgl.	desgl.	desgl.	1,000						
desgl.	desgl.	desgl.	1,000						
desgl.	Güterverkehr	desgl.	1,000						
desgl.	Personen- und Güterverkehr	desgl.	1,000 und 1,495		noch nicht bekannt		735	—	—
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	12 300	12 300	—	—	—	voraussichtlich 12 300
desgl.	desgl.	desgl.	1,000	8 300	8 300	—	—	—	8 300
allgemeiner polizeilicher Vorschriften	Personenverkehr	Pferde	1,000	4 600	—	4 600	—	4 600	—
a. allgemeiner polizeilicher Vorschriften b. des Kleinbahngesetzes	Personenverkehr, dem nächst auch Güterverkehr	Dampf und Elektrizität	1,000	10 000	—	10 000	4 700	10 000	—
zu übertragen				906 148,4	240 331	544 257,4	285 933	858 180,4	11 518 000
						18 500			

Nr.	Bezeichnung der Bahn	Unternehmer	Genehmigende Behörde	Genehmigung ist	
				am	auf
1	2	3	4	5	6
67	Von Nalstatt über Saarbrücken nach St. Arnual (im Anschluß an die Bahn unter Nr. 66)	Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal, Aktiengesellschaft zu St. Johann a. d. Saar	Regierungs-Präsident	24. September 1897	1. April 1904
68	Ensdorf-Saarlouis-Wallerfangen	Stadt Saarlouis	desgl.	10. Dezember 1895	40 Jahre
69	Philippshelm-Binsfeld	Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft, Aktiengesellschaft zu Berlin	desgl.	22. Februar 1898	99 Jahre
70	Saarlouis-Fraulautern	Stadt Saarlouis	desgl.	10. Juli 1898	40 Jahre

auf Grund	Betriebszweck (Personen- und Güterverkehr oder einer derselben)	Betriebskraft (thierische Kraft, Dampf, Elektrizität)	Spurweite m	Länge der Bahn m	Davon			Am 10. Dezember 1898 waren im Betriebe m	Betrag des von der Provinz bewilligten Darlehens M	
					auf eigenem Bahn-Netze m	auf Straßen				
						überhaupt m	auf Provinzialstraßen m			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
				Uebertrag	906 148,6	240 331	544 257,6	285 933	858 180,6	11 518 000
des Kleinbahngesetzes	Personenverkehr	Elektrizität	1,000	5 850	—	5 850	1 471	voransichtlich 5 850	—	
desgl.	Personen- und Güterverkehr	Dampf	1,435	6 462	2 231	4 231	4 231	6 462	925 000	
desgl.	desgl.	desgl.	0,750	noch nicht bekannt			—	—	—	
desgl.	desgl.	desgl.	1,435				3 200	—	—	
			Summe		918 460,6	242 562	554 338,6	294 835	870 492,6	12 443 000
						18 500				

Außer den vorausgeführten Kleinbahn-Darlehen sind bewilligt worden:

- dem Kreise Gummersbach zur Bestreitung der Grunderwerbskosten für die Staatsbahn Diehlbrück-Diehl bezw. Osbergshausen-Diehl . . . 125 000
- der Bürgermeisterei Wissen für die Kleinbahn Wissen-Korb . . . 30 000
- der Stadt M. Gladbach zum Bau von Kleinbahnen . . . 1 250 000
- der Stadt Rheydt desgleichen . . . 1 000 000
- dem Kreise Berncastel zum Bau der Kleinbahn Bullay-Trier . . . 400 000
- dem Kreise Seilenkirchen desgleichen Aldorf-Wehr . . . 1 260 000
- dem Kreise Geldern desgleichen Kempen-Straelen-Revelar . . . 400 000
- dem Kreise Mergig desgleichen Mergig-Wabern . . . 392 000

Beantragt und, vorbehaltlich näherer Prüfung, in Aussicht gestellt sind folgende Darlehen:

- dem Kreise Zell für die Kleinbahn Bullay-Trier . . . 300 000
- dem Kreise Geldern für die Kleinbahn Kempen-Straelen-Revelar . . . 400 000

zusammen 18 000 000