

Wirtschafts- und Verwaltungsstudien

mit

besonderer Berücksichtigung Bayerns.

Herausgegeben

von

Dr. **Georg Schanz,**

Prof. d. Nationalökonomie, Finanzwissenschaft u. Statistik
an der Universität Würzburg.

XI.

**Fritz Lohmann, Die Entwicklung der Lokalbahnen
in Bayern.**

Leipzig.

U. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme).

1901.

Die

Entwicklung der Lokalbahnen

in Bayern

von

Fritz Lohmann,

Doctor der Staatswissenschaften.

Mit einer Karte der bayerischen Vicinal- und Lokalbahnen und Angabe
des Anlagekapitals, Verkehrs und der Betriebsergebnisse der einzelnen Linien
bis zu dem Jahre 1899.

Leipzig.

A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.

(Georg Böhme).

1901.

Meinem verehrten Onkel und einstigem Vormunde

Geheimen Kommerzienrat Philipp Barthels

in Dankbarkeit zugeeignet.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit verdankt ihr Entstehen einer Anregung meines verehrten Lehrers, des Herrn Professors Dr. Georg Schanz. Es ist mir Bedürfnis, demselben hierfür, sowie für seine wertvollen Ratschläge bezüglich der Ausgestaltung der Arbeit auch an dieser Stelle meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Die Aufstellung der Tabellen erforderte umfangreiche rechnerische Vorarbeiten, bei deren Ausführung ich von Herrn Christian Reich, Lehrer der Handelsfächer in Würzburg, in zuverlässiger Weise unterstützt wurde. Leider konnten die Tabellen nur bis zu dem Jahre 1899 einschließlich fortgeführt werden, da die Ergebnisse der staatlichen Lokalbahnen pro 1900 erst im Herbst 1901, die Aufzeichnungen des Reichs-Eisenbahnamtes sogar erst zu Beginn des Jahres 1902 veröffentlicht werden.

Seit Abschluß der Arbeit hat sich eine Veränderung in dem bayerischen Lokalbahnwesen vollzogen. Der in den letzten Tagen erfolgte Zusammenbruch der Aktien-Gesellschaft Elektrizitätswerke (vorm. D. L. Kummer u. Comp.) in Dresden, von welcher die elektrischen Lokalbahnen Bad Nibling—Feilnbach und Murnau—Oberammergau ins Leben gerufen wurden, dürfte vielleicht nicht ohne Einfluß auf den Bau elektrischer Lokalbahnen bleiben. Zu den finanziellen Mißerfolge der betreffenden Aktien-Gesellschaft haben die beiden erwähnten Linien nicht unerheblich beigetragen, so soll der Bau der Murnau—Oberammergauer Bahn statt der veranschlagten 2 Millionen das Doppelte gekostet haben. Da auch die elektrische Lokalbahn Türkheim—Wörzshofen infolge der hohen Betriebskosten ungünstige Resultate aufweist, liegt die Frage nahe, ob die Verwendung der Elektrizität für den Fernverkehr, zumal für den wenig intensiven Verkehr der Lokalbahnen, nicht in Anlage und Betrieb zu kostspielig ist. Nach Zeitungsnachrichten soll der Staat geneigt sein, die Murnau—Oberammergauer Bahn zu günstigen Bedingungen zu übernehmen.

Der Verfasser.

Einleitung.

Die Eisenbahnen haben im Laufe weniger Jahrzehnte eine gewaltige Umwälzung auf wirtschaftlichem Gebiete herbeigeführt. Waren, die bisher nur in kleinem Umkreise transportwert oder transportfähig waren, konnten nun weithin verschickt werden, entfernte Gegenden wurden sich kommerziell nahe gebracht, der Mangel an Lebensmitteln, an Arbeitskräften der einen durch die andere ausgeglichen. Die Preisbildung vollzog sich mit größerer Regelmäßigkeit und Berechenbarkeit; an Stelle des territorialen, nationalen Marktes war der internationale, der Weltmarkt getreten. Aber die zahlreichen Vorteile, die die Eisenbahnen mit sich brachten, hatten auch Nachteile im Gefolge, und diese machten sich besonders in Gegenden fühlbar, die abseits des neuen Verkehrsmittels gelegen, nur das Ungünstige der neuen wirtschaftlichen Lage empfanden. Ihre bisherigen Absatzgebiete waren ihnen vielfach verloren gegangen, weil dieselben durch Bahnverbindung dem Weltverkehr angegliedert, nunmehr aus Gegenden bezogen, die unter günstigeren Verhältnissen produzierten; der Schutz, den die Entfernung den schwächeren Konkurrenten gegenüber dem stärkeren gewährte, war aufgehoben.

Aus dieser Notlage gab es nur ein Befreiungsmittel, selbst eine Bahn zu erhalten, selbst Anschluß an den Verkehr zu finden. Aber die noch zu erbauenden Linien konnten nur auf einen geringen Verkehr rechnen, die Eisenbahnen hatten sich nicht wie andere Unternehmungen vom Kleineren zum Größeren entwickelt, sie hatten zunächst den Bedürfnissen des Weltverkehrs Rechnung getragen und die großen Centren des Verkehrs untereinander verbunden, und an diese Hauptlinien hatte wieder eine große Anzahl Nebenbahnen Anschluß gefunden. Das Netz der Haupt- und Nebenbahnen konnte in den siebziger Jahren in den europäischen Ländern intensiver Wirtschaft und besonders in Deutschland im wesentlichen als abgeschlossen gelten. Fast gleichzeitig brach in den verschiedensten Ländern die Erkenntnis durch, daß man nun zu dem Baue von Bahnen extensiven Betriebes übergehen müsse,

um den jetzt noch herantretenden Forderungen eines Verkehrs gerecht zu werden, der wohl Berücksichtigung verdiente, aber nicht stark genug war, Linien intensiven Betriebes zu alimentieren. Es mußte ein neues Verkehrsmittel geschaffen werden, zwar auch eine mit mechanischem Motor betriebene Bahn, aber doch wesentlich vereinfacht, billiger im Bau, trotz der gerade bei diesen Strecken oft recht ungünstigen Terrainverhältnisse, billiger im Betriebe, fast nicht vergleichbar mit den bisher gebauten Haupt- und Nebenbahnen. Wer zuerst dem Gedanken Ausdruck gegeben, Bahnen III. Ordnung systematisch zu bauen, läßt sich nicht wohl feststellen. Vereinzelt gab es solche Lokal- oder Kleinbahnen bereits frühzeitig in verschiedenen Ländern. Die bekannteste ist die in ihrer Hauptlinie circa 23 km lange Festiniogbahn¹⁾ von Duffws nach Portmadoc in England, im Nordwesten von Wales, die bereits 1832 in Betrieb genommen wurde. Sie erschloß einen im Gebirge gelegenen Schieferbruch und wurde wegen der notwendigen Benutzung eines vorhandenen, die Bucht von Tremadoc durchschneidenden schmalen Straßendamms mit einer Spurweite von 1'11 $\frac{1}{2}$ " (597 mm) erbaut. Ursprünglich aufwärts mit Pferden, abwärts durch die Wirkung der Schwere der beladenen Wagen betrieben, wurde Mitte der sechziger Jahre der Dampfbetrieb eingeführt und die Bahn dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Durch einen starken Oberbau wurde die Bahn ungemein leistungsfähig; trotz starker Steigungen und eines Tunnels, der so schmal ist, daß er nur eben den Zug durchläßt, wird sie mit 40 km Geschwindigkeit betrieben. Sie diente später entstandenen Lokalbahnen in den Grafschaften Merioneth und Carnarvon zum Muster. 1853 entstand in Schottland die erste Lokalbahn; in der Folge wurden dort verschiedentlich in Bau und Betrieb einfach und billig gehaltene Bahnen durch Lokalgeseellschaften ins Leben gerufen. Die Festiniogbahn wurde viel von fremden Ingenieuren besucht und als das Muster einer Kleinbahn hingestellt, wohl nicht ganz mit Recht. Ihre Verhältnisse sind so eigenartige, daß sie sich nicht verallgemeinern lassen. Ein derartig starker Verkehr, der Terrainverhältnisse halber auf einer Bahn von schmalster Spur bewältigt werden muß, wird sich nicht leicht wieder finden. Auch ist die Betriebssicherheit, man denke einen Tunnel, der so eng ist, daß in demselben keine Thür geöffnet werden kann, nicht entfernt eine solche, wie man sie in anderen Ländern mit Recht verlangt.

In Deutschland kamen Lokalbahnen im heutigen Sinne erst spät zur Ausführung. Es war naturgemäß, daß sich nach Nutzbarmachung der Dampfkraft für den Eisenbahnbetrieb das spekulative Kapital resp.

¹⁾ A. Haarmann, Die Kleinbahnen. Berlin 1896.

der Staatsbahnbau zunächst dem Fernverkehre zuwandten und die großen Centren des Welthandels durch Bahnen verbanden. Versprachen sie doch einen weit erheblicheren Gewinn, als die dem Nahverkehr dienenden Lokalbahnen. Erst nachdem den Bedürfnissen des großen und des mittleren Verkehrs entsprochen war, suchte man den Anforderungen des Kleinverkehrs in ausgedehnterem Maße gerecht zu werden. Dies geschah aber im Anfange keineswegs in der Weise, daß man eine neue Klasse von Bahnen schuf und eine Dreiteilung in Haupt-, Neben- und Lokalbahnen vornahm. Man konnte sich nicht so schnell von der gewohnten Schablone der Vollbahnen frei machen. Man sah wohl ein, daß den zu erwartenden geringen Einnahmen auch geringere Ausgaben gegenüberstehen müßten, wie aber und in welchem Maße diese Minderung der Ausgaben zu bewirken sei, darüber gingen die Ansichten weit auseinander. Zu einer rationellen, durchgreifenden Vereinfachung konnten sich die Techniker und besonders das Publikum nicht sobald verstehen. Besonders waren es die Interessenten, die Gegenden, welche die Bahn erhalten sollten, die sich gegen eigentliche Lokalbahnen wehrten; sie glaubten auf eine Haupt- oder wenigstens eine Nebenbahn Anspruch zu haben, sie hielten sich für zurückgesetzt, wenn ihnen eine Lokalbahn zugemutet wurde. So entstand eine Anzahl Linien, nach der Schablone der Vollbahnen gebaut, mit einigen Vereinfachungen im Bau und Betrieb, gleich ungeeignet als Haupt- wie als Lokalbahn. Man übersah, daß verschlechterte Vollbahnen noch keine guten Lokalbahnen sind. Erst der Rückschlag, der auf den mächtigen Aufschwung, den der Eisenbahnbau in den Jahren 1865—1875 genommen, folgte, der Zusammenbruch der sogenannten Gründerperiode, der auch den mancher ungeeigneten Bahn mit sich brachte, ließ den Wunsch nach rationell gebauten und betriebenen Bahnen niedrigster Ordnung zur That werden. Anregungen zum Bau wirklicher Lokalbahnen waren zwar auch früher schon gegeben worden, so 1868 auf der Versammlung deutscher Architekten- und Ingenieurvereine zu Hamburg durch den Geheimen Finanzrat Köpcke-Dresden. Aber Köpcke verband mit dem Begriffe einer eigentlichen Lokalbahn unbedingt die Anlage als Schmalspurbahn und drang infolgedessen mit seiner Auffassung umsoweniger durch, als zu dieser Zeit der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen noch ebenso einseitig die Anwendung der normalen Spurweite unter allen Umständen empfahl. Zwar wurden auch in den sechziger Jahren schon einige eigentliche Bahnen III. Ordnung in Deutschland gebaut, wie die Brölthalbahn in der preussischen Rheinprovinz, aber den Beginn eines systematischen Lokalbahnbaues können wir erst von dem Ende der siebziger, Anfang der achtziger Jahre an datieren. Worin bestand nun das System der Vereinfachung? Zunächst stellte man als Prinzip eine ge-

ringere Fahrgewindigkeit fest, eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde, die an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf. Diese gemäßigte Fahrgewindigkeit stellte geringere Anforderungen an den Oberbau, verminderte die Gefahren des Betriebs und gestattete auf Bewachung des Bahnkörpers und der Niveauübergänge zu verzichten, was eine erhebliche Ersparnis bedeutet. Dem Oberbau entsprechendes, leichteres Fahrmaterial, eine geringere Zugzahl und thunlichste Beschränkung der Beamtenzahl unter Verzicht auf eine strenge Funktionsauscheidung sind weitere, allseitig anerkannte Erfordernisse einer eigentlichen Lokalbahn. Von manchen Seiten wird auch die Anwendung einer schmaleren Spurweite als der der Vollbahnen, welche 1,435 m beträgt, als unbedingtes Erfordernis einer Bahn III. Ordnung hingestellt; ohne Anwendung der Schmalspur sei eine Bahn, möge sie auch sonst alle Kriterien einer Lokalbahn an sich tragen, keine solche im wahren Sinne des Wortes. Diese Anschauung, die Schmalspur sei ohne weiteres bei allen Lokalbahnen zur Anwendung zu bringen, ist unzweifelhaft zu verwerfen. Aber die Frage, ob und in welchen Fällen Bahnen III. Ordnung mit schmaler Spur zu erbauen sind, in welchen hingegen die Spurweite der Vollbahn vorteilhafter erscheint, ist von so erheblicher Wichtigkeit, daß sie eingehender zu besprechen ist.

Die sogen. „normale“ Spurweite verdankt ihr Entstehen nicht etwa eingehenden technischen Erwägungen, sondern ist ein Spiel des Zufalls. Die Spurweite des englischen Straßenfuhrwerks, das auf den ersten Spurbahnen zirkulierte, betrug an der Außenseite der Räder gemessen, 5 Fuß, und eine Messung der lichten Distanz der Schienen ergab 4 Fuß 8 1/2 Zoll englisch = 1,435 m, die heutige Normalspur. Dieselbe bürgerte sich bald überall ein, schon 1846 wurde sie in England durch Parlamentsakte für alle Bahnen mit Ausnahme der in Cornwallis, Devon, Dorset und Sommerjet obligatorisch gemacht, 1886 von der Berner internationalen Konferenz für die technische Einheit im Eisenbahnwesen anerkannt. Auch die Bahnen III. Ordnung wurden auf dem europäischen Kontinente zunächst allgemein normalspurig gebaut, bis das Bestreben, die Kosten derselben in Bau und Betrieb möglichst zu reduzieren, die Frage nahe legte, ob nicht eine schmalere Spur als 1,435 m wesentlich hierzu beitragen würde. In England war bereits 1832 mit dem Bau der früher erwähnten Festiniogbahn begonnen worden, die sich bei einer Spurweite von nur 0,597 m ungemein leistungsfähig erwies. Sie fand dann auch in dem gebirgigen Nord-Wales bald Nachfolger. Zur Zeit sind in England vier Schmalspurweiten im Gebrauch, nämlich: 3 1/2' = 1,070 m; 3' = 0,917 m; 1' 11 1/2" = 0,597 m und 1' 6" = 0,460 m.

In Frankreich wurde 1874 die erste Schmalspurbahn von Neuilly-en-Thelle nach Beaumont mit einer Spurweite von 1 m gebaut. Die Schmalspur, zuerst von Bevölkerung und Ingenieuren lebhaft bekämpft, fand dort bald ausgedehnte Anwendung, 1892 waren bereits von 6186 km Lokal- und Straßenbahnen 2931 km schmalspurig. Als Spurweite wurde zuerst 1 m und 0,75 m, seit 1891 nur 1 m und 0,60 m gestattet, da letztere Spurweite für die kriegsmäßigen Feldbahnen angenommen worden war.

In den meisten anderen Ländern kam die Bewegung zu Gunsten der Schmalspur erst in den achtziger Jahren, wie in Deutschland, oder noch später zur Geltung. In Deutschland war zwar bereits 1861 die Brölthalbahn auf der Straße von Hennef nach Waldbröl mit einer Spurweite von 0,785 m, die letzte Teilstrecke Ruppichteroth—Waldbröl 1870 eröffnet worden, und derselben bald die Linie Dohlt—Westerstede in Oldenburg, Spurweite 0,750 m, gefolgt, auch hatten die siebziger Jahre eine Flut von Schriften für und gegen die Schmalspur gezeitigt, aber es war im wesentlichen bei der theoretischen Erörterung der Vor- und Nachteile der Schmalspurbahnen geblieben. Einen nachhaltigen Einfluß auf die Entwicklung des Lokalbahnwesens in Deutschland, speziell im Sinne der Schmalspur, übte die Feldbahn aus, die für Rechnung der Großh. Sächs. Regierung von der Firma Kraus & Co. in München, der jetzigen Lokalbahn-Aktiengesellschaft, erbaut und in Betrieb genommen, 1879 dem Verkehr übergeben wurde.

Die Feldbahn durchzieht das Eisenacher Oberland, eine arme Gegend, von Kaltennordheim bis Salungen, wo sie an die Werrabahn anschließt, in einer Länge von 44,089 km. Sie ist mit Meterspurspurspur gebaut, die Landstraße benützt sie in einer Länge von 26,176 km. Die Maximalsteigung ist 1 : 25, der kleinste Kurvenradius 57 m. Der Oberbau, System Hartwich, ist auf einen Maximalraddruck von 3,50 t berechnet. Die auf der Gesamtstrecke befindlichen 6 Stationen und 12 Haltestellen sind in einfachster Weise mit Baulichkeiten versehen und der Betrieb ist in zweckentsprechender Weise eingerichtet. Durch den örtlichen Verhältnissen angepasste Tarife unterstützt, hob sich der Verkehr von Jahr zu Jahr. Das Beispiel der Feldbahn zeigt, wie eine rationell angelegte und betriebene Lokalbahn auch in einer verkehrssarmen Gegend eine ausreichende Rente abwerfen kann. Die Bahn wurde vielfach, auch im bayerischen Landtage, als Muster hingestellt, und der zahlreiche Besuch der Linie von Ingenieuren und Interessenten von Lokalbahnen veranlaßte den Erbauer, Baurat Hofmann, die Vorzüge und Nachteile der Schmalspurbahnen in einer Schrift¹⁾ darzulegen, die aller-

¹⁾ W. Hofmann, Die Vorzüge und Nachteile der Schmalspurbahnen. Berlin 1880.

dings etwas zu Gunsten der Schmalspur beeinflusst ist. Allmählich hatte auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine den Schmalspuren günstigere Stellung eingenommen. 1865 hatte er auf seiner Versammlung in Dresden noch für alle Anlagen der Vollspur den Vorzug gegeben. Bei den späteren Bearbeitungen der „Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Bahnen“ im Jahre 1873 und 1876 empfahl er die Schmalspur¹⁾ für Verkehre, die

1. entweder gar nicht auf Hauptbahnen übergehen (Industriebahnen im Innern von Fabrik-, Hafen- oder Dockanlagen, Bergwerken, Steinbrüchen, und solche Bahnen, die von dergleichen Anlagen nach der Seeküste, nach Häfen, Kanälen oder Flüssen führen) oder
2. die doch ohne große Schwierigkeit der Umladung auf die Fuhrwerke der Hauptbahnen übergehen können (durch Ausstürzen, Überrollen) oder
3. die vermöge ihres Umfanges und ihrer Natur teils ihre Bewältigung auf kleinen Fahrzeugen thunlich, teils die größtmögliche Wohlfeilheit des Baues und Betriebes der Bahnen erforderlich machen.

Die Normalspur wurde empfohlen für den Transport von Gütern, deren Umladung nicht vorteilhafter als der Wagenübergang ist, oder auch für Lokalbahnen, die beiderseitig an Vollbahnen anschließen oder event. in Zukunft Anschluß finden können. Als Spurmaße wurden 1 m und 0,75 m empfohlen und diese auch durch die auf Bundesratsbeschluss v. 12. Juni 1878 erlassene „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ obligatorisch gemacht. Ausnahmen sind der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichseisenbahnamtes vorbehalten. Später wurde noch die Spurweite von 0,60 m hinzugefügt, die, wie in Frankreich, für Feldbahnen angenommen war.

1890 unterzog der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen seine 1886 herausgegebenen Grundzüge für Bau und Betrieb von Lokaleisenbahnen einer eingehenden Revision unter besonderer Berücksichtigung der Schmalspur, die eine immer weiter greifende Anwendung fand. 1890 waren bereits ca. 1000 km Schmalspurbahnen in Betrieb. Ende 1890 waren auf der ganzen Erde 617 285 km Eisenbahnen im Betrieb, von denen 12% Breitspur²⁾, 74% Vollspur und 14% Schmalspur besaßen.³⁾

¹⁾ Fr. Müller, Grundzüge des Kleinbahnwesens. Berlin 1895.

²⁾ Die besonders in Rußland und Spanien angewandte „Breitspur“ hat in ersterem Lande eine Breite von 1,524 m, in letzterem von 1,74 m.

³⁾ A. a. D.

Da der Grund der Anwendung der Schmalspur nur der ist, Bau und Betrieb zu verbilligen, so ist die Frage die: um wieviel ist die Schmalspur billiger¹⁾, resp. ist die Verbilligung so erheblich, daß sie die Nachteile einer von der Anschlußbahn abweichenden Spurweite aufwiegt? Die Anhänger der Schmalspur behaupten in ihren Schriften aus den siebziger und achtziger Jahren, daß die Kosten einer schmalspurigen Lokalbahn sich höchstens halb so hoch stellen, als die einer normalspurigen, auch der Betrieb koste nur die Hälfte. In dieser Allgemeinheit ist die Behauptung sicher unrichtig. Die erste in Bayern gebaute Lokalbahn Gemünden—Hammelburg wurde normalspurig und schmalspurig (1 m) projektiert. Nach den normalspurigen Projekte stellte sich der Kilometer auf 48 000 Mk., nach dem schmalspurigen auf 40 000 Mk., das Kostenverhältnis war nicht 2 : 1, sondern 6 : 5. Ein noch günstigeres Resultat für die Normalspur ergab die ausführliche Kostenaufstellung, die Bezirksingenieur Hettig in seiner Broschüre: „Die Dampfstraßenbahn von Kitzingen nach Wiesentheid“ publizierte; bei diesem Projekte stellten sich die Kosten der Normalspur zu denen der Schmalspur wie 9 : 8. Gewiß gibt es auch gegenteilige Fälle. So hätte die Lokalbahn Eichstätt Bahnhof—Stadt normalspurig ungefähr das Doppelte gekostet, trotzdem sie nur 5 km lang ist. Es trafen bei ihr besonders ungünstige Grunderwerbungs- und Terrainverhältnisse zu. Derartige Ausnahmefälle lassen sich aber nicht verallgemeinern. Die damaligen Behauptungen der Anhänger der Schmalspur erklären sich daraus, daß sie rationell gebaute und betriebene Schmalspurbahnen mit unrationell gebauten und betriebenen normalspurigen Lokalbahnen verglichen und so zu einem für die Schmalspur überaus günstigen Resultate kamen, z. B. wenn sie die Feldbahn mit den bayerischen Vicinalbahnen in Vergleich stellten. Auch lassen sich nur Bahnen mit gleichen Terrainverhältnissen vergleichen. Auf dem im Jahre 1891 in Hamburg abgehaltenen internationalen Straßenbahnkongreß teilte der Generaldirektor der belgischen „Société générale de chemins de fer économiques“ de Backer die nachfolgende Tabelle mit, die die kilometrischen Baukosten der verschiedenen Spurweiten bei verschiedenen Terrainverhältnissen fixieren sollte.

¹⁾ „Die Herstellungskosten von Linien ähnlicher Bau- und Ausrüstungsverhältnisse und gleicher Verkehrsnatur verhalten sich in praxi etwa wie die Spurweiten derselben. Diese Abnahme erstreckt sich aber nicht in gleichen Verhältnissen auf sehr schmale Spuren.“ M. M. v. Weber, Die Praxis des Baues und Betriebes der Sekundärbahnen mit normaler und schmaler Spur, welche Personen- und Güterverkehr führen. Weimar 1873.

Hauptbahnen

Lokalbahnen

Terrain= verhältnisse	Hauptbahnen		Lokalbahnen	
	Bollspur	Bollspur	Meterspur	75 cm=Spur
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Ebene	130 000—180 000	26 000— 52 000	20 000— 32 000	15 800— 25 800
Leichtwellenförmig	150 000—220 000	45 800— 66 000	30 000— 50 000	20 000— 26 000
Starkwellenförmig	200 000—260 000	60 000— 90 000	45 800— 60 000	26 000— 40 000
Wenig hügelig .	240 000—320 000	80 000—120 000	52 500— 66 000	30 000— 50 000
Stark hügelig .	280 000—400 000	110 000—140 000	60 000— 90 000	45 800— 66 000
Schwachgebirgig	340 000—520 000	130 000—160 000	80 000—110 000	60 000— 80 000
Sehr gebirgig .	400 000—600 000	150 000—200 000	120 000—140 000	65 000—120 000

Mit Recht wurde betont, daß sich ein Mittelwert wegen der Verschiedenheit der Ausschlag gebenden Verhältnisse nicht feststellen lasse, darum ist aber auch eine derartige Aufstellung, weil sie ungenau sein muß, von geringem praktischen Wert.

Wie wenig Verallgemeinerungen am Platze sind, zeigt ein Vergleich zwischen Bayern und Sachsen. Das Königreich Sachsen verfolgt im Gegensatz zu Bayern fast ausschließlich das System der Schmalspur=Lokalbahnen.¹⁾ Ende 1894 besaßen die Schmalspurbahnen in Sachsen eine Ausdehnung von 327,42 km (11,88 % der Länge des ganzen sächsischen Bahnnetzes). Der Gesamtaufwand belief sich auf 23 885 702 Mk. oder auf den Kilometer 72 951 Mk. Es parti-
zipierten an dem Gesamtaufwande

Kostenposten	<i>M</i>	Durch- schnittlich per km W.
Grunderwerb und Nutzungsechtschädigung	2 728 187	8 332
Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten, Futtermauern	4 363 702	13 328
Einfriedigungen	25 280	77
Wegübergänge, Über- und Unterführungen	609 648	1 862
Durchlässe und Brücken	2 730 383	8 339
Tunnels	8 794	27
Oberbau nebst allen Nebensträngen und zugehörigen Ausweichen	6 565 058	20 051
Signale	138 830	424
Bahnhöfe und Haltestellen	3 398 946	10 381
Außerordentliche Anlagen als Flußverlegungen u. s. w.	91 613	280
Verwaltungskosten	2 743 577	8 379
Insgesam und Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit	481 584	1 471

¹⁾ Ledig und Ulbricht, Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreich Sachsen. Leipzig 1895.

Zu demselben Zeitpunkt, wo sich der Gesamtbauaufwand der schmalspurigen Lokalbahnen im Königreich Sachsen auf 72 951 Mk. pro km belief, betrug er für die staatlichen Lokalbahnen in Bayern (609 km, von denen nur 5 schmalspurig) 58346 Mk. und für die deutschen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft (164 km, wovon 57 schmalspurig) 77248 Mk. Allerdings ist bei den sächsischen Schmalspurbahnen zu berücksichtigen, daß sie mit erheblichen Terrainschwierigkeiten zu kämpfen hatten. Fast die Hälfte der Länge der Bahnen windet sich durch enge Flußthäler, wodurch viele Überbrückungen, Dammschüttungen und Felsarbeiten nötig wurden, was auch bei dem Posten Kunstbauten in Erscheinung tritt.

In Bayern lagen die Terrainverhältnisse weit günstiger, aber der Vergleich zwischen den sächsischen und bayerischen staatlichen Lokalbahnen zeigt doch, daß es unrichtig ist, generalisierend einer Spurweite den Vorzug zu geben, wie das die Anhänger der Schmalspur wollen, es ist vielmehr von Fall zu Fall zu erwägen, welche Spurweite unter den gegebenen Verhältnissen den Vorzug verdient. Welche Punkte kommen nun für die Wahl der Spurweite in Betracht? In erster Linie das Terrain, sodann Art und Umfang des Verkehrs, dem die Bahn dienen soll.

Die Schmalspurbahn gestattet die Anwendung kleinerer Kurvenradien, kann sich daher mehr den Undulationen des Terrains anpassen und so manche größere Kunstbauten vermeiden, auch direkt an Fabriken u. s. w. herangeführt werden, was bei Anwendung der Normalspur häufig nicht möglich wäre. Es lassen sich durch Anwendung kleinerer Kurvenradien öfters als bei der Normalspur vorhandene Chausseen benutzen, zumal manche Chaussee breit genug ist, einer Schmalspurbahn, aber nicht breit genug, einer Vollspurbahn mit zu dienen. Die geringere Breite des Bahnkörpers erfordert auch einen geringeren Aufwand für Grunderwerb und Erdarbeiten. Am Grunderwerb ist die Ersparnis, soweit die Bahn nicht vorhandene Straßen benutzen kann, nicht erheblich. Die Gründe, welche es bei normalspuriger Bahn erforderlich erscheinen lassen, daß zwischen der Schiene und der Kronenkante eine Breite des Erdwerks von einem Meter liegt, damit dasselbe den seitlichen Pressungen beim Betriebe widersteht, und das erforderliche Maß von Sicherheit bei kleinen Defekten durch Elementareinflüsse gewährt, gelten auch bei der schmalspurigen Bahn, da bei beiden Konstruktionen das Maß, um welches die Schwellenlänge die Spurweite übertrifft, fast ganz gleich bleibt (0,77 und 0,73 m). Um die Schwelle sicher zu betten, ist in beiden Fällen die gleiche Distanz vom Schwellenkopf bis zur Kronenkante nötig, so daß die Kronenbreite, bei gleichem Maße der Bau- und Betriebssicherheit, und gleichen Betriebsmaßen,

sich nur um die Differenz der Spurweite abmindern kann.¹⁾ Überhaupt bedürfen Erdwerke von einiger Höhe einer gewissen Breite um fest und wetterbeständig zu sein.

Erheblichere Ersparnisse lassen sich in der Regel an den Kunstbauten erzielen.

Eine Anzahl Vorzüge wurde den Schmalspurbahnen besonders zu der Zeit zugeschrieben, als man noch keine rationell gebaute und betriebene normalspurige Lokalbahnen hatte, es sind dies Vorzüge, die keineswegs der Schmalspur ausschließlich inhärent sind. So die Verminderung der Kosten des Oberbaues durch Verwendung leichterer Schienen, die Verbilligung der Betriebsmittel durch Beschaffung eines eigenen leichteren Fahrparkes, das Überflüssigwerden der Bahnbewachung infolge der geringeren Fahrgeschwindigkeit, die Personalerparnis infolge Vereinfachung des Betriebes, alles Eigenschaften, die auch normalspurigen Lokalbahnen innewohnen können. Die Anschließungsfähigkeit der Trasse empfiehlt die Schmalspurbahnen somit im gebirgigen Terrain, bei sehr kostspieligen Grunderwerbungsverhältnissen, und wenn die schmale Spur die Benutzung von Straßen gestattet, die sonst nicht möglich wäre. Außer dem Terrain werden besonders Art und Maß des Verkehrs für die Wahl der Spurweite bestimmend sein. Für Truppentransporte ist die Schmalspur weniger geeignet, aber derartige militärische Leistungen wird man in der Regel nicht von Lokalbahnen verlangen, auf kurzen Strecken, um die es sich bei Lokalbahnen handelt, überwiegt der Nachteil des Ein- und Ausladens den Vorteil des Transportes. Ungeeignet ist die Schmalspurbahn mit ihren kleinen Kurvenradien für den Transport von Langholz, was in vielen Fällen ins Gewicht fallen wird, und für Viehbeförderung. Die Meterspurs kann der Personenbeförderung noch die gleiche Bequemlichkeit bieten wie die Normalspur, die kleineren Spurmaße nicht. Für einen geringen Verkehr, speziell für einen geringen Güterverkehr, wird sich event. die Schmalspur empfehlen. Außer dem Maß des Güterverkehrs kommt aber auch die Art desselben in Betracht, denn der Hauptnachteil der Schmalspur liegt in der Notwendigkeit, die Güter auf der Anschlußstation umzuladen, weil die Wagen der Schmalspurbahn nicht auf die Hauptbahn transitieren können. Für Bahnen, deren hauptsächlichste Fracht in Gütern besteht, die durch Umladen leiden oder an Qualität verlieren, wird dieser Nachteil mehr ins Gewicht fallen als für Bahnen, die leicht umladbare Artikel wie Kohlen u. s. w. verfrachten. Auf alle Fälle wird Normalspur zu wählen sein, wenn

¹⁾ M. M. v. Weber, Die Praxis des Baues und Betriebes der Sekundärbahnen mit normaler und schmaler Spur, welche Personen- und Güterverkehr führen. Weimar 1873.

sich die kapitalisierten Umladefkosten höher stellen als der Betrag, der durch Anwendung der Schmalspur erspart wird. Aber man darf noch weiter gehen und sagen, wenn die durch Anwendung der Schmalspur erzielte Ersparnis nicht erheblich größer ist als der Betrag der kapitalisierten Umladefkosten wird man nicht auf die Vorteile der Normalspur verzichten.

Die bayerische Regierung empfiehlt die Anwendung der Schmalspur, wenn folgende Voraussetzungen ganz oder teilweise gegeben sind.¹⁾

- „1. wenn nur eine wenige Kilometer lange Bahn projektiert ist,
2. wenn eine Straße zur Disposition steht, welche für die Bahn mit normaler Spur nicht breit genug ist,
3. wenn sich durch die kleineren, bei der Schmalspur zulässigen Kurvenradien besonders große Vorteile und Ersparnisse erzielen lassen,
4. wenn der Verkehrsumfang ein derartig unbedeutender ist, daß die Radbelastung der Schmalspur-Lokomotive unter jener eines beladenen Normalgüterwagens bleibt und daher eigenes Fahrmaterial mit leichter Konstruktion dem Verkehrsbedürfnis genügt,
5. wenn die Summe des Anlagekapitals der Schmalspurbahn und die kapitalisierten Umladefkosten sich um ein Bedeutendes niedriger stellen, als der Baukostenaufwand für die Normalspur.“

Warum die Schmalspur empfohlen wird, wenn nur eine wenige Kilometer lange Bahn projektiert ist, erscheint unverständlich, da die Umladefkosten die Fracht je mehr belasten, je kürzer die Strecke ist, also in diesem Falle gerade Normalspur zu empfehlen wäre, deren Mehrkosten, von außergewöhnlichen Terrainverhältnissen abgesehen, auf kurze Strecken auch nicht erheblich sind im Verhältnisse zu deren anderweitigen Vorteilen. Eigene Lokomotiven und eigene Personenwagen mit leichter Konstruktion werden neuerdings auf rationell betriebenen normalspurigen Lokalbahnen ebenfalls verwandt, da sie in allen Fällen dem Verkehre genügen und die Verwendung von ausrangierten Maschinen und Wagen der Hauptbahnen wegen ihrer unnützen toten Last, ihres größeren Materialverbrauches, der stärkeren Abnützung des Oberbaues und ihrer häufigeren Reparaturen sich nicht bewährt hat. Nur die Güterwagen der Anschlußbahn transitieren auf die normalspurigen Lokalbahnen. Da sich der Betrieb einer normalspurigen Lokalbahn hiedurch ebenso vereinfachen läßt, als der einer schmalspurigen, fällt dies, oft zu Gunsten der Schmalspur angeführte, Argument fort.

¹⁾ Berh. d. R. d. N. 1881/82, Beil. Bd. II/III Seite 328.

Die bayerische Regierung steht auf dem Standpunkte, daß von Fall zu Fall zu entscheiden ist, welche Spurweite zur Anwendung kommen soll, daß aber die Normalspur die Regel, die Schmalspur die Ausnahme bilden soll. Von dieser Erwägung ausgehend, ist bisher nur die Strecke Eichstätt Bahnhof—Eichstätt Stadt—Kinding schmalspurig gebaut¹⁾, auch das Lokalbahnnetz vom Jahre 1900 enthält nur normalspurige Linien für das rechtsrheinische Bayern. Die Entscheidung von Fall zu Fall über die anzuwendende Spurweite erscheint als die einzige mögliche Lösung der Spurfrage, ein Generalisieren, wie dies von Anhängern der Schmalspur empfohlen wird, ist ein Unding, nur nach den jeweiligen Terrainverhältnissen, sowie nach Art und Maß des Verkehrs, dem die Bahn dienen soll, kann die Entscheidung getroffen werden.

Eine Vorbedingung für den Bau rationeller Bahnen III. Ordnung ist eine entsprechende Gesetzgebung. Wenn man Lokalbahnen nicht einen erheblich freieren Spielraum gewährt als Vollbahnen, wenn man für ihren Bau und Betrieb die strengen Anforderungen, die an Vollbahnen gestellt werden und gestellt werden müssen, maßgebend sein läßt, können sie sich nicht in zweckdienlicher Weise entwickeln, das zeigt das Beispiel Preußens, wo der Lokalbahnbau erst spät, erst nach Erlass des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 in Fluß kam. Mag der Staat in Ländern mit Staatsbahnsystem selbst den Bau von Bahnen III. Ordnung betreiben, mag er in Ländern mit Privatbahnsystem Subventionen geben oder nicht, die Vorbedingung bleibt immer ein zweckmäßig herabgestimmter Anspruch an Finanzierung, Bau und Betrieb dieser Bahnen einfachster Art.

Die erste gesetzliche Regelung des Lokalbahnwesens nahm Frankreich durch das Gesetz vom 12. Juli 1865 vor. (Loi relative aux chemins de fer d'intérêt local.) Das Gesetz lautet in der Übersetzung:²⁾

Art. 1. Die Lokalbahnen können errichtet werden:

1. Von den Departements oder den Gemeinden mit oder ohne Mitwirkung der beteiligten Eigentümer.
2. Von Konzessionären, durch Zusammenwirken des Departements und der Gemeinden.

Sie sind folgenden Bestimmungen unterworfen:

Art. 2. Der Generalrat wird nach Bericht des Präfekten die Richtung der Lokalbahnen, die Art und die Bedingungen ihrer Konstruktion vorschreiben, sowie die Verträge schließen und Verfügungen treffen, die deren Betrieb sichern.

¹⁾ In Summa 35,24 km.

²⁾ M. M. v. Weber, Der staatliche Einfluß auf die Eisenbahnen minderer Ordnung. Leipzig 1878.

Die öffentliche Nützlichkeit wird erklärt, und die Ausführung gestattet durch Beschluß des Staatsrates auf Grund der Berichte der Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten.

Der Präfekt genehmigt die definitiven Projekte nach Anhörung des Obergeringieurs, genehmigt die Tarife und beaufsichtigt den Betrieb.

Art. 3. Die durch das Gesetz vom 21. Mai 1836 gewährten Mittel können zum Teil von den Gemeinden und den Departements zur Errichtung von Lokalbahnen verwendet werden.

Art. 13 dieses Gesetzes ist auf die außerordentlichen Zuschläge anwendbar, welche sich die Departements und Gemeinden behufs der Erbauung dieser Bahnen auferlegen werden.

Art. 4. Die Lokalbahnen sind den Bestimmungen des Eisenbahn-Polizeigesetzes vom 15. Juli 1845 unterworfen, die nachstehenden Modifikationen ausgenommen: Der Präfekt kann von der Verpflichtung, die Bahn einzuzäunen, für einen Teil oder das Ganze die Bahn entbinden. Er kann auch von der Errichtung von Abschlußbarrieren an wenig frequenten Wegübergängen entbinden.

Art. 5. Zur Errichtung von Lokalbahnen können Subventionen aus dem Staatschatz gewährt werden.

Der Betrag dieser Subventionen darf sich bis auf das Drittel des Aufwandes belaufen, der nach dem Betriebsvertrage den Departements, den Gemeinden und den Interessenten zur Last fällt. Er darf bis zur Hälfte in den Departements steigen, in denen der Ertrag des Zuschlag-Centime zu den vier direkten Steuern 20 000 Fr. nicht erreicht, und darf ein Viertel nicht übersteigen in denen, wo dieser Ertrag höher als 40 000 Fr. ist.

Art. 6. Die dem Staatschatz zur Zahlung dieser Subventionen jährlich entnommene Summe darf den Betrag von 6 Millionen nicht übersteigen.

Art. 7. Nur diejenigen Lokalbahnen, welche eine Subvention aus dem Staatschatz empfangen, können dem Staate gegenüber zu einem Gratisdienste oder zur Reduktion des Platzpreises veranlaßt werden.

Art. 8. Die Bestimmungen des Art. 4 dieses Gesetzes sind auch auf die Konzessionen von Bahnen anwendbar, welche industriellen Unternehmungen dienen. —

Der Schwerpunkt des Gesetzes liegt in der finanziellen Beihilfe des Staates, in seinen Zuschüssen, die er à fonds perdu leistet. Allerdings waren schon vor diesem Gesetze Zuschüsse bewilligt worden. So trug die Staatskasse bei drei vorher gebauten Elsäßer Vicinalbahnen 10, 12 und 32% des Gesamtaufwandes, während die Inter-

essenten 31, 41 und 35% leisteten. Den Rest deckte die Ostbahn, welche den Betrieb übernahm. Ein weiterer Vorteil dieses Gesetzes war die Verleihung der Konzession durch die Departements-Regierung, an Stelle der Staatsregierung, wenn dieser Verleihung nicht so viele Handlungen der Staatsregierung vorausgingen, daß die Konzessionierung thatsächlich doch durch diese erfolgte. Die Wirkung dieses Gesetzes war eine durchaus ungünstige. Wodurch dies Resultat herbeigeführt wurde, wird verschieden beurteilt. M. M. Freiherr von Weber sagt in seiner Schrift „Der staatliche Einfluß auf die Entwicklung der Eisenbahnen minderer Ordnung“ (Leipzig 1878): „Die ziffermäßige Begrenzung der Beträge (in den Artikeln 5 und 6 der B.), in jeder Beziehung ein Fehler, hat mit Recht im französischen Parlament lebhaftest Diskussionen hervorgerufen, ohne indes eine Abänderung zu erfahren, welche vielleicht dem Lokalbahnwesen Frankreichs eine andere Physiognomie gegeben haben würde. (Séance du 24. Avril 1869. Journal officiel.) In der That ist zunächst die Summe von 6 Millionen Franken für die wirksame Förderung des Lokalbahnwesens im ganzen, großen Lande weitaus zu niedrig gegriffen; sodann hat sich die Fixierung der Summe auf ein Jahr unpraktisch gezeigt. Um kräftig und fördernd in die Entwicklung des Lokalbahnwesens eingreifen zu können, muß die Regierung imstande sein, während einer Reihe von Jahren (z. B. einer Finanzperiode) die Summen nach dem Bedarf in der Zeit zu disponieren, in einem Jahre einen größeren, im andern einen kleineren Betrag aufzuwenden, je nachdem die Baukosten nach den Chancen der Bauten fällig werden. Die Abgrenzung kann unter Verhältnissen gleichbedeutend sein mit dem jeweiligen Stillstande der Ausführungen. Noch weniger dem Sinne kräftiger und sachgemäßer Förderung entsprechend hat sich die Bemessung der Staatsbeteiligung nach dem Wohlstandsmaße der Provinzen gezeigt. In der That steht die Notwendigkeit der Herstellung einer Lokalbahn in keiner direkten Beziehung zu der Blüte der Distrikte, welche sie durchziehen soll, zu dem Interesse, welches die Regierung an ihrem Zustandekommen hat, zu den Möglichkeiten, die Kapitalien zu einer wichtigen Lokalbahn ohne Beihilfe der Regierung zu beschaffen. Es ist sehr wohl denkbar, daß die Herstellung einer, für die Wohlfahrt einer Provinz oder einer Gemeinde überaus ersprießlichen Bahn an der Limitierung des Staatsbeitrags zu den Kosten auf beziehentlich $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{2}$ oder $\frac{1}{4}$ scheitert und dem Staate dadurch ein ansehnlicher Steuerbetrag entgeht, den er durch eine leichte Modifikation seines Beitragsmaßes hätte hereinbringen können. Es ist sehr wohl denkbar, daß eine für die Gesamtwohlfahrt einer Provinz unerläßliche Bahn so teuer ist, daß selbst ein so wohlhabendes Departement, daß der Betrag seines „Centime additionel“ sich über 40 000 Fr. erhebt,

nicht im Stande ist, aus den ihm gesetzlich zustehenden Quellen genügende Beträge zu schöpfen; daß ferner die Bahn das Publikum nicht zur Aktienzeichnung anlockt, so daß sie nicht zu Stande kommt, wenn die Regierung ihre Subvention von $\frac{1}{4}$ nicht auf $\frac{1}{2}$ oder $\frac{3}{4}$ erhöht. Soll die Bahn nicht gebaut werden, soll dem Staate ein Teil seiner Wohlfahrt entgehen, um das Prinzip festzuhalten? Und, ist das Prinzip durchbrochen, wo ist die Grenze?" Weiter sagt Weber in der genannten Schrift: „Die Meinung der erleuchtetsten Autoritäten im Eisenbahnsache Frankreichs schreibt den geringen Erfolg, welchen das Gesetz von 1865 für die Förderung des Systems der „Lokalbahnen“ gehabt hat, neben seinen oben erwähnten technischen Mängeln, dem Gebundensein der Regierung bei Subventionierung den Bahnen zu.“ Andere¹⁾ wiederum schreiben den Mißerfolg der ihrer Ansicht nach zu weit gehenden staatlichen Unterstützung zu, die unzweckmäßige Anlagen zeitigte, ferner dem feindlichen Verhalten der Hauptbahnen, die von einer Vereinigung zusammenhängender Kleinbahnlinien zu größeren Verkehrsnetzen Konkurrenz befürchteten, sowie der ungenügenden Beachtung der lokalen und finanziellen Verhältnisse der einzelnen Strecken. Alle diese Gründe mögen mitgewirkt haben, vor allen aber hat wohl die zu teure Anlage der Lokalbahnen (durchschnittlich über 140 000 Fr. per km) und der nicht genügend vereinfachte Betrieb derselben das ungünstige Resultat herbeigeführt. Das Gesetz vom Jahre 1865 wurde aufgehoben und durch das vom 11. Juni 1880 ersetzt (Loi relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways).

Als nächster Staat folgte England mit seinem Gesetze über „Leichte Eisenbahnen (Light Railways)“ vom 31. Juli 1868. Es bestimmt:

Das Handelsministerium (Board of trade) kann durch seine Erlaubnis eine Eisenbahngesellschaft, die darum einkommt, autorisieren, eine Eisenbahn, welche die Gesellschaft zu bauen und zu betreiben ermächtigt, ganz oder zum Teil als leichte Eisenbahn zu bauen und zu betreiben oder nur zu betreiben. Vorausgesetzt wird bei einer „leichten Eisenbahn“, daß die Bestimmungen über das Gewicht der Lokomotiven, Wagen und sonstigen Fuhrwerke, die auf der Bahn in Verwendung kommen sollen, keine größere Belastung per Räderpaar ergeben, als 8 t. Ferner dürfen die die Fahrgeschwindigkeit regulierenden Bestimmungen keine größere Geschwindigkeit als 25 Meilen (englisch) per Stunde zulassen. Die Lokalbahnen wurden von Aktiengesellschaften gebaut, vereinzelt sind sie Eigentum der Besitzer. Staatliche Unter-

¹⁾ So z. B. A. Haarmann, Die Kleinbahnen. Berlin 1896.

stützungen wurden nicht gewährt. Die zu geringen Erleichterungen, welche die Bauvorschriften den „leichten Eisenbahnen“ gegenüber den Hauptbahnen bewilligten, vermochten nicht das Lokalbahnwesen in England und Schottland zu heben. Die Kosten einer Bahn III. Ordnung stellten sich zu hoch und da der Verkehr oft nicht genügte, eine Bahn höherer Ordnung zu alimentieren, sind zahlreiche ländliche Distrikte heute noch auf den Transport per Achse angewiesen. Kräftiger entwickelte sich das Lokalbahnwesen in Irland, hier werden staatliche Unterstützungen gegeben, wenn die Bahn zur wirtschaftlichen Hebung einer mittellosen Gegend dient. In neuester Zeit wird auch in England dem Lokalbahnwesen kräftige Unterstützung zu teil durch das Gesetz vom 14. August 1896, das Staatssubventionen vorsieht.

Zu der Zeit des Erlasses des englischen Gesetzes über „leichte Eisenbahnen“ wandte auch Bayern, als erster unter den deutschen Staaten, seine Aufmerksamkeit dem Baue von Bahnen lokaler Bedeutung zu. Dem hier schon früh zum Durchbruch gekommenen Staatsbahnprinzipie entsprechend, nahm der Staat den Bau von Bahnen III. Ordnung selbst in die Hand. Das später eingehend besprochene Vicinalbahngesetz vom 29. April 1869 bestimmte, unter welchen Voraussetzungen der Staat Bahnen von lokaler Wichtigkeit bauen will. Es sagt aber nichts über die Anforderungen, die an von Privaten zu erbauende Lokalbahnen zu stellen sind. Man darf daraus nicht entnehmen, daß sich der Gesetzgeber damals dem Baue von Bahnen lokaler Wichtigkeit durch Private gegenüber ablehnend verhielt, derselbe wurde vielmehr ausdrücklich als statthaft erwähnt, allerdings kam er nicht vor der Mitte der achtziger Jahre in Fluß. Allgemeine Bestimmungen wurden erst durch die „Bahnordnung für bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ vom 5. März 1882 gegeben, die am 1. Juni 1882 in Kraft trat. Die Bahnordnung setzte als Spurweite außer der normalen 1,0 und 0,75 m fest, Ausnahmen sollen nur unter besonderen Verhältnissen gestattet werden. Das Längengefälle der Bahn darf auf freier Strecke höchstens das Verhältnis von 1 : 25 erreichen. Der Halbmesser der Krümmungen auf freier Strecke soll bei Bahnen mit normaler Spur, wenn Fahrmaterial der Hauptbahn übergeht, nicht kleiner als 150 m, bei eigenem Fahrmaterial nicht kleiner als 100 m, bei Meterspür nicht kleiner als 70 m und bei einer Spurweite von 0,70 m nicht kleiner als 50 m sein. Die Konstruktion des sämtlichen Fahrmaterials unterliegt, soweit es eigenartig, ministerieller Genehmigung. Die Lokomotiven werden vor Inbetriebnahme und später periodisch revidiert. — Sofern die Fahrgeschwindigkeit mehr als 20 km per Stunde beträgt, ist die Bahnstrecke mindestens einmal täglich zu revidieren. — Bei einer Geschwindigkeit von mehr

als 15 km per Stunde ist an frequenten Niveauübergängen Bahnbewachung erforderlich.

Die größte zulässige Geschwindigkeit bleibt jedesmaliger besonderer Bestimmung vorbehalten, jedenfalls darf sie nie mehr als 30 km per Stunde betragen.

Mehr als 120 Wagenachsen dürfen in keinem Zuge befördert werden.

Dieser Bahnordnung wurden die bestehenden Vicinalbahnen, sowie einige, namentlich aufgeführte, Nebenbahnen unterstellt, später, heißt es in derselben, soll von Fall zu Fall entschieden werden, welche Bahnen weiter in diese Kategorie einzureihen sind.

An Stelle dieser Bahnordnung trat vom 1. Januar 1893 ab die „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns“ vom 10. Dezember 1892.

Dieselbe entwickelt die Anforderungen, die an Bau und Betrieb gestellt werden, eingehender, behält aber die Bestimmungen der Bahnordnung von 1882 in allen wesentlichen Punkten bei. Als „Nebeneisenbahnen“ gelten die bisher der Bahnordnung vom 5. März 1882 unterstellten Linien. Ferner wird von Fall zu Fall bestimmt und veröffentlicht, wenn eine Bahn dieser Kategorie eingereicht wird. Bei Privatbahnen wird hierüber in der Konzessionsurkunde bestimmt.

Bayern kennt also noch heute nominell nur zwei Klassen von Bahnen, Hauptbahnen und Nebenbahnen. Thatsächlich gibt es drei Klassen von Bahnen, allein die Bahnen III. Ordnung gehören rechtlich in Bayern zu den Nebenbahnen. Da die Bahnordnung für die Nebenbahnen ziemlich weiten Spielraum läßt, auch Ausnahmen von derselben gemacht werden dürfen, ergeben sich in der Praxis aus der Zweiteilung keine erheblichen Mißstände.

Ursprünglich war die Einteilung der Bahnen in zwei Klassen allgemein üblich. Erst das Aufblühen der Lokalbahnen, ihr von den Nebenbahnen oft so verschiedener Bau und Betrieb, drängten zu einer Scheidung der Neben- und Lokalbahnen, die aber bei der großen Mannigfaltigkeit der Lokalbahnen weder nach volkswirtschaftlichen noch nach technischen Kriterien in einer überall und auf alle Fälle zutreffenden Form auszusprechen möglich ist.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der in seinen „Grundzügen für den Bau und Betrieb der Lokaleisenbahnen“ 1890 die Dreiteilung vollzieht, legt die Unterschiede zwischen Neben- und Lokalbahnen folgendermaßen technisch fest. Es sind jene Bahnen

„Nebeneisenbahnen (Spurweite 1,435 m), welche zwar in ihrem Oberbau mit den Hauptbahnen im wesentlichen übereinstimmen, auf welche daher sowohl Wagen als Lokomotiven der Haupteisenbahnen

übergehen können, bei welchen aber die Fahrgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf, und für welche, dem auf ihnen zu führenden Betriebe entsprechend, erleichternde Bestimmungen Platz greifen dürfen;

Lokaleisenbahnen von 1,435 m oder kleinerer Spurweite, welche dem öffentlichen Verkehre, jedoch vorwiegend dem Lokalverkehre, zu dienen haben, mittelst Dampfkraft durch Reibungs- (Adhäsions-) Maschinen betrieben werden, bei welchen ferner der größte Raddruck nicht mehr als 5000 kg beträgt und die Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf.“

Die geringe Fahrgeschwindigkeit ist das einzige fast überall zutreffende Unterscheidungsmerkmal zwischen Bahnen II. und III. Ordnung, da die Spurweite, der zahlreichen normalspurigen Lokalbahnen wegen, nicht als solches betrachtet werden kann. Ofters wird aber auch nur von Fall zu Fall entschieden werden können, ob eine Linie den Nebenbahnen oder den Lokalbahnen zuzurechnen ist.

Die vorliegende Arbeit geht auch nominell von einer Dreiteilung aus, indem sie Hauptbahnen oder Bahnen I. Ordnung, Nebenbahnen oder Bahnen II. Ordnung und Bahnen III. Ordnung unterscheidet, zu welchen die Vicinal- und die Lokalbahnen gerechnet werden.

Auf die Entwicklung dieser Bahnen niedrigster Ordnung sei im folgenden des Näheren eingegangen.

I. Teil.

Die staatlichen Bahnen III. Ordnung.

1. Abschnitt.

Die Vicinalbahnen.

I. Kapitel.

Das Vicinalbahngesetz vom 29. April 1869 und seine Geschichte.

Die ersten Bahnen in Bayern, die Vereinfachungen aufwiesen, waren die Pachtbahnen. Sie wurden durch einen Kammerbeschluß vom Jahre 1852 ins Leben gerufen, um den Bahnbau, zu dem die Kammer keine weiteren Gelder bewilligen wollte, nicht ins Stocken geraten zu lassen. Die Pachtbahnen waren thatsfächlich reine Staatsbahnen, den Interessenten gehörten sie nur nominell. Der Staat baute sie für dieselben und garantierte Verzinsung und Amortisation durch eine Pachtsumme, die nötigen Kapitalien wurden durch Vermittelung der königlichen Bank beschafft. Die Vereinfachungen bestanden in der Anwendung größerer Steigungen, engerer Kurven und leichterer Schienen, waren aber nicht erheblich genug, um den Pachtbahnen, deren im Ganzen 8 gebaut wurden,¹⁾ den Charakter von Bahnen III. Ordnung zu verleihen, dieselben sind vielmehr den Vollbahnen zuzuzählen. In den sechziger Jahren gab die Kammer der Abgeordneten wiederholt und nachdrücklich dem Wunsche Ausdruck, daß das System der Pachtbahnen verlassen werde.

In diese Zeit fällt das Entstehen der ersten Bahnen III. Ordnung in Bayern, der Vicinalbahnen. Mit ihnen beschäftigt sich der Art. 2 des Entwurfes des nachmaligen Gesetzes vom 29. April 1869,

¹⁾ Es sind dies: Neuenmarkt—Bayreuth, München—Starnberg, Gunzenhausen—Ansbach, Holzkirchen—Miesbach, Hochstadt—Stoßheim, Ulm—Memmingen—Kempten, Starnberg—Penzberg und Tübing—Peiffenberg, Oberhofau—Eger.

der zum erstenmale Bahnen lokaler Bedeutung unterscheidet. Dieser Artikel lautet:

„Bahnverbindungen von lokaler Wichtigkeit sollen nur unter der Voraussetzung Aussicht auf Unterstützung haben, wenn für dieselben die Grunderwerbung und die Herstellung der Bahnplanie ohne Inanspruchnahme öffentlicher Fonds gesichert ist.

Zur Förderung solcher Vicinalbahnen soll aus den Überschüssen der Rente der Staatsbahnen und den Ertragsanteilen der Staatskasse an den Überschüssen der egl. privilegierten bayerischen Ostbahnen nach Erfüllung aller finanzgesetzlichen und budgetmäßigen Bestimmungen der Vicinaleisenbahnbaufond gebildet werden, dessen Verwaltung der Eisenbahnbau-Donationskasse überwiesen wird.

Aus diesem Fond kann die Hälfte desjenigen Aufwandes entnommen werden, welcher für eine auf dem Wege der Gesetzgebung festgestellte Vicinalbahn nach Erfüllung der in Absatz 1 dieses Artikels aufgestellten Bedingung erforderlich ist.“

Dieser Gesetzentwurf wurde der Kammer der Abgeordneten mit Motiven am 28. Januar 1868 vorgelegt.¹⁾ Das entscheidende Merkmal zwischen Vollbahnen und Bahnen „von lokaler Wichtigkeit“ liegt in der Beitragsleistung der Interessenten zu diesen. In den Motiven wird das Verlangen der Beteiligung der Interessenten nach zwei Richtungen hin begründet. Einmal sei es bei Vicinalbahnen im Gegensatz zu Hauptbahnen andernfalls nicht möglich zu entscheiden, ob die angestrebten Linien berechtigten Bedürfnissen entsprechen, eine Rentabilitätsberechnung sei schon bei Hauptbahnen unzuverlässig, bei Vicinalbahnen geradezu unmöglich. Ebenso sei es sonst nicht möglich, eine objektive Entscheidung zu treffen, welche Linien zuerst in Angriff zu nehmen wären. Hierzu ist zu bemerken, daß die Frage nach der zu erwartenden Rentabilität einer Bahn III. Ordnung später ziemlich zuverlässig beantwortet wurde, und daß auch bei Beteiligung der Interessenten die Frage der Priorität bestehen bleibt; bei den zahlreichen gleichzeitig angestrebten Vicinalbahnen ist auch in diesem Falle wegen Überschreitung der zur Verfügung stehenden staatlichen Mittel und wegen Mangel an technischen Kräften eine gleichzeitige Bauausführung aller undurchführbar.

Die Heranziehung der Interessenten wird ferner folgendermaßen begründet:

„Schon nach der bisherigen Gesetzgebung wurde der weit-
aus wichtigste Teil unserer Verbindungswege, die Distrikts-
straßen, ganz ohne Beteiligung der Staatskasse lediglich durch

¹⁾ Verh. d. K. d. Abg. 1866/68, Beil. Bd. III S. 414.

die Thätigkeit der Distriktsgemeinden geschaffen. Was der Distrikt, die Gemeinde, für die Schaffung einer Distriktsstraße leisten konnte und sicher noch kann, das werden diese Korporationen auch leisten können für die Schaffung einer Vicinalbahn, und deshalb ist es nicht nur rätlich, sondern geradezu notwendig, von jenen Distrikten, welche eine Vicinalbahn anstreben, die nämlichen Leistungen zu verlangen, welche für eine Distriktsstraße auch in Anspruch genommen werden müßten. Die Erwerbung des nötigen Grund und Bodens und die Herstellung der nach einem von der Staatsregierung genehmigten Plane für eine Vicinaleisenbahn nötigen Erdarbeiten würden ungefähr dem entsprechen, was die Herstellung einer Vicinalstraße kostet.“

Dieser Begründung könnte meines Erachtens entgegengehalten werden, daß der Bau einer Vicinalbahn die Schaffung und Unterhaltung von Vicinalstraßen nicht entbehrlich macht, auch ist die Zahl der Interessenten einer Straße, die gebührenfrei zur Verfügung steht, in jeder Gemeinde größer als die einer Vicinalbahn. Ferner kann eine Gemeinde wohl in der Lage sein, die ihr durch Straßen entstehenden Lasten zu tragen, ohne noch außer denselben zu einer Vicinalbahn, zumal in so erheblicher Weise als für Grunderwerb und Erdarbeiten nötig ist, ohne Gefährdung ihrer wirtschaftlichen Existenz beisteuern zu können.

Erscheinen so die in den Motiven für die Beteiligung der Interessenten an den Kosten angeführten Gründe nicht einwandfrei,¹⁾ so muß doch zugegeben werden, daß eine Beitragsleistung der Interessenten gerechtfertigt ist. Das Interesse der Gesamtheit an solchen Bahnen ist ein sekundäres, sie kommen in überwiegendem Maße dem kleinen Verkehrsgebiete zugute, das sie durchziehen. Gewiß heben sie auch den Nationalreichtum, vermehren den Verkehr der Haupt- und Nebenbahnen, was bei einem Lande mit Staatsbahnsystem besonders ins Gewicht fällt, aber ihre Bedeutung tritt dem allgemeinen Verkehr und der Gesamtheit gegenüber zu erheblich zurück, als daß es gerechtfertigt wäre, sie allein auf Staatskosten zu bauen. Wie hoch soll nun der als notwendig erkannte Beitrag der Interessenten sein? Theoretisch am richtigsten wäre es wohl, zu individualisieren und je nach der

¹⁾ Auch rechnerisch erwies sich die Behauptung, daß der Aufwand für Grunderwerb und Erdarbeiten ungefähr dem entsprechen würde, was für eine Vicinalstraße zu leisten sei, als unrichtig. Die bestehenden 15 Vicinalbahnen erforderten per km einen Durchschnittsaufwand von 22 478 Mk. für Grunderwerb und Erdarbeiten, ein Betrag der von den Vicinalstraßen weitaus nicht erreicht wird.

Leistungsfähigkeit der Verpflichteten von Fall zu Fall festzustellen, in welchem Maße dieselben in Anspruch zu nehmen sind. In der Praxis werden dem aber große Schwierigkeiten entgegenstehen. Der Gesetzentwurf verlangt den Grunderwerb und die Herstellung der „Bahnplanie“ seitens der Interessenten. Unter „Bahnplanie“ will er die Erdarbeiten mit Ausschluß der Kunstbauten verstanden wissen. Es werden also recht erhebliche Opfer gefordert, die wenig leistungsfähige Gemeinden, und diese kommen bei Bahnen III. Ordnung vielfach in Betracht, in schädlicher Weise zu belasten geeignet sind. Die Erfahrungen, die in dieser Richtung mit dem zum Gesetz erhobenen Entwurf gemacht wurden, waren denn auch ungünstige. Die Aufwendungen, die seitens der Interessenten für Grunderwerb und Erdarbeiten bei den 15 Vicinalbahnen gemacht wurden, seien hier angefügt und mit dem Gesamtbauaufwand in Vergleich gestellt:¹)

	Gesamt- Bauaufwand		Leistung der Interessenten					
			für Grunderwerb		für Erdarbeiten		in Summa	
	ℳ	℔	ℳ	℔	ℳ	℔	ℳ	℔
Siegelsdorf—Langenzenn . . .	286 532	06	38 862	74	62 526	46	101 389	20
Georgensgemünd—Spalt . . .	398 308	23	39 482	23	54 810	83	94 293	06
Wiesau—Tirschenreuth . . .	459 513	88	57 478	23	46 285	71	103 763	94
Schwaben—Erding	891 557	41	43 714	29	146 459	77	190 174	06
Steinach—Rothenburg	1 078 760	28	101 067	37	127 407	20	228 474	57
Zinnenstadt—Sonthofen . . .	970 543	05	137 160	59	114 744	65	251 905	24
Holzkirchen—Tölz	2 096 394	29	158 009	83	288 038	68	446 048	51
Sinzing—Alling	400 567	05	25 103	59	79 187	81	104 291	40
Dombühl—Feuchtwangen . . .	1 189 139	35	113 136	94	133 667	32	246 804	26
Biessenhofen—Oberdorf b. B.	636 329	60	51 666	19	59 681	56	111 347	75
Neustadt a. A.—Windsheim	1 755 186	68	189 041	02	207 381	63	396 422	65
Prien—Mschau	1 368 925	23	151 823	48	369 267	15	521 090	63
Senden—Weißhorn	972 613	08	119 888	23	165 963	70	285 851	93
Feucht—Altdorf	1 142 297	03	122 682	91	172 902	56	295 585	47
Weilheim—Murnau	1 808 943	96	164 016	21	274 542	64	438 558	85
Summa	15 455 611	18	1 513 143	85	2 302 867	67	3 816 001	52

Diese Aufstellung ergibt, daß die Interessenten bis zu 38,8% des Gesamtbauaufwandes leisten mußten, und daß mit Ausnahme der Linien Wiesau—Tirschenreuth und Zinnenstadt—Sonthofen der Aufwand für Erdarbeiten die Kosten des Grunderwerbs bedeutend

¹) Zusammengestellt nach den statistischen Berichten über den Betrieb der kgl. bayr. Verkehrsanstalten.

überstieg, er betrug bis zu 75,9% der Gesamtleistung der Interessenten.¹⁾

Diese starke finanzielle Anspannung, verbunden mit einem den Interessenten ungünstigen Verteilungsmodus der Überschüsse, war nicht geeignet, günstige Resultate zu zeitigen. Auf die Wirkungen des Gesetzes wird bei Besprechung seiner Aufhebung durch das Gesetz vom 28. April 1882 des näheren eingegangen werden.

Die Motive zu dem Gesetzentwurf vom 28. Januar 1868 behandeln weiter die Frage, wie die von dem Staate zu leistenden Mittel aufzubringen sind. Um übergroße Belastung der Staatskasse zu vermeiden, soll die Hälfte des staatlichen Aufwandes aus den seitens der Ostbahnen an den Staat abzuführenden Überschüssen sowie aus den zu erwartenden Mehrerträgen der alten Bahnlinien gedeckt, der Rest durch Anleihen aufgebracht werden, diesen Rest würden die Vicinalbahnen auch bei einer verhältnismäßig geringen Frequenz zu verzinsen vermögen.

Ferner nehmen die Motive zu der Frage Stellung, ob die Vicinalbahnen nicht der Privatindustrie zu überlassen seien. Im Prinzip, heißt es da, könne man dies allerdings, thatsächlich würde sich aber die Privatindustrie ohne jede staatliche Unterstützung nur weniger

¹⁾ Die kilometrischen Kosten sind (Schluß 1880) für Grunderwerbung am höchsten

mit 16 646 *M* bei Immenstadt—Sonthofen,
und am niedrigsten

mit 5 230 *M* bei Wiesau—Tirschenreuth,
für Erdarbeiten am höchsten

mit 29 676 *M* bei Prien—Aschau,
und am niedrigsten

mit 4 211 *M* bei Wiesau—Tirschenreuth.

Beide Titel zusammen am höchsten

mit 45 429 *M* bei Prien—Aschau,
und am niedrigsten

mit 9 441 bei Wiesau—Tirschenreuth.

Im Durchschnitt entfallen auf den Vicinalbahn-Kilometer:

	J. J. 1880:	nach Vollendung:
für Grunderwerbung . . .	9 399 <i>M</i>	9 418 <i>M</i>
für Erdarbeiten . . .	12 932 "	13 060 "
für beide Titel zusammen	22 331 <i>M</i>	22 478 <i>M</i>

Vergleichsweise kostete die kilometrisch billigste Hauptbahnlinie München—Grasing—Rosenheim per km

an Grunderwerb . . . 9 310 *M*

an Erdarbeiten . . . 37 392 "

zusammen 46 702 *M.*

welcher Betrag auf die ganze Länge der Bahn ausgeworfen, 43,9% des Gesamtaufwandes von 6 850 586 *M* ausmacht.

Linien bemächtigen, so daß die Frage nur die sein könnte, ob die zu Vicinalbahnzwecken zu verwendenden Mittel nicht besser als Beihilfe an von Privaten zu bauende und zu betreibende Vicinalbahnen verausgabt würden. Dem halten sie entgegen, daß schon der Bau von Bahnen langjährige Übung und Erfahrung verlange, jede einzelne kleine Unternehmung daher ihre Erfahrungen zu machen und teuer zu bezahlen hätte, noch viel schlimmer aber würden sich die Betriebsverhältnisse gestalten. Abgesehen hiervon würde der Staat die derartigen Unternehmungen gewährten Unterstützungen entweder ganz verlieren oder es würde eine schwierige Kontrolle nötig sein. Auch habe der Staat öfters Unternehmungen zu öffentlichen Zwecken, die sich nicht halten konnten, nachher doch übernehmen müssen. Im übrigen sollen der Privatthätigkeit auf dem Gebiete der Vicinalbahnen keine Fesseln angelegt werden. Aus den angeführten Gründen wird der vorliegende Gesetzentwurf als die geeignetste Lösung der Vicinalbahnfrage empfohlen.

Der Gesetzentwurf fand in beiden Kammern volle Zustimmung. Von der Kammer der Abgeordneten wurde ein eigener Ausschuß zu seiner Bearbeitung eingesetzt und von diesem der Abgeordnete Bischoff mit dem Referat über die Vicinalbahnen betraut. Derselbe empfiehlt in seinem Spezialbericht des II. und III. Ausschusses der Kammer der Abgeordneten über Art. 2 des Gesetzentwurfs¹⁾ die Annahme desselben mit einigen redaktionellen Änderungen. Nur um diese dreht sich die Debatte und es wird nach dem Vorschlage des Ausschusses beschlossen, in Absatz 1 (Gesetzentwurf) nach dem Worte „Wichtigkeit“ einzuschalten: „welche vom Staate oder durch Privatunternehmung hergestellt werden“, um jeden Zweifel zu beseitigen, daß derselbe auch auf Bahnverbindungen Anwendung finde, welche sich an Privatbahnen anschließen und nicht vom Staate gebaut werden. Statt „Bahnplanie“ wird „Erdarbeiten“ gesetzt, um deutlich auszudrücken, daß die Interessenten nicht auch zu den Kunstbauten verpflichtet seien. Ferner soll es statt „öffentlicher Fonds“ „von Staatsfonds“ heißen, weil andernfalls Distrikts-, Kreis- oder ähnliche Fonds von der Heranziehung zu den Principalleistungen ausgeschlossen scheinen könnten. — In Absatz 3 wird nach dem vierten Worte „kann“ — „höchstens“ eingeschaltet, um deutlicher zu bezeichnen, daß es sich um eine Maximalleistung handelt.

Anderer Anträge ebenfalls redaktioneller Natur aus der Mitte der Kammer wurden abgelehnt und der § 2 in der folgenden Fassung am 6. März 1869 mit allen gegen zwei Stimmen angenommen:

¹⁾ Verh. d. K. d. N. 1866/69 Beil. Bd. V S. 288.

„Bahnverbindungen von lokaler Wichtigkeit, welche vom Staate oder durch Privatunternehmung hergestellt werden, sollen nur unter der Voraussetzung Aussicht auf Unterstützung haben, wenn für dieselben die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten ohne Inanspruchnahme von Staatsfonds gesichert ist.

Zur Förderung solcher Vicinalbahnen soll aus den Überschüssen der Staatsbahnen und den Ertragsanteilen der Staatskasse an den Überschüssen der kgl. priv. bayer. Ostbahnen nach Erfüllung aller finanzgesetzlichen und budgetmäßigen Bestimmungen der Vicinaleisenbahn-Baufond gebildet werden, dessen Verwaltung der Eisenbahnbau-Dotationskasse überwiesen wird.

Aus diesem Fond kann höchstens die Hälfte desjenigen Aufwandes entnommen werden, welche für eine auf dem Wege der Gesetzgebung festgestellte Vicinalbahn nach Erfüllung der in Absatz 1 dieses Artikels aufgestellten Bedingungen erforderlich ist.

Als Dotation für die IX. Finanzperiode werden dem Vicinaleisenbahn-Baufond die Mehreinnahmen aus dem Betriebe der Staatsbahnen aus den zwei letzten Jahren der VIII. Finanzperiode überwiesen, soweit über dieselben noch nicht gesetzlich verfügt ist.“

Das Gesetz trat am 29. April 1869 in Kraft.

Der nach Absatz 2 desselben gebildete Vicinaleisenbahn-Baufond belief sich auf 439 097 Gulden 10³/₄ Kreuzer.

II. Kapitel.

Die Spezialgesetze.

Auf Grund des Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869 wurden 14 Vicinalbahnen staatlicherseits gebaut. Eine Vicinalbahn (Wiesau—Tirschenreuth) wurde von der Ostbahn ins Leben gerufen, während eine bewilligte Linie (Mibling event. Kolbermoor—Au) nicht zur baulichen Ausführung gelangte. Betrachten wir die Spezialgesetze, durch welche die einzelnen Strecken die gesetzliche Bauerlaubnis erhielten, so enthalten dieselben übereinstimmend folgende Bestimmungen:

1. Die Staatsregierung erhält die Ermächtigung, die Ausführung der betreffenden Vicinalbahn resp. Vicinalbahnen zu übernehmen, wenn die nach Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869 Abs. 1 erforderlichen Voraussetzungen erfüllt werden, und die weitere Ermächtigung, den nötigen Bedarf im festgesetzten

Maximalbeträge je zur Hälfte aus dem Vicinaleisenbahn-Bausond und der Eisenbahnbau-Dotationskasse zu entnehmen.

2. Wenn die Kosteinnahmen aus dem Transport auf der betreffenden, resp. den betreffenden Vicinalbahnen das Dreifache der $4\frac{1}{2}$ % Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Bauaufwandes übersteigen, kann aus dem Überschusse eine Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerb und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals bis zu 5 % gewährt werden (Ausnahme bei der Linie Holzkirchen—Tölz, worüber weiter unten).

3. Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Deckung des aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse für Herstellung der betreffenden Vicinalbahn resp. Vicinalbahnen zu bestreitenden Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Darlehen aufzunehmen, auf das in Bezug auf Verzinsung und Tilgung die für die übrigen Staatseisenbahnanlehen geltenden Bestimmungen Anwendung finden.“

Den Entwürfen der Spezialgesetze sind Motive beigelegt, die sich des Näheren über die zu bewilligende Vicinalbahn aussprechen, ihre Einstellung in den Gesetzentwurf rechtfertigen, etwaige Meinungsverschiedenheiten über die Anlage und Linienführung abwägen, einen detaillierten Kostenanschlag aufstellen, überhaupt die technischen Details erörtern und auf den zu erwartenden Verkehr hinweisen.

Als erste Vicinalbahnen wurden die Linien Schwaben—Erding und Siegelssdorf—Langenzenn zusammen mit dem allgemeinen Gesetze 1869 bewilligt. Besonderes ist aus dem Spezialgesetze vom 29. April 1869, aus den Motiven zu dem Entwurfe dieses Spezialgesetzes, sowie seiner Behandlung in den Kammern nicht zu erwähnen.¹⁾ (Siegelssdorf—Langenzenn wurde als erste Vicinalbahn am 25. Mai 1872 eröffnet.) Gleichzeitig lag dem zur Beratung des Eisenbahngesetzes gebildeten vereinigten II. und III. Ausschusse der Kammer der Abgeordneten eine Eingabe des Eisenbahnkomitees und Magistrats Tölz vom 15. Febr. 1869 vor, die Herstellung einer Vicinalbahn zwischen Tölz und Holzkirchen betreffend, nebst Denkschrift „Vorstellung und Denkschrift betr. die Herstellung einer Holz- und Kohlenbahn von Holzkirchen nach Tölz. München 1867“ mit der Bitte:

„Hohe Kammer geruhe bei Genehmigung von Vicinalbahnen die Linie Holzkirchen—Tölz in erster Reihe zu berücksichtigen und demnach die kgl. Staatsregierung zur Vorlage eines desfallsigen Gesetzentwurfs womöglich noch an den

¹⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1866/69 Beil. Bd. V S. 626.

gegenwärtig versammelten Landtag geneigtest zu veranlassen.“

Die Petenten hatten zunächst eine Bahn höherer Ordnung gewünscht, der diesbezügliche Antrag des Referenten Abgeordneten Crämer auf Bewilligung einer Vollbahn Holzkirchen—Tölz—Penzberg war aber seitens des Ausschusses abgelehnt worden; da keine Aussicht vorhanden war, daß das Plenum einen anderen Beschluß fassen würde, erstrebten sie nun eine Vicinalbahn mit dem wiederholten Gesuche: 1)

„Hohe Kammer geruhe die Linie Holzkirchen—Tölz als erste Vicinalbahn zu begutachten.“

Der Referent für Vicinalbahnen Abgeordneter Bischoff schlug vor ohne Berücksichtigung der Priorität bei der Kammer zu beantragen, daß noch diesem Landtage eine diesbezügliche Vorlage zugehe. Der Ausschuß beschloß einstimmig, einen diesbezüglichen Antrag an die Kammer zu stellen, trotzdem der Handelsminister erklärte, daß bei dem dermaligen Mangel alles notwendigen technischen Materials eine Garantie, daß noch dem dermaligen Landtage eine Vorlage gemacht werde, unmöglich übernommen werden könne. Das Plenum nahm diesen Antrag am 6. März an²⁾, doch kam ein diesbezüglicher Gesetzentwurf erst 1871 an den Landtag.

Auch die Stadtgemeinde Rothenburg o/T. hatte in erster Linie eine auf Staatskosten zu bauende Vollbahn nach Steinach gewünscht; nach Ablehnung derselben durch die Kammer der Abgeordneten lag dem Ausschuß am 3. April 1869 eine Eingabe um Bau dieser Strecke als Vicinalbahn vor.³⁾ Der Ausschuß trat der Eingabe einstimmig bei, und die Kammer ersuchte, dem nächsten Landtage eine entsprechende Vorlage zu machen. Diese wurde am 21. April 1870 eingebracht⁴⁾ zugleich mit den Gesetzentwürfen über Erbauung der Vicinalbahnen Georgensgünd—Spalt und Immenstadt—Sonthofen, sowie einem Gesetzentwurf betreffs Ausdehnung der der Ostbahn gewährten Zinsgarantie auf seitens derselben zu erbauende Vicinalbahnen. Bei der allgemeinen Diskussion⁵⁾ über den Gesetzentwurf den Bau einer Vicinalbahn von Immenstadt nach Sonthofen betreffend trat eine bemerkenswerte Meinungsverschiedenheit über Auslegung des Vicinalbahngesetzes zu Tage. Der Abgeordnete Crämer, der Referent des bei Beratung des Gesetzes vom 29. April 1869 gebildeten Ausschusses für Vollbahnen war, führte folgendes aus:

1) Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1866/69 Beil. Bd. V S. 379.

2) Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1868/69 Sten. Ber. Bd. V S. 610.

3) Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1866/69 Beil. Bd. V S. 595.

4) Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1870 Sten. Ber. Bd. II S. 114.

5) Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1870 Sten. Ber. Bd. II S. 490.

„Es werden zahlreiche Wünsche wegen Erbauung von Vicinalbahnen an uns herantreten, die wir nicht abweisen können. Aber geben wir ihnen auch statt, so wird es doch nicht immer möglich sein, die Bahnen auch wirklich zu bauen, weil der Vicinalbau fond nicht ausreichen wird. Der Handelsminister sagt zwar, es liege an uns, wie stark wir ihn dotieren wollen, aber woher die Mittel nehmen? Ich bin der Ansicht, daß hier gründlicher und nachhaltiger geholfen werden muß.“

Er geht dann auf eine (erst in einer späteren Sitzung vorgelegte) Bitte der Stadtgemeinde Tölz ein, die dahin zielte, eine genaue Interpretation des Art. 2 des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1869 in der Hinsicht zu erhalten, ob der dem Vicinalbau fond entnommene Betrag unverzinslich, resp. in welcher Reihenfolge die drei Aufwendungen (Staatsanlehen, Vicinalbau fond, Interessentenbeitrag) verzinst werden sollen. Nach Ansicht des Redners ist die dem Vicinalbau fond entnommene Hälfte des Staatsaufwandes unverzinslich, diese Ansicht war, wie er sagt, damals im Ausschuß allgemein. Wäre sie verzinslich, so würden sehr schwer Vicinalbahnen gebaut werden, da die Interessenten dann kaum in die Lage kommen, ihr aufgewendetes Kapital zu amortisieren, von einer Verzinsung desselben ganz abgesehen. Eine Verzinsung hält Redner auch nicht für nötig, da die Interessenten an Stelle derselben einen indirekten Nutzen aus der Bahn zögen. Er empfiehlt Dotierung des Vicinalbau fond mit 10 Millionen, aufgebracht durch Ausgabe von Papiergeld, refundiert aus den Erträgnissen der Bahnen.

Handelsminister v. Schlör wundert sich dem gegenüber, daß man jetzt ein Übermaß nachgesuchter Vicinalbahnen fürchte, während vor kaum einem Jahre „viele sehr ernste Männer“ ihren Zweifel ausgedrückt hätten, ob je eine Vicinalbahn ins Leben gerufen werden würde, und ob nicht der Art. 2 des Gesetzes lediglich ein Beschwichtigungsmittel wäre, um die Unmasse von Anträgen und Petitionen auf Erbauung von Eisenbahnen abzuwälzen und tot zu machen. Redner teilt keine der beiden Befürchtungen. Der Vicinalbau fond sei zur Zeit annähernd ausreichend, die bewilligten Bahnen könnten doch nicht alle in den nächsten 1½ Jahren zur Ausführung gelangen (also die Frage der Priorität bleibt auch bei Beteiligung der Interessenten an dem Gesamtaufwand bestehen), außerdem könne die Kammer den Fond durch Überweisung der Überschüsse, die seitens der Ostbahn an den Staat zu zahlen seien, stärken. Der Handelsminister tritt dann entschieden der Auffassung entgegen, daß die dem Vicinalbau fond entnommene Summe unverzinslich gedacht sei und daß dies die übereinstimmende Meinung des Ausschusses gewesen sei. — Redner erinnert sich nicht mehr genau der Vorgänge im Ausschuß, aber er hat, wie

er sagt, nie durch irgend ein Wort Veranlassung zu einer solchen Täuschung gegeben.

Würden die aus dem Vicinalbahnbaufond zugeschossenen Gelder unverzinslich an die Unternehmer irgend einer Vicinalbahn überlassen, so würde der Grundgedanke des Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869 geradezu vernichtet, dieser Artikel wäre dann nicht eine Wohlthat, sondern eine Geißel für das Land, es würden Täuschungen hervorgerufen und es würde unmöglich sein, den Anforderungen, die dann heranträten, zu genügen.

Art. 2 des Gesetzes vom Jahre 1869, führt Redner aus, hat die Intention, nur die Vicinalbahnen ins Leben zu rufen, wo die beteiligten Interessenten ihr Bedürfnis nach einer solchen Verbindung durch die Bereitwilligkeit dokumentieren, zur Beschaffung eines solchen Verkehrsmittels auch ihrerseits Opfer zu bringen. Deshalb haben sie vor allem mit dem Beitrag, der ihnen nach dem betreffenden Artikel zugemutet wird, das Risiko zu übernehmen; sie haben erst, wenn die außer dem zugeschossenen Gelder durch die betreffenden Unternehmungen sich verzinsen, Anspruch auf Verzinsung ihres Beitrags. Andernfalls würde eine Prämie auf den Bau von Vicinalbahnen gesetzt und unberechtigte Bahnen gebaut werden. Die Unverzinslichkeit, von der damals die Rede war, bezieht sich auf etwas ganz anderes; sie bezieht sich auf einen Nichtbeitrag von Seite des Staates zu den Zinsen. Es sollte ein Kapital in den Vicinaleisenbahnfond fließen, das dem Staate keine Zinsen kostet. Die Stadtgemeinde Tölz will einen unverzinslichen Beitrag aus dem Vicinaleisenbahnfond. Damit kann man sofort eine Privatgesellschaft finden, welche die betreffende Bahn ausführt. Denn sie hat ja ungefähr $\frac{2}{5}$ aus dem Vicinaleisenbahnbaufond umsonst und die übrigen $\frac{3}{5}$ des Anlagekapitals wird sie wohl aus dem betreffenden Betrieb decken können.

Der Minister teilt nicht die Ansicht des Abgeordneten Crämer, es müsse sogleich ein großes Kapital dem Vicinalbahnbaufond zufließen. Der Staat, sagt er, darf nur solche Institutionen ins Leben rufen, die wirklich auch einen finanziellen Erfolg haben. Er kann am Ende, wenn er im Besitze eines großen Eisenbahnnetzes ist, die eine oder andere Linie von hervorragend volkswirtschaftlicher Bedeutung, wenn sie vielleicht auch an sich ein finanzielles Erträgnis nicht liefern würde, mit in seinen Betrieb hereinnehmen, aber gegen den Grundsatz nicht rentierende Bahnen zu bauen muß ich mich im Interesse einer gesunden Volkswirtschaft aufs allerentschiedenste aussprechen. Der Minister weist auch auf die bisher beschlossenen Spezialgesetze hin; hätten dieselben den Zuschuß als unverzinslich angenommen, so hätten sie bekämpft werden müssen und wären bekämpft worden. Zum Schlusse

warnet er die beteiligten Gemeinden vor einer Täuschung, der sie sich vielleicht hingaben; er sagt, die Bahn an und für sich schafft keine höheren Werte, sie ist bloß Mittel zum Zweck, sie ist nur ein Werkzeug zur Verbesserung der wirtschaftlichen Zustände, es muß aber noch eins dazu kommen, das ist die Arbeitsamkeit, Thätigkeit und Strebsamkeit der Bewohner für die Entwicklung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse der betreffenden Gegend. Nur wenn die Leute, die eine Vicinalbahn anstreben, auch ihre äußersten Kräfte anwenden sich emporzuarbeiten, wird die Eisenbahn ein wirksames Mittel zur Erreichung dieses Zweckes.

In Erwiderung der Ausführungen des Ministers stellte Abgeordneter Crämer fest, daß das Protokoll des Eisenbahnbau-Ausschusses vom 29. Januar 1869 folgenden Passus enthält:

„Hierbei wird als übereinstimmende Meinung des Ausschusses konstatiert, daß die dem Vicinaleisenbahnbau-Fonds zu entnehmenden Mittel in der Regel als unverzinsliche Zuschüsse zu gewähren seien, daß indessen die Feststellung einer mäßigen Verzinsung durch gesetzgeberischen Akt im einzelnen Fall nicht geradezu ausgeschlossen sein soll.“

Der Handelsminister habe der Sitzung beigewohnt und gegen die protokollierte Meinungsäußerung keinen Einspruch erhoben. Die von demselben geäußerte Befürchtung, bei Dotierung des Vicinalbahnbau-Fonds mit 10 Millionen würden unberechtigte Bahnen gebaut werden, sei nicht begründet, da jede einzelne Strecke durch gesetzgeberischen Akt festzustellen sei.

Minister v. Schlör bedauert, daß der zitierte Passus in dem Protokoll stehen geblieben, seine ausdrückliche Zustimmung zu demselben habe er nicht gegeben. Er weist auf seine Äußerung vom 6. März 1869 hin, wo er sagte:

„Der Ausgangspunkt des Art. 2 ist der: „Soviel eine Gegend dafür leisten muß und gesetzlich zu leisten verpflichtet ist, um sich eine Distriktsstraße zu bauen, ebenso viel wird man ihr auch zumuten dürfen, wenn sie in den Besitz einer Eisenbahn gelangen will. Aber gerade diese Leistung soll einen Teil des unverzinslichen Baukapitals der betreffenden Vicinalbahn bilden. Dieser Beitrag allein würde jedoch meines Erachtens noch nicht davor sicher stellen, daß die Ausdehnung des Vicinaleisenbahnsystems möglicherweise einen höchst nachteiligen Einfluß auf die Finanzlage im allgemeinen ausüben könnte. Deshalb wurde in den Art. 2 die Bestimmung aufgenommen, daß noch ein weiterer Teil des für

Ausführung einer Vicinaleisenbahn notwendigen Kapitals unverzinslich zu beschaffen wäre.“

Der Minister betont nochmals, daß es sich nur darum handele, daß die Beschaffung des Kapitals für den Staat unverzinslich sei, nicht daß dieses Kapital den betreffenden Unternehmern unverzinslich zu überlassen sei. Diese Verwechslung in der Zinspflicht habe allein zu dem Passus in dem Protokoll Veranlassung gegeben, thatsächlich sei der Ausschuß der Meinung des Ministers gewesen, das beweise auch der Wortlaut der Gesetze über den Bau der Vicinalbahnen von Langenzenn und Erding.

Die Streitfrage wurde näher beleuchtet durch den Vortrag des Abgeordneten Freih. v. Hasenbrädl, den derselbe als Referent des III. Ausschusses über den Antrag des Magistrats Tölz, die authentische Interpretation des Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869 betreffend, in der Ausschußsitzung vom 7. Juli 1870 hielt.¹⁾ Es ist dieser Antrag die bereits von dem Abgeordneten Crämer erwähnte Bitte:

„Hohe Kammer geruhe, eine authentische Interpretation des Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869 inbezug auf die Stellung, welche die dem Vicinal-Eisenbahnbaufonde zu entnehmenden Kapitalien zur Frage der Verzinsung aus den Bahnrenten einzunehmen haben, in der Art zu erwirken, daß ausgesprochen werde, daß der Zinsanspruch dieser Kapitalien jedenfalls dem der Präcipualleistung der Gemeinden und dem der sonstigen Bauaufwandssummen nachzustehen habe.“

Der Referent teilt ganz die Ansicht des Handelsministers. Er führt aus:

„Der Antrag des Magistrats Tölz legt dem Passus des Ausschuß-Sitzungsprotokolls vom 29. Januar 1869, es ist dies der bereits seitens des Abgeordneten Crämer erwähnte Passus, auf den er sich in Begründung seiner Bitte bezieht, offenbar eine zu weit gehende Bedeutung bei, eine Bedeutung, welche demselben angesichts der Fassung des am 28. Januar 1868 in den Kammern der Abgeordneten vorgelegten Regierungsentwurfs Art. 2, Abf. 1—3, samt Motiven hiezu §§ 51—62,²⁾ sowie angesichts der Fassung des Gesetzestextes Abf. 3, ferner angesichts der praktischen Anwendung, welche die in dem Gesetze vom 29. April 1869 niedergelegten Grund-

¹⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1870 Beil. Bd. II/III S. 253.

²⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1866/68 Beil. Bd. III S. 405.

fäße in dem Gesetze vom gleichen Datum über die Erbauung von Vicinalbahnen zwischen Erding und Schwaben und zwischen Siegelssdorf und Langenzenn gefunden haben,¹⁾ endlich angesichts der Äußerungen des damaligen Spezialreferenten Abgeordneten Bischoff in seinem Spezialbericht über Art. 2 des am 28. Januar 1868 in der Kammer der Abgeordneten vorgelegten Gesetzentwurfs nicht beigemessen werden kann.“²⁾

Der Referent führt weiter aus, daß der Abgeordnete Bischoff in seinem Spezialbericht, der, wie aus dem Inhalte hervorgeht, nach Beendigung der Ausschußsitzung vom 29. Januar 1869 abgefaßt wurde, ausdrücklich konstatiert:

- „1. daß der vorgelegte Gesetzentwurf nur allgemeine Grundzüge aufstelle, und daß nähere Bestimmungen über das Vertragsverhältnis der Paciscenten, wie etwa über die Verteilung der Betriebsüberschüsse dem im Abs. 3 des Entwurfs für jede einzelne Bahn vorgesehenen besonderen Gesetze vorbehalten bleiben müßten;
2. daß hinsichtlich der Verteilung der Betriebsüberschüsse die den Gemeinden durch die Grunderwerbung und Herstellung der Erdarbeiten angemessene Präcipualleistung u. s. w. in der Regel erst nach Berücksichtigung der übrigen Beteiligten in Betracht gezogen werden würde;
3. daß die Gemeinden, Distrikte u. s. w. zu erwägen haben werden, welchen Gewinn sie sich von einer Vicinalbahn versprechen und wie weit sie etwa aus den Betriebsüberschüssen eine Verzinsung in Aussicht nehmen können.“

Hieraus geht hervor, daß die Frage der Priorität unentschieden gelassen wurde, ebenso, welcher Anteil an dem event. Gewinne den Interessenten zukomme. Der Referent führt ferner folgende Äußerung des Spezialreferenten Abgeordneten Bischoff aus der Ausschußsitzung vom 22. April 1869 (Beratung der Gesetzesvorlage betr. Baues der Linien Erding—Schwabing und Siegelssdorf—Langenzenn) an:

„Es wird den Gemeinden überlassen werden müssen zu bemessen, inwieweit sie eine Verzinsung ihres Kapitals erwarten können. Es müßten die Roheinnahmen der Schwaben—Erdingener Bahn, die Einhaltung der Kostenvoranschläge vorausgesetzt, per Jahr 55 755 fl. übersteigen, wenn eine Verzinsung des für Grunderwerb und für Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals anfallen solle.“

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1866/69 Beil. Bd. V S. 626.

²⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1866/69 Beil. Bd. V S. 286.

Laut Gesetzentwurf wurden nun für die Vicinalbahn Schwaben—Erding 413 000 fl. gefordert, wovon die Hälfte dem Vicinalbahnbau—fond zu entnehmen war. Die $4\frac{1}{2}\%$ Zinsen von 413 000 fl. beliefen sich auf 18 585 fl., das Dreifache dieser Summe auf 55 755 fl. Hieraus geht, wie Referent mit Recht sagte, hervor, daß der Spezialreferent Abgeordneter Bischoff den Zuschuß des Vicinalbahnbau—fonds nicht als unverzinslich angenommen hat, somit auch der Passus des Ausschuß—sitzungs—Protokolls unrichtig ist, daß eine Übereinstimmung dahin geherrscht habe, die dem Vicinalbahnbau—fond zu entnehmenden Zuschüsse seien unverzinslich. Referent beantragte:

„Es sei der Bitte des Stadtmagistrats Tölz eine Folge nicht zu geben.“

Die Kammer der Abgeordneten beschloß in diesem Sinne.

Die Gesetzentwürfe, betreffend den Bau der Vicinalbahnen Steinach—Rothenburg o./T. Georgensgmünd—Spalt und Immenstadt—Sonthofen, wurden in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 9. Juni 1870 einstimmig bewilligt,¹⁾ und erhielten am 10. Juli 1870 Gesetzeskraft.

Der gleichzeitig vorgelegte Gesetzentwurf „den Bau von Vicinal—eisenbahnen durch die bayerische Ostbahngesellschaft betreffend“ lautet:

„Art. 1. Für den Fall, daß die kgl. privilegierte Aktiengesellschaft der Ostbahnen aus den Erübrigungen ihres ursprünglichen Aktienkapitals von 60 Millionen Gulden die Herstellung von Vicinaleisenbahnen übernimmt, welche in ihr Bahnnetz einmünden, ist die Staatsregierung ermächtigt, die durch Art. 2 des Gesetzes vom 19. März 1856, den Bau von Eisenbahnen durch Privatunternehmer von Nürnberg über Amberg nach Regensburg u. s. w. betreffend, festgesetzte Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrags von $4\frac{1}{2}\%$ für jenen Aufwand zuzugestehen, welcher nach Abzug der Kosten für Grunderwerbung und Herstellung der Erdarbeiten auf eine solche Bahn erwächst und von der genannten Aktiengesellschaft aus den vorbezeichneten Erübrigungen bestritten wird.

Art. 2. Zur Aufrechterhaltung einer vollständigen Vereinigung des Betriebs der sämtlichen dieser Aktiengesellschaft gehörigen Bahnlinsen finden die über Beginn und Erlöschung der Zinsengewährschaft und über die Genehmigung der Tarife gegebenen Bestimmungen des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, auch

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1870 Sten. Ber. Bd. II S. 493.

auf die nach Maßgabe dieses Gesetzes zu erbauenden Vicinalbahnen gleichmäßige Anwendung.“

Die Motive zu diesem Gesetzentwurf¹⁾ erinnern daran, daß der Ostbahngesellschaft bei der Konzessionierung der im Gesetze vom 29. April 1869 bestimmten neuen Ostbahnlinien durch Allerhöchste Konzessions-Urkunde vom 3. August 1869 § 7 die Verpflichtung auferlegt wurde, den Bau von Vicinalbahnen, welche in ihre Bahnlinien einmünden, auf jede Weise durch Übernahme der Bauführung und des künftigen Betriebes zu erleichtern und zu fördern. Daher habe sich die Ostbahngesellschaft auf Wunsch der Stadtgemeinde Tirschenreuth bereit erklärt, die Herstellung einer Zweigbahn von Tirschenreuth zu der Ostbahn-Station Wiesau in der Art zu ermöglichen, daß bei dieser 2,91 Stunden langen Bahn im Kostenanschlage zu 310 000 fl. der Aufwand für Grunderwerb und Erarbeiten zu 62 000 fl. von der Stadtgemeinde Tirschenreuth bestritten und der Rest von 248 000 fl. von der Ostbahngesellschaft aus dem an ihrem ursprünglichen Aktienkapitale von 60 Millionen Gulden noch verfügbaren Überschuß von 2 862 447 fl. geleistet werden solle, wobei die Ostbahngesellschaft nicht nur die Bauführung und den künftigen Betrieb übernehmen, sondern auch das volle Eigentum der Zweigbahn erhalten und das von der Stadtgemeinde zugeschoffene Kapital nur insoweit verzinsen würde, als die Zweigbahn nach Deckung der Betriebskosten und des 5½% igen Zinses für den Kapitalzuschuß der Gesellschaft noch einen Überschuß ergäbe. Die Ostbahn hat, sagen die Motive weiter, auch eine Vicinalbahn in das Thal der schwarzen Laber projektiert, weitere werden folgen, sobald die ersten Versuche günstig ausgefallen sind. (Es kam aber nur die Linie Wiesau-Tirschenreuth zu stande. D. B.) Da sich die der Ostbahn bereits gewährte Zinsgarantie nur auf die speziell bezeichneten Linien bezieht, ist dieser Gesetzentwurf nötig, andererseits ist die Übernahme der Zinsgarantie für Vicinalbahnen darum nicht bedenklich, weil der Bau jeder Linie einer Konzessionierung bedarf und der etwa vom Staate zu leistende Zuschuß nicht getrennt behandelt wird, sondern die Betriebsrente der Vicinalbahnen mit der sämtlicher Ostbahnlinien vereinigt betrachtet wird.

Aus der Behandlung des Gesetzentwurfes in der Kammer der Abgeordneten vom 14. Juni 1870²⁾ ist die Erklärung des Abgeordneten Dr. Kuland von Interesse. Er sagte:

„Diejenigen Herren, welche länger in diesem Hause sind, kennen meine Stellung zur Ostbahn. Im Jahre 1856 war

¹⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1870 Beil. Bd. II/III S. 439.

²⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1870 Sten. Ber. Bd. II S. 558.

ich der einzige, der aus Überzeugung gegen die Ostbahn stimmen mußte, weil nach meiner Ansicht der Vorteil, welchen der Staat aus den Bahnen hätte ziehen können, einer Privatgesellschaft übergeben worden ist. Ich habe konsequent fort und fort gegen alles, was die Ostbahn betrifft, gestimmt und muß daher auch heute gegen den Gesetzentwurf stimmen, und zwar umsomehr, als die Ostbahn ohnehin die Mittel hat, um die Garantie des Staates entbehren zu können.“

Diese Äußerung und die Erwiderung des Handelsministers sind für die Frage, ob Staats- oder Privatbahnen in Bayern zu bevorzugen, von Wichtigkeit und soll auf dieselben bei Besprechung dieses Punktes zurückgekommen werden. Der Gesetzentwurf wurde mit allen gegen die Stimme des Abgeordneten Dr. Kuland angenommen.

Nach zehnjährigen Bemühungen gelang es 1871 das Tölzer Bahnprojekt zu realisieren, nachdem eine Einigung zwischen der Staatsregierung und den Interessenten erzielt, und zwar wurde die Linie als Vicinalbahn in Vorschlag gebracht. Der betreffende Gesetzentwurf¹⁾ weicht in seinem Art. 2 von den bisherigen Vicinalbahn-Spezialgesetzen ab. Dieser Art. 2 lautet:

„Aus den Erträgnissen des Betriebes der Bahn von Holzkirchen nach Tölz sind die sämtlichen auf den Betrieb und die Erhaltung der Bahn erwachsenden Kosten zu bestreiten. Von dem sich ergebenden Überschusse ist zunächst der 4% ige Zins des vom Staate aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse und dem Vicinaleisenbahnbaufond geleisteten Zuschusses zu berechnen. Der hierauf weiter verbleibende Betrag wird zur Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerb und Erdarbeiten angewendeten Kapitals bis zu 5% herausgegeben.“

Die dem Gesetzentwurfe beigegebenen Motive entwickeln die Gründe, die zu diesen abweichenden Bestimmungen veranlaßt haben. Wenn man bisher keine Kostenrechnung feststellte, sondern das Dreifache der 4½% Zinsen des staatlichen Aufwandes in Abzug brachte, so geschah es der Einfachheit halber und weil man zu der Annahme berechtigt zu sein glaubte, damit das Richtige zu treffen und den Interessenten zu nützen, jedenfalls nicht sie zu schädigen. Ob diese Annahme richtig, muß der Erfolg lehren. Die Gemeinde Tölz glaubt, daß der andere Modus für sie günstiger sei, die Regierung ist deshalb hierauf eingegangen, auch weil die Tölzer Linie die längste der bisher bewilligten Vicinalbahnen ist und die ungünstigsten Steigungsverhältnisse hat, somit ein Irrtum in der Kostenberechnung auch für den Staat unvorteilhaft sein könnte.

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1870/71 Beil. Bd. IV S. 137.

Eine unerläßliche Konsequenz eines solchen Arrangements ist die Anschaffung eigenen Fahrmaterials, besonders von Lokomotiven, während bisher Ansätze hierfür wegfielen, da die für die Hauptbahnen unbrauchbaren kleinen Maschinen hier noch als verwendbar in Aussicht genommen waren. Auf eine Verzinsung ihres Kapitals mit nur 4 % will die Regierung eingehen, da die dem Vicinalbahnbauaufond entnommene Summe ihr keine Zinsen kostet und bei der Holzkirchen-Tölzer Strecke das öffentliche und finanzielle Interesse des Staates wesentlich beteiligt ist. Der Gesetzentwurf stand in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 16. Februar 1871 zur Verhandlung.¹⁾ Der Referent Abgeordneter A. Freiherr v. Hasenbrädl führt die in den Motiven enthaltenen Gründe als Empfehlung der Vorlage ins Feld.

Der staatliche Bauaufwand beläuft sich, so führte er unter anderem aus, laut Kostenvoranschlag auf 834 000 fl. Der 4½%ige Zins dieser Summe würde 37 530 fl., und das Dreifache desselben 112 590 fl. betragen. Die Denkschrift der Interessenten vom Jahre 1867 nimmt aber nur eine Roheinnahme von 112 646 fl. in Aussicht. Die 4%ige Zinsen von 834 000 fl. belaufen sich auf 33 360 fl., so daß sich die Interessenten allerdings voraussichtlich günstiger bei diesem Modus stellen werden. Referent empfiehlt die Vorlage trotz des nur 4prozentigen Zinses für den Bauaufwand, da der Staat ein wesentliches Interesse an dieser Bahn als Besitzer von 117 500 Tagwerk Forsten, die im Bereiche der projektierten Bahn liegen, hat, auch ein öffentliches Interesse insofern vorliegt, als dann die Holztrift auf der Isar aufhören kann.

Die Vorlage wurde ohne Widerspruch bewilligt und am 28. Februar 1871 zum Gesetze erhoben.

Es folgten im Jahre 1874 die Linien: Neustadt—Windsheim, Dombühl—Feuchtwangen, Bieffenhofen—Oberdorf, Nibling oder Kolbermoor—Au, Sinzig—Mittelalling, von denen Nibling oder Kolbermoor—Au trotz der Bewilligung nicht zur Ausführung gelangte.

Der Gesetzentwurf¹⁾ enthält die eingangs dieses Kapitels angeführten Bestimmungen. Außerdem verlangt er einen Nachtragskredit von 105 000 fl. für Immenstadt—Sonthofen, und von 54 000 fl. für Steinach—Rothenburg o/T. Ferner bestimmt er, daß der die Mittel des Vicinalbahnbauaufonds übersteigende Betrag durch Anleihe, vorbehaltlich der seinerzeitigen Refundierung aus dem Vicinalbahnbauaufond, zu decken ist.

Die Nachforderungen werden hauptsächlich mit einer erheblichen Steigerung der Materialpreise gegen die Zeit, in welcher die Kostenschätzungen angefertigt, motiviert, ferner bei der Strecke Immenstadt—

¹⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1873/74 Beil. Bb. II/III S. 287.

Sonthofen mit der Erweiterung der Lokalitäten, die wegen des seit Eröffnung der Bahn erheblich gesteigerten Verkehrs nötig geworden.

Für die Linie Steinach—Rothenburg konnte nur ein geringerer Teil an Schienenbedarf und Schienenbefestigung, als man erwartet hatte, aus den alten Schienen der Hauptbahnen entnommen werden. Deshalb mußten neue Schienen mit kleinerem Profil angeschafft werden, wodurch eine Überschreitung des Voranschlages um 75 000 fl. eintrat, reduziert auf 54 000 fl. durch anderweitige Ersparnisse. In den Motiven wird zugegeben, daß die finanziellen Resultate der Vicinalbahnen bislang ungünstige waren. Trotzdem glaubte die Staatsregierung auf dem richtigen Wege zu sein. Der Verkehr auf den Vicinalbahnen entwickle sich langsamer als auf den Hauptbahnen. Auch behielt sich die Staatsregierung die Festsetzung besonderer Tarife vor, wie dies schon gelegentlich der Besprechung des Gesetzes vom 29. April 1869 in Aussicht genommen war.

Die projektierten Linien standen im Plenum der Kammer der Abgeordneten am 18. Juni 1874 zur Beratung¹⁾ und wurden ohne bemerkenswerte Debatte genehmigt (Gesetz vom 27. Juli 1874). In derselben Sitzung stand eine große Anzahl von Petitionen zur Verhandlung, über die zum größten Teil auf Antrag des Ausschusses zur Tagesordnung übergegangen wurde. Bemerkenswert ist die Petition der Gemeinde Altdorf „die Erbauung einer Vicinaleisenbahn von Altdorf nach Feucht betreffend.“²⁾

Schon seit dem Jahre 1869 erstrebte die Gemeinde Altdorf eine Vicinalbahn nach Feucht; sie erklärte sich bereit, den Anforderungen des § 2 des Gesetzes vom 29. April 1869 Abs. 1 zu genügen. Ohne Zweifel wäre diese Linie in dem am gleichen Tage bewilligten Gesetzentwurf aufgenommen worden, wenn sie in eine Staatsbahn eingemündet hätte. Zu ihrem Unglück lag sie aber in dem Rayon der Ostbahn. Der Verwaltungsrat dieser Gesellschaft lehnte die Strecke wegen zweifelhafter Rentabilität ab, während die Interessenten eine solche behaupteten. Nach dem Gesetz vom 30. Juni 1870 hatte die Staatsregierung der Gesellschaft der Ostbahnen gegenüber außer ihrer allgemeinen Autorität kein Zwangsmittel. Wenn auch der Ostbahn als einer Erwerbsgesellschaft, für welche allgemeine volkswirtschaftliche Gesichtspunkte nicht in Frage kamen, aus ihrer ablehnenden Haltung ein Vorwurf kaum gemacht werden konnte, so war dieser Fall doch ein Beleg für die unhaltbaren Zustände, die aus einem gemischten System von Staats- und Privatbahnen in demselben Lande erwachsen, zumal

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1873/74 Sten. Ber. Bd. II S. 72.

²⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1873/74 Sten. Ber. Bd. II S. 81.

wenn man den Privatbahnen ein faktisches Monopol in ihrem Rayon einräumt. Die Absicht der Gemeinde Altdorf war, durch Annahme ihrer Petition im Landtage einen verstärkten moralischen Druck auf die Gesellschaft der Ostbahnen auszuüben. Trotz Annahme derselben mit großer Majorität wurde jedoch die Linie erst nach Verstaatlichung der Ostbahnen ausgeführt.

Die letzten Vicinalbahnen kamen 1876 zur Vorlage. Es sind die Linien:

Senden—Weißhorn, Feucht—Altdorf, Weilheim—Murnau und Prien—Mschau.

Der diesbezügliche Gesetzentwurf¹⁾ enthält außer den üblichen noch folgende Bestimmungen:

„Art. 3. Der Mehrbedarf für die aus Staatsmitteln ausgeführten Arbeiten wird bei der Vicinalbahn Holzkirchen—Tölz auf 190 000 Mk., sodann der Bedarf für den Ausbau dieser Vicinalbahn auf 66 000 „ festgesetzt und ist der Gesamtbetrag von 256 000 Mk. gleichfalls je zur Hälfte aus dem Vicinaleisenbahnbaufond und aus der Eisenbahnbau=Dotationskasse zu entnehmen.

Art. 3. Von den für Grunderwerbung und Erdarbeiten auf der Vicinaleisenbahn Schwaben—Erding angefallenen Gesamtkosten ist der Betrag von 97 200 Mk. aus dem Vicinaleisenbahnbaufond und aus der Eisenbahnbau=Dotationskasse je zur Hälfte zu decken.

Art. 4 bestimmt, daß zur Deckung der aus der Eisenbahnbau=Dotationskasse zu bestreitenden Bedarfssumme von 2,724,100 Mk. die Erübrigungen der Bahnen Schwaben—Erding und Georgensgemünd—Spalt zu verwenden sind und der Rest durch Anleihe zu decken ist.“²⁾

Die Nachforderung für Holzkirchen—Tölz erklärt sich hauptsächlich daraus, daß zur Zeit der Ausführung dieser Strecke Materialpreise und Arbeitslöhne besonders hoch standen. Auch die isolierte Lage der Baulinie erschwerte die Gewinnung von Arbeitern und Baumunternehmern und wirkte hierdurch ungünstig auf die Baukosten ein. Ferner stellte sich erst später heraus, daß noch Ergänzungsarbeiten nötig und eine Summe von 66 000 Mk. erfordern würden, auch der Gemeinde

¹⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1875/76 Beil. Bd. II S. 491.

²⁾ Art. 6 überweist dem Vicinalbaufond den Reservefond der laut Gesetz vom 15. April 1875 verstaatlichten Ostbahnen.

Tölz erwuchs aus diesen Ergänzungsarbeiten für Grunderwerbungen und Erdarbeiten ein Aufwand von ca. 9000 Mk.

Der im Art. 4 geforderte Nachtrag von 97 200 Mk. wäre eigentlich durch die Interessenten aufzubringen gewesen, da dieselben zu Ersatz der effektiven Kosten der Grunderwerbung und Erdarbeiten verpflichtet waren. Die Stadtgemeinde Erding erklärte sich aber außer stande, für den Mehrbetrag aufkommen zu können, und machte mit Recht geltend, daß man den präliminierten Aufwand für Grunderwerb und Erdarbeiten nur unerheblich hätte überschreiten müssen, wenn die Bahn lediglich mit Rücksicht auf lokale Verhältnisse traciert worden wäre. Es war aber eine Trace mit Maximalsteigung von 1:200 (statt 1:100) gewählt worden, um die Linie später event. als Vollbahn nach Landshut resp. Kirchseeon weiter zu führen.

Daher erschien es billig, die Nachtragssummen auf den Staatsaufwand zu übernehmen.

Anderseits wurde bei der Bahn Schwaben—Erding eine Ersparnis von 104 570 Mk. aus den aus Staatsmitteln herrührenden Bauten erzielt, welche nach Art. 5 der Eisenbahnbau-Dotationsskaffe überwiesen wurde, ebenso die Hälfte der Erübrigung, welche sich bei Ausführung der Vicinalbahn Georgensgemünd-Spalt ergab und die sich auf 96 000 Mk. belief, während die andere Hälfte dem Vicinalbahnaufond zugute kam.

Die Beschaffung des weiteren Bedarfes konnte nur auf dem Wege der Anlehensaufnahme erfolgen.

Der Gesetzentwurf stand am 10. Juli 1876 in der Kammer der Abgeordneten zur Verhandlung.¹⁾ Nachdem der Referent des Ausschusses, Abgeordneter Stenglein, denselben trotz der ungünstigen finanziellen Resultate der Vicinalbahnen aus national-ökonomischen Gründen empfohlen, wurde er ohne Widerspruch angenommen. Er erhielt am 29. Juli 1876 Gesetzeskraft und wurde Weilheim—Murnau als letzte bayerische Vicinalbahn am 15. Mai 1879 eröffnet. —

Betrachten wir nun zunächst die technische Anlage der Vicinalbahnen, so ist vor allem zu bemerken, daß sie sämtlich normalspurig gebaut sind. Sie haben eine Gesamtlänge von 167,3 km, die längste Strecke ist Holzkirchen—Tölz mit 21,43 km, die kürzeste Sinzing—Alling mit 4,14 km. Die größte Steigung finden wir bei Prien—Mschau mit 1:50 oder 20‰, die geringste bei Siegelssdorf—Langenzenn mit 1:1000 oder 1‰. Den kleinsten Kurvenradius weist Sinzing—Alling mit 200 auf, während sich der größte Zugwiderstand durch Zusammenfallen der Steigung 1:50 mit dem Kurvenradius 500 als

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1875/76 Sten. Ber. Bd. II S. 521.

$\frac{1}{38}$ (oder 0,02627) des Zuggewichts bei der Vicinalbahn Prien—Mschau ergibt.

Der Gesamtaufwand belief sich Ende 1882 auf 15 451 065 Mark 85 Pf.,¹⁾ wovon 11 635 054 Mk. 33 Pf. auf den Staat, resp. Vicinalbahnbaufond trafen, der Rest den Interessenten zur Last fiel.

Als Schienen²⁾ wurden meist alte, ausgewechselte der Hauptbahnen verwendet und zwar 318 584 laufende Meter aus gewöhnlichem oder Feinkornisen im Gewichte von 34,26 bis 37,35 kg per laufenden Meter. Vicinalbahnschienen zu 27,2 kg per laufenden Meter kamen 63 840 laufende Meter zur Verwendung und bei der Linie Georgensgemünd—Spalt Bessmer Stahlschienen zu 37,689 kg per laufenden Meter.

Als Schwellen wurden ausschließlich hölzerne benutzt und zwar meist nicht imprägnierte (105 381 föhrene oder fichtene, 26 195 eichene und 3058 lärchene.) Von den imprägnierten waren 49 233 mit Zinkchlorid kyanisiert, die übrigen 43 743 theils mit Quecksilberchlorid kyanisiert, theils kresotiert oder mit Kupfervitriol imprägniert.

An Kunstbauten waren insgesamt 7 große Bahnbrücken mit einer Lichtweite von über 10 m per Öffnung, und 49 kleine mit einer solchen von 2—10 m auszuführen. Wegbrücken waren nur 2 mit eiserner Fahrbahn nötig.

An Bahndurchlässen waren 260 bis zu 2 m (exkl. Lichtweite per Öffnung) erforderlich und 158 Durchlässe außerhalb des Bahnkörpers.

Die Stationsbaulichkeiten waren ungefähr die gleichen der Hauptbahnhauptstationen mit entsprechendem Verkehre und der Betrieb ebenfalls fast der gleiche, wie bei Vollbahnen, auf Bahnbewachung war nicht Verzicht geleistet.

Erst durch die Bekanntmachung vom 3. Mai 1879 „den Schutz und die Aufrechthaltung der Ordnung des Eisenbahnbetriebes be-

¹⁾ Ende 1880 belief er sich auf 15 397 064 Mk., so daß sich der kilometrische Durchschnittsaufwand auf 92 093 Mk. stellte. Der Durchschnittsbetrag der Gesamtaufkosten war Ende 1880 per km am höchsten bei Prien—Mschau mit 133 063 Mk., am niedrigsten bei Wiesau—Tirschenreuth mit 41 312 Mk. In Vergleich hierzu kosteten die elsässischen normalspurigen Vicinalbahnen 72 000—100 000 Mk. per km. die westholsteinischen normalspurigen Sekundärbahnen 44 000 Mk., die thüringischen 53 000, 54 000 und 48 000 Mk. (Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1881/82 Beil. Bd. II/III S. 304.)

²⁾ Nach Angaben der Nachweisung über den Betrieb der kgl. bayr. Verkehrsanstalten per 1879.

treffend“ wurde eine wesentliche Vereinfachung der Betriebsführung erzielt.

Bis Mai 1880 waren bereits an Stellen eingezogen:

2 Expeditoren II. Klasse,	5 Heizer,
3 Amtsgehilfen,	2 Wagenwärter,
8 Stationsdiener	8 Wagenwärtergehilfen,
1 Haltsteller,	5 Kondukteure,
6 Wechselwärter,	2 Bahnmeister
8 Tagelöhner,	24 Bahnwärter und
5 Führer,	3 Hilfspwärter,

was eine jährliche Ersparnis von 86 763 Mk. bedeutete.

Im Sommer 1880 waren in Summa nur noch 183 Bedienstete bei den Vicinalbahnen in Verwendung = 1,1 Bediensteten per km, während bei den bayerischen Vollbahnen, ohne Tagelöhner, 3,3 Personen auf den km kamen.

Hand in Hand mit einer Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten auf den Vicinalbahnen wurden an den weniger frequenten Überfahrten die Wegschränken durch Warnungstafeln ersetzt, und die oben aufgeführten 24 Bahnwärterstellen eingezogen, auch die Begehung der Bahnen durch das Aufsichtspersonal eingeschränkt.

Da die bei dem Baue der ersten Vicinalbahnen eingelegten weichen, nicht imprägnierten Schwellen nur von geringer Haltbarkeit waren, mußten sie bald gegen eichene oder imprägnierte weiche Schwellen ausgewechselt werden, was die Kosten der Bahnunterhaltung erheblich erhöhte.

Zu dieser Erhöhung trug auch die Verwendung schweren Fahrmaterials wesentlich bei. Eigenes Fahrmaterial war für die ersten fünf Vicinalbahnen nicht vorgesehen, weil man der Meinung war, daß auf diesen Bahnen ältere, für die Hauptbahnen nicht mehr genügend leistungsfähige Lokomotiven und ältere Personenwagen zur Verwendung kommen, die Güterwagen ohne Unterschied auf Haupt-, Neben- und Vicinalbahnen kursieren sollten. Zuerst kamen bei der Holzkirchen—Tölzer Bahn wegen des andersartigen Abrechnungsmodus dieser Strecke 134 000 fl. (10 720 Mk. per km) für Transportmaterial in Ansaß. Später wurde bei Gelegenheit der Einbringung eines Gesetzesentwurfs, „die Ergänzung des Fahrmaterials der kgl. bayerischen Staatsbahnen betreffend“¹⁾ auch für die mit Fahrmaterial nicht dotiert gewesenen Vicinalbahnen solches mit 40 000 fl. per Stunde vor-

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1871/72 Beil. Bd. II S. 80.

gesehen. In den Kostenanschlägen für die seit dem Jahre 1874 entstandenen Vicinalbahnen ist das Fahrmaterial mit 40 000 fl. per Stunde, resp. 17 000 Mk. per km eingesetzt. Die Ostbahnverwaltung entnahm den Fahrpark für ihre Strecke Wiesau—Tirschenreuth aus dem Bestande der Hauptbahnen, wofür die Summe von 68 571 Mk. zu $5\frac{1}{2}\%$ jährlich aus dem Ertragnisse der Vicinalbahn verzinst werden sollte.

Die alten Maschinen bewährten sich keineswegs. Sie waren zu stark, zu schwer, nützten den Oberbau unnötig ab und verbrauchten zu viel Material. Es wurden daher zwei neue Typen von Tendermaschinen für Vicinalbahnen konstruirt:

1. Für Bahnen mit minderen Steigungen (bis 1:150), zweiachsige mit 2,4 m Radstand, 28,5 qm. Heizfläche, 93 000 kg Zugkraft bei 12 km Geschwindigkeit und 17 000 kg Eigengewicht im dienstfähigen Zustand,
2. für Bahnen mit starken Steigungen (1:40), dreiachsige mit 2,9 m Radstand, 51,26 qm Heizfläche, 165 000 kg Zugkraft bei 15 km Geschwindigkeit auf einer Steigung von 1:100 und 25 000 kg Eigengewicht im dienstfähigen Zustande.

Auch die in den ersten Jahren benutzten Personen- und Gepäckwagen bewährten sich nicht. Erstere hatten einen zu großen Fassungsraum und damit ein zu hohes Eigengewicht von 190 bis 200 Centnern. Letztere bildeten ebenfalls mit einem Eigengewicht von 190 Centnern eine zu große Last. Es wurden im Jahre 1881 drei spezielle Wagentypen für Vicinalbahnen in Aussicht genommen.

1. Kombinierte Wagen für Gepäck und Post und 8 Sitzen II. Klasse,
2. Wagen III. Klasse mit 40 Sitzen, beide Gattungen mit 3,65 m Radstand, 5,60 m Kastenlänge und 120 Centner Eigengewicht,
3. Kombinierte Wagen mit 8 Sitzen II. Klasse, 30 Sitzen III. Klasse, Gepäck und Postraum, mit 5,5 m Radstand, 8,6 m Kastenlänge, 170 Centner Eigengewicht und Vorrichtung zur Radialstellung der Achsen.

Diese Typen wurden für alle Vicinalbahnen mit Ausnahme von Weilheim—Murnau und Holzkirchen—Tölz bestellt, auf diesen beiden kamen des frequenten Personenverkehrs wegen die Wagen der Hauptbahnen auch ferner zur Verwendung.

III. Kapitel.

Die Tarife der Vicinalbahnen.

Eine Frage von großer Bedeutung für eine Bahn III. Ordnung, die einerseits lebensfähig sein, andererseits auch thunlichst den Interessen ihrer Gegend dienen soll, ist die Tarifrage.

Der Tarif darf nicht zu hoch gegriffen sein, um der Bahn die zu ihrer Existenz nötigen Transporte zuzuführen, aber auch nicht zu niedrig bemessen, um Deckung der Betriebskosten und eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Wie hoch die Verzinsung sein muß, um als angemessen zu erscheinen, hängt in erster Linie davon ab, wer Besitzer der Bahn ist. Das spekulative Kapital wird die höchste Verzinsung anstreben und muß es auch, da ihm das Privatkapital für neue Unternehmungen nur so lange zur Verfügung steht, als ein dem Risiko entsprechender Gewinn erzielt wird; aus diesem Grunde kann es sich auch nur sicher rentierende Linien ansuchen, was ihm oft fälschlich zum Vorwurfe gemacht wird. Reguliert wird hier der Tarif, abgesehen von eventuellen, bei der Konzessionierung auferlegten staatlichen Beschränkungen, durch die Konkurrenz anderer Verkehrsmittel. Auch volkswirtschaftliche Erfordernisse können mit Rücksicht auf die öffentliche Meinung, eventuelle spätere Konzessionsgesuche u. s. w. nicht ganz außer Acht gelassen werden. Sind die Interessenten oder interessierte Gemeinden selbst die Besitzer, so werden sie sich mit einer mäßigen, auch geringeren als der landesüblichen Verzinsung begnügen können.

Noch weiter kann hierin der Staat gehen. Den Erträgnissen der staatlichen Lokalbahnen ist die Einnahme aus dem Verkehrszuwachs hinzuzurechnen, den sie den Haupt- und Nebenbahnen bringen, ferner ist der wirtschaftliche Nutzen, Erhöhung der Steuerkraft und andere indirekte Vorteile, die der Gesamtheit aus Lokalbahnen erwachsen, in Betracht zu ziehen. Aber selbst eine geringe Verzinsung werden manche Bahnen III. Ordnung, besonders in den ersten Jahren ihres Bestehens, bei Anwendung der Tarife der Vollbahnen nicht erbringen können. Ist es aber gerechtfertigt, bei Lokalbahnen höhere Tarife in Anwendung zu bringen? Vielsach wird es bestritten. Man sagt, daß die Anwohner einer Bahn III. Ordnung schon ungünstiger gestellt seien, weil sie die Kosten des Grunderwerbs tragen müßten, und auf Lokalbahnen weniger Züge verkehrten, auch langsamer gefahren würde. Das ist gewiß richtig, aber es wird nie möglich sein, allen Staatsangehörigen die gleichen Verkehrsbedingungen zu schaffen, die Anwohner schiffbarer Flüsse oder Kanäle sind wiederum denen gegenüber im Vorteil, die allein auf eine Bahn angewiesen sind. So lange die Haupt- und Nebenbahnen weniger als ein lediglich volkswirtschaftlichen Zwecken

dienendes Verkehrsmittel, denn als zugleich fiskalische Unternehmungen betrieben werden, wird man auch für Bahnen III. Ordnung nicht das Gebührenprinzip annehmen können. Thatsächlich können Lokalbahnen vielfach, wenn sie lebensfähig sein sollen, nicht zu den Tarifen fahren, die Vollbahnen wegen der größeren Masse von Gütern und Personen und der Länge der Transporte anwenden können und vielfach anwenden müssen, um der Konkurrenz anderer Bahnlinien zu begegnen.

Die Bahnen III. Ordnung haben es nur mit der Konkurrenz der Achs- und eventuell Wasserfrachten zu thun. Es erscheint billig, daß die denselben gegenüber erzielte Kostenersparnis zwischen dem Versender und der Bahn geteilt wird, nicht aber ausschließlich ersterem zu gute kommt. Ist dann erforderlichenfalls ein höherer Tarif als der Vollbahntarif für Lokalbahnen gerechtfertigt, so bleibt die Frage, nach welchen Kriterien die Transportvergütung bemessen werden soll. Wenig geeignet erscheinen die bei Vollbahnen gebräuchlichen Tarife „ad valorem“, bei denen die Sätze nach dem Werte der beförderten Güter steigen; Staffeltarife sind wegen der bei Lokalbahnen in Betracht kommenden geringen Entfernungen im internen Verkehr unanwendbar. Am zweckmäßigsten sind die einfachen sogenannten „natürlichen“ Tarife, die bezüglich der Höhe nach Maßgabe der konkurrierenden Achs- und event. Wasserfrachten gebildet, nicht auf den Wert der beförderten Güter Rücksicht nehmen, sondern Einheitsätze aufstellen, von denen je nach dem Bedürfnisse der betreffenden Gegend und der Natur der vorzugsweise zu befördernden Güter Ausnahmen zu machen sind. Jedenfalls müssen die Tarife der Bahnen III. Ordnung eine größere Elasticität besitzen, als die der Vollbahnen, und häufiger Revision unterzogen werden, um den Anforderungen des jeweiligen Verkehrs gerecht zu werden. Auch die Personentarife sind einfach zu gestalten. Meist wird die Einteilung in zwei Klassen genügen, nur in Gegenden mit starkem Touristenverkehr eine dreiklassige erforderlich sein. Bemessen werden die Fahrten gewöhnlich nach Teilstrecken von einem oder drei bis vier Kilometern. Die anzuwendende Grundtaxe muß sich nach der wirtschaftlichen Lage der durchfahrenen Gegend, nach Zusammensetzung und Lebensgewohnheiten der Bewohner richten. Ebenso die Rückfahr-, Dauer- und Zeitkarten. Auch hier werden meist erst Versuche zu einem günstigen Resultate führen.

Betrachten wir hiernach die Tarife der bayerischen Vicinalbahnen, so hatte die Staatsregierung bei Gelegenheit der Verhandlungen über den Vicinalbahnartikel des Gesetzes vom 29. April 1869 zwar erklärt, daß die Vicinalbahnen in der Regel nicht im stande sein würden, den Tarif der Hauptbahnen anzunehmen, doch wurde derselbe bis zu dem Jahre 1877 den Transportleistungen zu Grunde gelegt. Am

1. Juli 1877 wurde ein einheitliches Gütertariffschema auf allen deutschen Bahnen eingeführt und dem hiernach zu berechnenden Transportfakt bei Vicinalbahnen ein Zuschlag von 0,12 Mk. bei Eilgut, 0,10 Mk. bei Stückgut und 0,06 Mk. bei Wagenladungsgütern per 100 kg hinzugerechnet. Von diesem Zuschlage wurden am 10. Oktober 1877 befreit: Braunkohlen, Brennholz, Cement, Coaks, Düngemittel aller Art, Gips, gebrannter Kalk, Sand, rohe Steine, Steinkohlen und Thonerde in vollen Ladungen. Diesen Artikeln folgten später noch: Bergkreide, feuchte Holzzeugmasse, Roheis, Torf, Trebern und Trestern, gebrannte Steine.

Die Ostbahn hatte für ihre Vicinalbahn Wiesau—Tirschenreuth einen Spezialtarif aufgestellt, dessen Sätze, wie aus dem folgenden Vergleiche ersichtlich, theils höher, theils niedriger als die Sätze des Hauptbahntarifs waren.

	Eilgut	Stückgut		A.	B.	C.	D.	E.
		I.	II.					
Normaler Tarif . .	7	6	5	3,6	3,5	2,33	2,1	1,69
Besonderer Tarif .	5	5	5	3,75	3,75	3,0	3,0	2,75

Da dieser Tarif wegen seiner Höhe in den untersten Klassen zu vielen Klagen Anlaß gab, änderte die Ostbahnverwaltung 1874 ihn in der Weise ab, daß dem Tarife der Vicinalbahn die damals für Vollbahnen neu angenommenen etwas erhöhten Grundtaxen gleichmäßig unterlegt, und die festen Zuschläge des internen Verkehrs hinzugerechnet wurden, während außerdem die Ostbahnen im Verkehr der Vicinalbahn mit Ostbahnstationen die Zuschläge des direkten Verkehrs, und im Verkehre über die Ostbahnen hinaus die Zuschläge des Transitverkehrs, die damals noch bestanden, in Anschlag brachten.

Die Resultate dieses Tarifes waren günstige. 1876 hatte die Linie einen Überschuß von 9098 Mk. über die Betriebskosten; mit dem Jahre 1877 wurde der staatliche Vicinalbahntarif eingeführt und ergab ein Defizit von 3355 Mk. Der Spezialtarif Wiesau—Tirschenreuth, auf die staatlichen Vicinalbahnen angewandt, würde pro 1876 einen Überschuß von 187450 Mk. ergeben haben, welches Resultat einer Verzinsung von 2,7% gleichgekommen wäre.

Die Einführung des Vicinalbahnzuschlages, an den man sich, wenn er von Anbeginn bestanden, leicht gewöhnt hätte, wurde als Härte empfunden und blieb deswegen und, um eine Minderung des Personenverkehrs zu vermeiden, auf den Güterverkehr beschränkt.

Die finanzielle Wirkung des Vicinalbahnzuschlages veranschaulicht folgende Übersicht, welche unter Zugrundelegung der durch die

Staatsbahnverwaltung für das erste Halbjahr 1880 vorgenommenen Erhebungen zusammengestellt wurde.¹⁾

Es wurden befördert auf der Vicinalbahn	Eilgut	Stückgut	Dem Vicinal- bahnzuschlag unterworfenen Wagen- ladungen	Hierfür beträgt der besondere Vicinal- bahn- zuschlag	
				ℳ	¢
	kg	kg	kg		
Siegelsdorf—Langenzenn . . .	14 230	204 210	591 300	576	05
Georgensgemünd—Spalt . . .	30 100	401 360	1 726 840	1 473	58
Wiesau—Tirschenreuth . . .	25 000	690 820	4 321 870	3 313	94
Schwaben—Erding	50 100	623 460	3 387 770	2 716	24
Steinach—Rothenburg o. T.	114 790	1 625 310	1 514 060	2 671	50
Immenstadt—Sonthofen . . .	97 430	2 876 100	9 526 030	8 708	64
Holzkirchen—Tölz	213 990	1 888 990	5 671 790	5 548	85
Sinzing—Alling	5 200	821 600	2 722 820	2 461	59
Dombühl—Feuchtwangen . . .	41 940	581 420	753 240	1 083	69
Bieffenhofen—Oberdorf . . .	75 600	2 471 270	1 988 420	3 755	04
Neustadt—Windsheim	329 80	607 150	1 276 470	1 412	61
Brien—Achau	40 840	450 230	1 351 660	1 310	24
Senden—Weißenhorn	25 050	293 580	2 056 730	1 557	68
Feucht—Altdorf	17 280	186 380	1 877 000	1 333	32
Weilheim—Murnau	183 840	661 130	3 366 710	2 901	77
zusammen	968 370	14 383 010	42 132 710	40 824	74

An dem Zuschlage nicht unterworfenen Wagenladungsgütern wurden im ersten Halbjahre 1880 47 503 480 kg befördert, welche mit dem Zuschlage von 0,06 Mk. per 100 kg ein Ergebnis von 28 502 Mk. geliefert hätten. Neben der Zuweisung der kilometrischen Grundtaxe und dem besonderen Zuschlage erhielten die Vicinalbahnen im Verkehr mit den Staatsbahnstationen und darüber hinaus noch die Hälfte des allgemeinen Zuschlags aus dem internen und bezw. direkten Verkehr. Die Erhöhung der Transportpreise war also eine mäßige und der finanzielle Erfolg ein entsprechend geringer.

Ein Spezialtarif der staatlichen Vicinalbahnen wurde nur bei Sinzing—Mittel-Alling aufgestellt. Er beruhte auf einem Abkommen der Staatseisenbahnverwaltung mit zwei Kontribuenten dieser Strecke. Dieselben, zwei kaufmännische Firmen, verpflichteten sich, ausschließlich die Vicinalbahn zu dem Transporte ihrer Roh- und fertigen Produkte zu benutzen, und garantierten ein Transportminimum, wofür ihnen die Staatseisenbahnverwaltung einen niedrigeren Tarif in Ansatz brachte mit dem Vorbehalte seiner Erhöhung für den Fall, daß das Transportminimum nicht erreicht würde.

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1881/82 Beil. Bd. II/III S. 309.

IV. Kapitel.

Anlagekapital, Verkehr und finanzielle Ergebnisse der Vicinalbahnen.

Ende des Jahres 1872, in welchem die erste Vicinalbahn eröffnet wurde, waren 3 Linien mit einer Gesamtlänge von 26,10 km im Betriebe.

Der Gesamtbauaufwand belief sich in diesem Jahre auf 1 347 387 Mk. oder 51 624 Mk. per km. Hiervon trafen auf den staatlichen Aufwand 958 476 Mk. oder 36 723 Mk. per km und auf den Aufwand der Interessenten 388 911 Mk. oder 14 901 Mk. per km.

Da die in den Jahren 1873 bis 1879 hinzugekommenen 12 weiteren Vicinalbahnen teurer als die ersten drei kamen, stieg in diesen Jahren auch der kilometrische Aufwand. Er betrug 1879, in dem ersten Jahre, in welchem alle 15 Vicinalbahnen im Betriebe, 90 897 Mk. für den Gesamtaufwand, 68 961 Mk. für den staatlichen und 22 118 Mk. für den Aufwand der Interessenten. Auf dieser ungefähren Höhe halten sich die Posten in den folgenden Jahren, nur durch nachträgliche Abschlüsse und Revisionen beeinflusst, bis zum Jahre 1882.

1883 tritt eine wesentliche Verschiebung in der Höhe des staatlichen und der des Aufwandes der Interessenten ein.

Der kilometrische Aufwand des Staates beträgt in diesem Jahre 82 994 Mk. gegen 69 546 Mk. im Vorjahre. Hervorgerufen ist diese Verschiebung durch die den Interessenten laut Gesetz vom 28. April 1882 geleistete Rückzahlung ihrer Aufwendungen für Erdarbeiten und Buchung dieses Postens zu Lasten des Staates.¹⁾ Die Summen bleiben dann die gleichen bis zum Jahre 1897.

1898 verschwinden 57 372 Mk. auf dem Konto von Innenstadt—Sonthofen. Diese Summe war außer den Grunderwerbungskosten zu Lasten der Interessenten dieser Linien, die von der durch das Gesetz vom 28. April 1882 angebotenen Rückzahlung der zweiten Hälfte des Aufwandes für Erdarbeiten keinen Gebrauch gemacht hatten, stehen geblieben. Amortisiert erscheint sie ab 1898 zu Lasten des Staates gebucht, dessen Aufwand, sowie der Aufwand der Interessenten sich entsprechend verschiebt.

1899 sind auch die Grunderwerbungskosten dieser Bahn amortisiert und zu Lasten des Staates gebucht, wodurch der Aufwand der Interessenten um 137 162 Mk. sinkt, andererseits erhöht er sich um 1963 Mk., um welchen Betrag die Grunderwerbskosten von Holzkirchen—Tölz steigen, so daß im ganzen eine Verschiebung von 135 199 Mk. zu Ungunsten des staatlichen Aufwandes eintritt. Der kilometrische Aufwand des Staates erhebt sich damit auf 84 098 Mk., während der der Interessenten auf 8 230 Mk. sinkt.

¹⁾ Siehe unten S. 56.

Zahl, Länge, Anlagekapital,

Jm Jahre	Anzahl der Fahrten	Be- trieb- länge in km	Gesamt- Aufwand		Staats-Aufwand		Aufwand der Interessenten	
			Total	per km	Total	per km	Total	per km
			M	M	M	M	M	M
1872	3	26,10	1 347 387	51 624	958 476	36 723	388 911	14 901
1873	5	45,51	3 071 542	67 492	2 202 252	48 390	869 291	19 101
1874	6	66,94	5 491 395	82 035	4 174 093	62 356	1 317 302	19 680
1875	7	71,09	5 920 131	83 277	4 415 973	62 118	1 504 158	21 157
1876	11	115,02	9 390 043	81 638	7 152 323	62 183	2 237 720	19 455
1877	"	115,01	9 999 692	86 954	7 728 045	67 195	2 271 647	19 752
1878	14	145,90	12 987 571	89 017	9 863 981	67 608	3 123 590	21 409
1879	15	167,28	15 202 228	90 897	11 502 353	68 761	3 699 875	22 118
1880	"	167,29	15 354 487	91 784	11 618 403	69 451	3 736 084	22 333
1881	"	"	15 368 192	91 866	11 631 021	69 526	3 737 171	22 340
1882	"	167,30	15 451 066	92 355	11 635 054	69 546	3 816 012	22 809
1883	"	"	15 455 611	92 382	13 885 095	82 995	1 570 516	9 387
1884	"	"	"	"	"	"	"	"
1885	"	"	"	"	"	"	"	"
1886	"	"	"	"	"	"	"	"
1887	"	"	"	"	"	"	"	"
1888	"	"	"	"	"	"	"	"
1889	"	"	"	"	"	"	"	"
1890	"	167,31	"	92 377	"	82 990	"	"
1891	"	167,30	"	92 382	"	82 995	"	"
1892	"	167,31	"	92 377	"	82 990	"	"
1893	"	"	"	"	"	"	"	"
1894	"	"	"	"	"	"	"	"
1895	"	167,42	"	92 316	"	82 936	"	"
1896	"	"	"	"	"	"	"	"
1897	"	"	"	"	"	"	"	"
1898	"	"	"	"	13 942 467	83 278	1 513 144	9 038
1899	"	"	15 457 573	92 328	14 079 628	84 098	1 377 945	8 230

Gesamtverkehr und

Jm Jahre	Es wurden befördert				Einnahmen für Beförderung von			
	Personen		in kg Güter		Personen		Gütern	
	Total	per km	Total	per km	Total	p. km	Total	per km
	M	M	M	M	M	M	M	M
1872	—	—	—	—	—	—	—	—
1873	—	—	—	—	—	—	—	—
1874	—	—	—	—	—	—	—	—
1875	312 026	4 389	105 931 200	1 490 100	143 876	2024	123 336	1735
1876	428 807	3 728	145 391 770	1 264 056	201 338	1750	198 015	1722
1877	482 884	4 199	158 604 565	1 379 050	235 540	2048	236 313	2055
1878	494 884	3 392	158 512 730	1 086 448	241 769	1657	259 255	1777
1879	592 356	3 541	185 841 985	1 110 964	300 794	1799	294 818	1763
1880	672 953	4 023	214 632 990	1 283 000	396 927	2373	327 957	1960
1881	584 153	3 492	233 331 560	1 394 833	298 263	1783	342 633	2048
1882	592 202	3 540	249 992 690	1 494 278	301 918	1805	359 401	2143
1883	598 619	3 578	266 915 230	1 595 429	306 812	1834	386 203	2308
1884	594 143	3 551	288 859 920	1 726 598	309 503	1850	411 223	2458
1885	600 191	3 587	266 033 120	1 590 156	317 799	1900	388 846	2323
1886	605 361	3 618	282 743 550	1 690 039	314 459	1881	438 414	2620
1887	625 426	3 738	311 910 730	1 864 379	328 477	1963	466 645	2789
1888	642 719	3 842	355 755 540	2 126 453	336 602	2012	518 967	3102
1889	688 295	4 114	396 548 890	2 370 286	358 923	2145	580 901	3473
1890	837 469	5 005	411 056 060	2 456 853	496 737	2969	602 952	3604
1891	755 151	4 513	403 417 320	2 411 341	396 291	2369	582 121	3483
1892	754 495	4 509	423 947 510	2 533 904	403 079	2409	600 181	3587
1893	783 985	4 686	459 830 750	2 748 555	426 862	2551	619 844	3705
1894	813 750	4 861	489 010 590	2 922 782	445 092	2660	655 255	3916
1895	834 400	4 984	523 668 010	3 127 870	454 002	2712	605 997	3620
1896	1 342 940 ¹⁾	8 021	574 917 940	3 433 942	454 733	2716	636 709	3803
1897	1 439 411	8 598	628 835 100	3 756 332	491 030	2933	743 812	4443
1898	1 562 365	9 332	737 675 870	4 406 139	519 420	3102	774 330	4625
1899	1 742 917	10 410	798 758 230	4 770 985	545 260	3257	800 624	4782

¹⁾ Vom 1. Januar 1896 ab ist die „Zahl der Fahrten“ statt der Zahl der beförderten „Personen“ angegeben.

finanzielle Ergebnisse der Vicinal-Eisenbahnen.

Im Jahre	18.	19.	20/21	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.
	Gesamt-				Rein-		Verzinsung		Abgleich des	
	Einnahme		Ausgabe		Einnahme		des	des	staatlichen Zins-	
	Total	p. km	Total	p. km	Total	p. km	Aufwandes	Staats-	passiv	per km
	M	M	M	M	M	M	%	%	M	M
1872	19 118	732	25 421	974	—	—	—	—	6 303)	576
1873	110 554	2429	147 262	3236	—	—	—	—	8 743)	1970 ²⁾
1874	279 597	4177	323 018	4825	—	—	—	—	36 708)	2764
1875	281 023	3953	280 449	3945	574	8	0,01	0,13	52 942)	2362
1876	418 301	3637	403 962	3512	14 339	125	0,18	0,25	43 421)	1869
1877	487 290	4237	471 468	4098	15 822	138	0,16	0,20	293 300	2550
1878	519 482	3561	490 562	3362	28 920	198	0,25	0,34	308 961	2118
1879	617 718	3693	522 101	3121	95 617	572	0,65	0,87	345 780	2067
1880	750 876	4488	448 069	2678	302 807	1810	1,97	2,60	161 929	968
1881	669 822	4004	463 949	2773	205 873	1230	1,34	1,77	259 368	1550
1882	689 219	4120	456 879	2731	232 340	1389	1,50	2,00	233 062	1393
1883	720 635	4307	480 702	2873	239 933	1434	1,55	1,73	315 471	1886
1884	748 530	4473	474 919	2839	273 611	1635	1,77	1,97	281 793	1684
1885	736 069	4400	476 084	2846	259 985	1554	1,68	1,87	295 419	1766
1886	783 722	4680	520 615	3112	263 107	1573	1,70	1,89	292 297	1747
1887	826 009	4930	545 205	3259	280 804	1678	1,82	2,02	274 600	1641
1888	887 096	5302	573 241	3426	313 855	1875	2,03	2,26	241 549	1444
1889	972 720	5814	595 781	3560	376 939	2253	2,44	2,71	178 465	1067
1890	1 135 707	6788	673 065	4023	462 642	2765	2,99	3,33	92 762	554
1891	1 016 883	6078	685 132	4095	331 751	1983	2,15	2,39	223 653	1337
1892	1 049 908	6275	701 259	4191	348 649	2084	2,25	2,51	206 755	1236
1893	1 099 124	6569	730 048	4363	369 076	2206	2,39	2,66	186 328	1114
1894	1 151 969	6885	781 065	4668	370 904	2217	2,40	2,67	184 500	1103
1895	1 114 171	6655	758 159	4528	356 012	2126	2,30	2,56	199 392	1191
1896	1 130 450	6752	732 024	4372	398 426	2380	2,58	2,87	156 978	938
1897	1 276 445	7624	735 505	4393	540 940	3231	3,50	3,90	aktiv) 37 605)	aktiv) 225)
1898	1 346 631	8043	865 758	5171	480 873	2872	3,11	3,45	passiv) 7 113)	passiv) 42)
1899	1 398 952	8356	976 585	5833	422 367	2523	2,73	3,00	70 420	421
			Summa der Passivposten						M 5 396 084	
			Aktivposten per 1897						—	37 605
			Differenz gegen das staatliche Zinsforderniß M 5 358 479							
			Summa der Betriebsdefizite						+ 86 422	
			Summa M 5 444 911							

¹⁾ Um den Staatsaufwand zu verzinsen, mußten die als „passiv“ bezeichneten Summen zugeschoffen werden; anfangs sind 4%, vom 1. April 1897 ab insolge Convertierung nur noch 3½% für diese Verzinsung gerechnet.

²⁾ Die Betriebsdefizite der ersten 3 Jahre sind in Spalte 27 oberhalb der Ziffern des staatlichen Zinsfordernisses vermerkt.

Betrachten wir die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Vicinalbahnen in ihrer Gesamtheit, so finden wir, daß der Personenverkehr von 1875 ab — in den ersten 3 Jahren des Betriebes fehlt eine Spezifikation —, wenn man von den Ausnahmehahren 1880 und 1890 absieht¹⁾, bis 1884 zwischen 3392 beförderten Personen per km im Jahre 1878 und 4389 im Jahre 1875 sich bewegt. Von 1885 ab steigt er ununterbrochen, und zwar von 3587 beförderten Personen per km in diesem Jahr bis auf 10410 Fahrten per km im Jahre 1896. Von 1896 ab wird nämlich die Zahl der Fahrten an Stelle der Anzahl der Personen registriert.

Die Güterfrequenz, die bis zu dem Jahre 1886 zwischen 1 086 448 kg und 1 726 598 kg per km schwankt, nimmt von 1887 an fast ohne Unterbrechung zu. Besonders hervortretend ist diese Zunahme in den letzten 5 Jahren. 1891 betrug das Gewicht der beförderten Güter 2 922 782 kg per km; 1895 stieg es auf 3 127 870 und 1899 erreichte es die Höhe von 4 770 985 kg per km.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr entsprechen dem Bilde, das die Personenfrequenz bietet, wobei wieder die Ausnahmehahre 1880 und 1890 hervortreten. Sie betragen 1875 2024 Mk. per km, variieren bis 1885 zwischen 1657 Mk. per km in 1878 und 2048 Mk. per km in 1877. 1880 betragen sie 2373, 1890 2969 Mk. per km. Von 1886 ab tritt eine ununterbrochene Steigerung ein. In diesem Jahr belaufen sie sich auf 1881 per km, während sie sich in dem letzten Betriebsjahre 1899 auf 3257 Mk. per km gehoben haben.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr bewegen sich zwischen 1722 Mk. per km im Jahre 1876 und 4782 Mk. per km im letzten Betriebsjahre 1899. Sie weisen nicht eine gleichmäßige Zunahme auf, wie es die Steigerung des Güterverkehrs von 1887 ab erwarten ließe. Trotz einer höheren Gewichtszahl der beförderten Güter gehen in manchen Jahren die Einnahmen aus dem Güterverkehr zurück. Der Grund liegt in der Aufhebung der Vicinalbahnzuschläge auf verschiedenen Linien, teils aber auch darin, daß sich die Frequenzsteigerung auf Massengüter bezieht, die dem Vicinalbahnzuschlage nicht unterworfen sind.

Die Gesamteinnahme, die in den ersten Jahren des Vicinalbahnbetriebes wechselnd höhere und niedrigere Summen aufweist, steigt von 1881 ab mit wenig Unterbrechungen. 1881 beträgt die Gesamtsumme der Einnahmen 669 822 Mk. oder 4004 per km. 1899 beträgt sie 1 398 952 Mk. oder 8356 Mk. per km, sie hat sich also mehr als verdoppelt.

¹⁾ Die großen Ziffern dieser Jahre sind bedingt durch die Oberammergauer Passionsspiele.

Die Gliederung der Einnahmen ergibt sich aus folgender Übersicht.

1.	2.		3.		4.		5.		6.
	Personen		Reisegepäck		Güter und Tiere		Fahrzeuge, Leichen und Übriges		Total
	№	%	№	%	№	%	№	%	№
1875	143 877	51,21	5 434	1,93	129 067	45,92	2 642	0,94	281 020
1876	201 338	48,13	6 778	1,62	204 186	48,82	5 999	1,43	418 301
1877	235 540	48,33	6 192	1,27	242 582	49,79	2 976	0,61	487 290
1878	241 769	46,54	7 354	1,42	266 623	51,32	3 736	0,72	519 482
1879	300 794	48,70	8 812	1,43	303 540	49,13	4 572	0,74	617 718
1880	396 927	52,86	10 564	1,41	338 449	45,07	4 936	0,66	750 876
1881	298 263	44,53	9 633	1,44	352 235	52,59	9 691	1,44	669 822
1882	301 918	43,80	9 722	1,41	370 388	53,75	7 181	1,04	689 219
1883	306 812	42,57	9 998	1,39	395 690	54,92	8 134	1,12	720 634
1884	309 503	41,35	9 571	1,28	420 383	56,16	9 073	1,21	748 530
1885	317 799	43,16	9 808	1,35	398 577	54,15	9 885	1,34	736 069
1886	314 459	40,12	9 556	1,22	449 168	57,31	10 539	1,35	783 722
1887	328 477	39,78	9 662	1,16	476 825	57,72	11 045	1,34	826 009
1888	336 602	37,94	10 712	1,21	529 117	59,65	10 665	1,20	887 096
1889	358 922	36,90	11 245	1,15	591 992	60,86	10 561	1,09	972 720
1890	496 737	43,74	14 724	1,30	613 908	54,05	10 338	0,91	1 135 707
1891	396 291	38,98	17 886	1,75	593 468	58,36	9 238	0,91	1 016 883
1892	403 079	38,40	22 152	2,11	612 767	58,45	11 910	1,04	1 049 908
1893	426 862	38,84	25 356	2,30	636 784	57,94	10 122	0,92	1 099 124
1894	445 092	38,64	26 555	2,31	671 972	58,33	8 350	0,72	1 151 969
1895	454 002	40,75	27 580	2,48	623 815	55,99	8 774	0,78	1 114 171
1896	454 733	40,23	29 168	2,58	636 709	56,32	9 841	0,87	1 130 451
1897	491 030	38,47	29 203	2,29	743 812	58,27	12 400	0,97	1 276 445
1898	519 420	38,58	36 105	2,63	774 330	57,49	16 775	1,25	1 346 630
1899	545 260	38,97	34 929	2,50	800 624	57,23	18 139	1,30	1 398 952

Betrachten wir die Gesamteinnahme nach ihrer Zusammensetzung, so findet man, daß zunächst die Einnahmen aus dem Personenverkehr überragen und zwar bis zum Jahre 1876 einschließlich, wenn man die Einnahme aus der Beförderung von Reisegepäck, wie berechtigt, dem Personenverkehr hinzufügt.

Aus den ersten drei Jahren des Vicinalbahnbetriebes 1872, 1873, 1874 sind leider spezifizirte Angaben nicht vorhanden, doch darf man annehmen, daß die Zusammensetzung dem Bilde von 1875 entspricht.

1875 betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 51,21%, die Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck 1,93% und die Beförderung von Gütern und Tieren 45,92% der Gesamteinnahme.

1876 steigen die Einnahmen aus dem Güterverkehr schon auf 48,82% und übersteigen damit die Einnahmen aus dem Personenverkehr mit 48,13%, wenn man diesen nicht die 1,62% betragende Einnahme aus der Reisegepäckbeförderung hinzufügt. 1877 belaufen sich die Ein-

Die Ausgaben setzen sich zusammen wie folgt:

1.	2.		3.		4.		5.		6.		7.
	Befoldung und sonstige Personalausgaben		Bahn-Unterhaltung		Feuerung der Lokomotiven, Beleuchtung und Beheizung der Lokale		Reparatur der Transportmittel		Übriges		
Im Jahre	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ
1875	147 656	52,66	52 112	18,57	59 974	21,38	13 170	4,69	7 538	2,70	280 450
1876	213 446	52,82	96 950	24,00	73 055	18,08	13 699	3,40	6 812	1,70	403 962
1877	240 204	50,95	126 546	26,84	71 386	15,14	19 661	4,17	13 671	2,90	471 468
1878	251 301	51,24	146 628	29,88	64 654	13,18	15 994	3,26	11 985	2,44	490 562
1879	292 841	56,07	125 267	23,98	69 006	13,24	23 248	4,46	11 740	2,25	522 102
1880	258 165	57,62	87 223	19,47	69 843	15,59	21 718	4,84	11 120	2,48	448 069
1881	263 557	56,80	100 745	21,72	59 295	12,79	28 051	6,04	12 302	2,65	463 950
1882	267 850	58,60	97 188	21,27	55 363	12,15	25 966	5,68	10 511	2,30	456 878
1883	273 964	57,00	109 581	22,80	59 047	12,28	28 271	5,87	9 839	2,05	480 702
1884	280 466	59,06	102 122	21,51	59 157	12,45	21 866	4,60	11 308	2,38	474 919
1885	279 385	58,68	94 560	19,86	64 212	13,49	26 121	5,49	11 805	2,48	476 083
1886	309 948	59,54	104 375	20,05	69 019	13,25	26 226	5,04	11 047	2,12	520 615
1887	317 000	58,15	122 313	22,43	67 941	12,46	26 859	4,93	11 093	2,03	545 206
1888	334 119	58,28	127 984	22,33	69 418	12,11	30 646	5,34	11 074	1,94	573 241
1889	333 785	57,03	139 307	22,38	74 336	12,47	27 023	4,54	21 330	3,58	595 781
1890	359 926	53,48	135 037	20,06	112 691	16,74	32 165	4,78	33 246	4,94	673 065
1891	365 312	53,32	143 417	20,92	109 177	15,94	34 222	5,00	33 003	4,82	685 131
1892	381 830	54,46	149 292	21,30	102 481	14,62	34 891	4,97	32 765	4,65	701 259
1893	396 933	54,37	172 334	23,61	89 282	12,23	34 723	4,75	36 777	5,04	730 048
1894	434 166	55,59	172 383	22,07	102 524	13,13	36 686	4,69	35 306	4,52	781 065
1895	430 489	56,81	146 773	19,34	108 791	14,34	38 518	5,08	33 588	4,43	758 159

Repartition der Ausgaben von 1896 an:

1.	2.		3.		4.		5.		6.		7.
	Persönliche Ausgaben		Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Bahnanlagen		Kosten der Lokomotivfeuerung		Sonstige Kosten		Übrige Ausgaben		
Im Jahre	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ
1896	441 340	60,28	117 214	16,02	94 358	12,89	40 593	5,55	38 518	5,26	732 024
1897	411 790	55,98	148 802	20,23	109 362	14,88	23 900	3,25	41 651	5,66	735 505
1898	431 403	49,83	216 853	25,05	123 910	14,31	46 914	5,42	46 678	5,39	865 758
1899	510 843	52,31	227 091	23,25	137 399	14,07	47 300	4,84	53 952	5,53	976 585

nahmen aus dem Güterverkehr auf 49,79% der Gesamteinnahmen gegen 48,33% aus dem Personen- und 1,27% aus dem Gepäckverkehr.

1880 und 1890 treten auch in dieser Zusammenstellung als Ausnahmejahre hervor, in denen der Personenverkehr infolge des erwähnten außerordentlichen Anfalls auf der Strecke Weilheim-Murnau wegen der Oberammergauer Passionsspiele eine außergewöhnliche Steigerung aufweist. Die Einnahmen aus der Beförderung von Fahrzeugen, Leichen und übrige Einnahmen machen einen sehr geringen Prozentsatz aus, der höchste ist 1,44% im Jahre 1881.

1899 betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 38,97%, aus dem Gepäckverkehr 2,50%, aus der Beförderung von Gütern und Tieren 57,23% und die übrigen Einnahmen 1,30% der Gesamteinnahme.

Die Gesamtausgabe belief sich in 1873, dem ersten vollen Betriebsjahre, auf 3236 Mk. per km. In den nächsten Jahren differiert sie erheblich, 1874 finden wir 4825 Mk., 1875 3945 Mk. per km u. s. w.

Diese verhältnismäßig großen Differenzen erklären sich durch die verschiedenen Versuche, die man betreffs praktischer und ökonomischer Gestaltung des Betriebes in den ersten Jahren machte. Später zeigt die kilometrische Gesamtausgabe eine größere Regelmäßigkeit. Sie steigt mit dem Wachsen der Einnahmen, teils in stärkerem, teils in weniger starkem Maße als diese. Besonders auffallend ist das Steigen der Gesamtausgabe in den beiden letzten Jahren. 1897 beträgt die kilometrische Gesamtausgabe 4393 Mk., 1898 5171 Mk. und 1899 5833 Mk., wogegen die kilometrische Gesamteinnahme nur von 7624 Mk. in 1897 auf 8043 in 1898 und 8356 Mk. in 1899 steigt. Hervorgerufen sind diese erheblichen Mehrausgaben durch Erneuerung baulicher Anlagen im Jahre 1898 und Steigerung der Löhne im Jahre 1899.

In der Zusammensetzung der Ausgaben interessiert es besonders, das Verhältnis der Personalausgaben zu der Summe der Ausgaben zu verfolgen. Ein Blick über die prozentuale Verteilung zeigt, daß es nicht gelungen ist, die Personalkosten in nennenswerter Weise herabzudrücken. 1875 betragen sie 52,66%, 1899 52,31% der Gesamtausgabe. In der Zwischenzeit variieren sie zwischen 60,28% in 1896 und 49,83% in 1898. Diese beiden außergewöhnlichen Prozentsätze sind veranlaßt durch die geringe Ausgabe für Bahnunterhaltung in 1896 und die erhebliche hiefür in 1898. Der Einzug von Beamtenstellen ab 1880 hatte zwar in diesem Jahr eine Ersparnis von 34 676 Mk. im Gefolge, aber das prozentuale Verhältnis verschob sich trotzdem zu Ungunsten der Personalkosten, die von 56,07% in 1879 auf 57,62% in 1880 stiegen.

Eine bedeutende Steigerung weisen sie auch im letzten Jahre infolge Erhöhung der Besoldungen auf, nämlich 52,31% gegen 49,83% im Vorjahre, oder in absoluten Zahlen ausgedrückt, 510 843 Mk. gegen 431 403 Mk.

Die Kosten der Bahnunterhaltung betragen zwischen 29,88% in 1878 und 16,02% in 1896. Bei ihnen ist naturgemäß eine Gleichmäßigkeit nicht zu erzielen, da sie von größeren Reparaturen, die von Zeit zu Zeit nötig werden, beeinflusst sind.

Die Kosten für Brennmaterialien betragen zwischen 21,38% in 1875 und 12% in 1888 je nach der Anzahl der gefahrenen Züge und dem Preise der Brennmaterialien.

Die Reparatur der Transportmittel, ab 1896 unter der Rubrik

„sonstige Kosten“ gebucht, erforderte zwischen 6,04% in 1881 und 3,25% in 1897.

Die „übrigen Ausgaben“ endlich bilden den geringsten Prozentsatz der Gesamtausgabe, der sich zwischen 5,66% in 1897 und 1,70 in 1876 bewegt.

Der Abgleich ergibt in den ersten drei Jahren Betriebsdefizite, von 1875 ab Betriebsüberschüsse. Die kilometrische Reineinnahme, die 1875 nur 8 Mk. beträgt, steigt dann bis zu dem Jahre 1897, in welchem sie 3231 Mk. beträgt. In den beiden letzten Jahren ist sie infolge starken Anwachsens der Ausgaben, aus den oben angeführten Gründen, wieder auf 2872 Mk. in 1898 und 2523 Mk. in 1899 gesunken.

Die höchste kilometrische Reineinnahme wurde im Jahre 1897 mit 3231 Mk. erzielt; die niedrigste weist das Jahr 1875 mit 18 Mk. auf. In diesem Jahr belief sich die Verzinsung des Gesamtbauaufwandes auf 0,01%, der staatliche Aufwand erbrachte eine Verzinsung von 0,13%. Bei diesen Zinsberechnungen sind die Vicinalbahnen, welche nicht im vollen Jahresbetrieb standen, pro rata temporis gerechnet. Die Verzinsung des Gesamtaufwandes hebt sich bis auf 3,50% in 1897, in welchem Jahre die Verzinsung des staatlichen Aufwandes 3,90% beträgt. In den beiden letzten Jahren geht die Verzinsung wieder zurück, 1899 beträgt sie nur 2,73% für den Gesamt- und 3% für den staatlichen Aufwand.

Vergleichen wir die Reineinnahme mit der Zinsensumme, die der Staat für sein Anlagekapital aufbringen mußte, so finden wir, daß das Zinsen-Soll nur in einem Jahre, 1897, überschritten, in allen übrigen Jahren nicht erreicht wurde.

Die höchste kilometrische Zubuße erfordert das Jahr 1874 mit 2764 Mk., die geringste, von dem Aktivjahr abgesehen, 1898 mit 42 Mk. 1897 zog der Staat aus dem Vicinalbahnbetriebe einen Reingewinn von 37 605 Mk. oder 225 Mk. per km. Im Jahre 1899 erlitt er eine Einbuße von 70 420 Mk. oder 421 Mk. per km.

Ziehen wir das Gesamtergebnis des Vicinalbahnbetriebes von Beginn bis einschließlich 1899, so hat der Staat

an Zinsen 5 358 479 Mk.

verloren, hiezu kommen die Betriebsdefizite der ersten 3 Jahre mit 86 432 „

so daß die Gesamtsumme, welche der Staat bei dem Vicinalbahnbetriebe eingebüßt, sich auf 5 444 911 Mk. beläuft.

Der Anhang zeigt den Entwicklungsgang jeder einzelnen Vicinalbahn. Eine Besprechung jeder einzelnen Linie würde zu weit führen, auch wohl des allgemeinen Interesses entbehren. Zudem sind die Er-

gebniſſe vielfach ſo ſprunghafte, ſo von kleinen lokalen Ereigniſſen und lokalen Verhältniſſen abhängig, daß eine vollſtändige Beſprechung ſchon aus dieſem Grunde unthunlich erſcheint.¹⁾

2. Abſchnitt.

Die ſtaatlichen Lokalbahnen.

I. Kapitel.

Das Lokalbahngeſetz vom 28. April 1888 und ſeine Geſchichte.

Die für alle Beteiligten ungünstigen Reſultate der Vicinalbahnen ließen eine Neuordnung des Lokalbahnweſens dringend wünſchenswert erſcheinen. Die ungerechtfertigte Verteilung der Betriebsüberſchüſſe hatte ſchon 1875 die von beiden Kammern beſchloſſene Bitte an die Regierung gezeitigt, ſie möge veranlaſſen:

„daß die von den Vicinalbahnen für Übernahme des Betriebes durch die Staatſeiſenbahnverwaltung zu leiſtende Entſchädigung auf ein der Billigkeit entſprechendes Maß zurückgeführt werde.“

Erneute Vorſtellungen im Landtage führten zu dem § 8 des Landtagabſchiedes vom 19. Mai 1881, durch den die Regierung, auf die ſeitens der Kammern ausgeſprochenen Bitte:

„anzuordnen, daß die kgl. Staatsregierung die Frage in Erwägung ziehe, ob und in welcher Weiſe Art. 2 des Geſetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Bervollſtändigung der bayeriſchen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, einer Abänderung behufs Erleichterung der Leiſtungen der Interessenten zu unterziehen, oder ob derſelbe gänzlich aufzuheben ſei, dann, wie die Verhältniſſe des Vicinaleiſenbahnbaufonds und der auf Grund der allegierten Geſetzesbeſtimmung bereits erbauten Vicinalbahnen geſetzlich zu ordnen ſeien“

beauftragt wird, die Verhältniſſe der Vicinaleiſenbahnen einer eingehenden Würdigung zu unterziehen und auf Grund des Ergebnisses geeignete Anträge an den König zu ſtellen.²⁾

Bevor dieſe Erwägungen ſich zu dem Entwurfe eines Lokalbahngeſetzes verdichteten, hatte die Regierung Veranlaſſung bei der Beratung des Eiſenbahngeſetzes von 1879 zu der Lokalbahnfrage Stellung zu nehmen.

¹⁾ Eine kurze Baubeſchreibung der einzelnen Linien findet ſich bei K. Luz, Der Bau der bayeriſchen Eiſenbahnen rechts des Rheins. München 1883 S. 194 f.

²⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1881/82 Beil. Bd. II/III S. 282.

In den Entwurf dieses Gesetzes, der zumeist Hauptbahnlinien enthielt, führte die Regierung eine neue Klasse von Bahnen ein, die sie als „Sekundärbahnen“ bezeichnete und als „Bahnen, die in ihren Interessen weiter greifen als Vicinalbahnen“, definierte.

Erschien es zweifelhaft, ob diese Linien nicht lediglich als Bahnen III. Ordnung, statt als Nebenbahnen unserer Klassifikation zu betrachten, so hatte der von der Kammer der Abgeordneten zur Beratung des Entwurfs eingesetzte Ausschuß Bahnen hinzugefügt, die zweifellos lediglich lokaler Bedeutung waren. Diese Bahnen hatte die Regierung, um das Zustandekommen des Gesetzes zu ermöglichen, acceptiert und somit zwei Arten von Bahnen III. Ordnung sanktioniert, solche, bei denen eine Präcipualleistung der Interessenten verlangt wurde, wie bei den Vicinalbahnen, und solche, die allein vom Staat gebaut wurden.

Dieser Widerspruch konnte auch im Plenum der Kammer der Abgeordneten nicht ganz geleugnet werden, wenn auch von einigen Rednern versucht wurde, diese „Sekundärbahnen“ als Nebenbahnen hinzustellen. Am entschiedensten verwahrte sich der Schöpfer des bayerischen Vicinalbahnwesens, der frühere Minister und damalige Abgeordnete v. Schlör gegen die Ungerechtigkeit, die hier gegen die zu Präcipualleistungen herangezogenen und später noch heranzuziehenden Interessenten begangen werden sollte. Folgerichtig führte er aus: wenn der Staat nunmehr auch Bahnen lokaler Bedeutung ausschließlich auf seine Kosten bauen wolle, habe er die Verpflichtung, den Interessenten die bis dahin geleisteten Zuschüsse zurückzuzahlen und die Anforderungen der Präcipualleistungen dauernd fallen zu lassen. Er empfahl das zwar keineswegs, stellte es aber im Falle der Bewilligung des Entwurfs als ein Postulat der Gerechtigkeit hin. Die projektierten „Sekundärbahnen“ seien nur von lokaler Bedeutung. Als Sekundärbahnen, Nebenbahnen in unserem Sinne, könne er höchstens die ansehen, welche bereits bestehende Linien verbinden, niemals Sackbahnen, welche nur einzelne Orte in das Eisenbahnnetz einbeziehen. — Seitens der Regierung wurde erklärt, daß man im allgemeinen an dem Principe der Beteiligung der Interessenten festhalten wolle und daß die regierungsseitig vorgeschlagenen „Sekundärbahnen“ inolge ihrer weitgreifenden Interessen den Bau auf alleinige Kosten des Staates rechtfertigten.

Wenn das Plenum auch den Entwurf bewilligte, so war es sich doch zumeist der darin liegenden Inkonsequenz bewußt. Von einer Seite wurde offen zugegeben, daß Eisenbahngesetze nur auf dem Wege des Kompromisses zustande zu bringen sind. Die politischen Parteien lösen sich bei Beratung derselben in Interessengruppen auf, von denen jede die von ihrem Wahlkreise angestrebte Bahn durchzubringen sucht.

Das Gesamtinteresse tritt in den Hintergrund, besonders da es ungewein schwierig erscheint, die Berechtigung, die eine Linie vor der andern hat, abzuwägen. Es ist dies ein nicht zu leugnender Nachteil des Staatsbahnsystems gegenüber dem Privatbahnsystem.

Die Inkonsequenz, die das Eisenbahngesetz vom Jahre 1879 involvierte, wurde dadurch gemildert, daß nur eine der als „Sekundärbahnen“ von der Kammer der Abgeordneten bewilligten Bahnen III. Ordnung thatsächlich zur baulichen Ausführung gelangte. Es war dies die Linie Gemünden—Hammelburg, die man als „Notstandsbahn“ zu rechtfertigen suchte, wobei es zweifelhaft bleibt, ob nicht die Mehrzahl der Vicinalbahnen dann auch als „Notstandsbahnen“ hätten gelten können.

Eine allgemeine und definitive Regelung des Lokalbahnwesens wurde durch den Gesetzentwurf angestrebt, der der Kammer der Abgeordneten am 14. Dezember 1881 vorgelegt wurde. Er lautete:

Artikel 1.

Die kgl. Staatsregierung ist ermächtigt, den Gemeinden und Privaten, welche gemäß Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Bervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, zum Bau der Vicinalbahnen den Aufwand für die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten bestritten haben, den auf den Rechnungstitel „Erd- und Dammbauarbeit“ entfallenden Aufwand je zur Hälfte zurück zu vergüten. Die zu vergütenden Beträge sind den Beständen des Vicinal-eisenbahnbaufonds zu entnehmen.

Artikel 2.

Auf Antrag der beteiligten Gemeinden oder Privaten können mit Wirkung vom Jahre 1882 an die in den Vicinalbahn-Spezialgesetzen vom 29. April 1869, 10. Juli 1870, 18. Februar 1871, 27. Juli 1874 und 29. Juli 1876 enthaltenen Bestimmungen über die Bestreitung der Kosten des Betriebes und der Unterhaltung der Vicinalbahn und über die Verzinsung des für dieselben erlauseenen Staatsaufwandes, sowie über die Verwendung der Überschüsse, ferner die hierauf bezüglichen Bestimmungen des zwischen der Verwaltung der vormaligen Ostbahnen und der Stadtgemeinde Tirschenreuth abgeschlossenen Vertrages über den Bau und Betrieb einer Vicinalbahn von Wiesau nach Tirschenreuth auf folgender Grundlage geändert werden:

- a) Von dem jährlichen Überschusse, welcher bei der einzelnen Vicinalbahn nach Bestreitung sämtlicher auf den Betrieb und die Unterhaltung erwachsenen Kosten sich ergibt, wird zunächst

der 3prozentige Zins des vom Staate aus der Eisenbahnbau-Dotationskasse und dem Vicinaleisenbahnbaufond — und zwar ohne Einrechnung der nach Art. 1 eintretenden Rückvergütung — bestrittenen Aufwandes für die Staatseisenbahnkasse in Anspruch genommen und in zweiter Reihe den Interessenten eine Verzinsung bis zu 3 Prozent des von ihnen für Grunderwerb und Erdarbeiten aufgewendeten und jeweilig noch nicht getilgten Kapitals gewährt;

- b) ein etwa verbleibender Überschuß wird zur Ergänzung der Rückstände aus früheren Jahren — vom Jahre 1882 an — ohne Anrechnung von Zinsen hieraus in der unter lit. a bestimmten Reihenfolge verwendet und
- c) ein hiernach noch erübrigender Rest zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und den Interessenten geteilt. Letztere haben den ihnen zukommenden Betrag nach Abzug eines weiteren Procentes ihres jeweiligen Kapitals an dem Aufwande für Grunderwerbung und Erdarbeiten abzuschreiben. Nach vollständiger Tilgung dieses Aufwandes erlischt der Anspruch der Interessenten auf Überlassung von Überschüssen.

Artikel 3.

Für den Fall, daß eine Vereinbarung auf Grund des vorstehenden Art. 2 nicht zu stande kommt, bleibt bei Bemessung des Staatsaufwandes, welcher nach den bestehenden Gesetzen und Verträgen die Grundlage für die Berechnung der vom Staate in Anspruch zu nehmenden Ertragsanteile bildet, die nach Art. 1 zu gewährende Rückvergütung außer Ansatz.

Artikel 4.

Der im Vicinalbahngesetze vom 27. Juli 1874 für den Bau einer Vicinalbahn von Mibling event. Kolbermoor—Au auf 456 000 fl. festgesetzte Kredit wird für erloschen erklärt und besondere gesetzliche Bestimmung wegen Ausführung einer Sekundärbahn Mibling event. Kolbermoor—Au für den Fall vorbehalten, daß die beteiligten Gemeinden oder Privaten mindestens die Kosten für Grunderwerbung und die Hälfte des Aufwandes für Erdarbeiten aufbringen.

Artikel 5.

Der Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Bervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann die Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, ist aufgehoben.

Der Vicinaleisenbahnbaufond wird, insoweit derselbe nicht zu

Aufwendungen innerhalb bestehender Kredite und zu den gemäß Art. 1 eintretenden Rückvergütungen in Anspruch genommen wird, für Subventionierung von Sekundärbahnen, vorbehaltlich gesetzlicher Feststellung für jeden einzelnen Fall, bestimmt.“

Der Gesetzentwurf ging von dem Grundsatz aus, daß eine Präcipualleistung der Interessenten zu fordern sei. Auf diesen Standpunkt hatte sich die Regierung schon am 11. März 1881 gestellt, als sie eine Interpellation der Abgeordneten Beckh, Conradi und Genossen beantwortete, die sich eine Petition des Landrates von Unterfranken und Aschaffenburg angeeignet hatten, dahingehend, die bei Bau der Linie Gemünden—Hammelburg erzielten erheblichen Ersparnisse zum Baue anderer Lokalbahnen in Unterfranken zu verwenden. Damals führte der Minister v. Crailsheim aus, daß an den Präcipualleistungen der Interessenten festgehalten werden müsse und nicht auf Grund bei einer Bahn erzielter Ersparnisse andere Lokalbahnen auf alleinige Kosten des Staates gebaut werden dürften. Dagegen gab der Gesetzentwurf vom 14. Dezember 1881 zu, daß die bisher geforderten Präcipualleistungen zu hoch seien.

Auch die Verteilung der Überschüsse wurde als ungerechtfertigt und für die Interessenten der rentierenden Vicinalbahnen ungünstig anerkannt; daher soll ein anderer Verteilungsmodus Platz greifen; da ein solcher aber nur den Interessenten derjenigen Vicinalbahnen zu gute käme, die überhaupt einen Überschuß erzielen, soll allen die Hälfte ihres Aufwandes für Erdarbeiten zurückgezahlt werden, und zwar sollen diese zurückerstatteten Kapitalien nicht dem Staatsaufwand zugerechnet, sondern als à fonds perdu geleistet angesehen werden. Begründet wurden diese Vorschläge folgendermaßen: Die der Staatseisenbahnverwaltung bei 13 Vicinalbahnen gesetzlich zugewiesene Entschädigung von $13\frac{1}{2}\%$ des Staatsaufwandes hat sich als unhaltbar erwiesen und bedarf unter allen Umständen der Korrektur, auf deren späteren möglichen Eintritt schon bei Beratung der ersten Vicinalbahngesetze hingewiesen worden ist. Es läge nun nahe, eine Regelung auf der Grundlage des Art. 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1871, die Erbauung einer Vicinalbahn von Holzkirchen nach Tölz betreffend, Platz greifen zu lassen. In diesem Falle würden sich die Chancen der Interessenten allerdings einigermaßen verbessern, zu einem wirklichen Bezuge aus der Reineinnahme würde es jedoch in der nächsten Zeit nur bei ein paar Vicinalbahnen kommen; so hätte z. B. 1879 keine der übrigen Vicinalbahnen und 1880 außer Immenstadt—Sonthofen nur Weilheim—Murnau Überschußreste erhalten. Es soll daher in der Entlastung der Interessenten noch ein Schritt weiter gethan und die Betriebsüberschüsse in der oben angegebenen Weise verteilt werden. Selbstredend müßte

nach vollständiger Tilgung des von den Interessenten bestrittenen Aufwandes deren Anspruch auf Überlassung von Betriebsüberschüssen erlöschen. Für die Ausgaben soll eine Pauschalsumme, der Durchschnitt der Jahre 1879—81, per Kilometer vorbehaltslich zeitweiliger Revisionen und außerordentlicher Ausgaben, angesetzt werden. Den Interessenten soll es überlassen bleiben, ob sie den neuen Modus annehmen oder die alten Vertragsbestimmungen bestehen lassen wollen, auch in letzterem Fall soll die Kapitalrückvergütung, und zwar ebenfalls à fonds perdu, stattfinden. Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869 wird aufgehoben, und, statt die Leistungen der Interessenten für alle Fälle generell und gleichmäßig zu fixieren, will die Regierung künftig individualisieren. Der Vicinaleisenbahnaufond könnte nach Ansicht der Regierung aufgehoben werden, da weder regelmäßige Überschüsse, die ihm bestimmungsgemäß zufließen, zur Zeit vorhanden, auch in nächster Zeit nicht zu erwarten, noch außerordentliche, wie der seinerzeit überwiesene Ostbahureservefond, in Aussicht seien. Seine nach Deckung der noch erforderlichen Aufwendungen und der eintretenden Rückvergütungen verbleibenden Bestände könnten entweder zur Tilgung der Staatseisenbahnschuld oder zu Zwecken des Eisenbahneubaues verwendet werden. Für empfehlenswerter hält es die Regierung, allerdings den Vicinaleisenbahnaufond unter der Verwaltung der Staatsschuldentilgungsanstalt als einen besonderen Fond fortbestehen zu lassen und denselben mit den jeweils anfallenden Zinserträgen für die Subventionierung künftiger Bahnen III. Ordnung zu bestimmen. Die Frage, auf welche Art und in welchem Maße diese Subventionierung stattzufinden hat, soll für jeden einzelnen Fall besonderer gesetzlicher Bestimmung vorbehalten bleiben.

Der von der Kammer der Abgeordneten zur Beratung des Gesetzentwurfs eingesetzte Ausschuß erkannte an, daß die Vorlage im allgemeinen einem von der Volksvertretung ausgesprochenem Wunsche entspräche, mit deren Bestimmungen im einzelnen glaubte er sich aber nicht einverstanden erklären zu können. Die Rückvergütung der Hälfte des Aufwandes für Erd- und Bauarbeiten wurde gutgeheißen, wenn auch dann immer noch eine stärkere Heranziehung der Interessenten als in anderen Staaten bestehen bliebe. Der von der Regierung vorgeschlagene Abrechnungsmodus aber erschien nicht empfehlenswert. Abgesehen von der Frage, ob es, wie bei Annahme des Regierungsvorschlages nötig, um eine Ungleichheit mit den jüngeren Vicinalbahnen zu vermeiden, gesetzgeberisch angängig erscheine, ohne gesetzliche Bestimmung hierüber bei den mit Fahrmaterial nicht dotierten älteren Vicinalbahnen für dasselbe einen Betrag der Überschußberechnung zu Grunde zu legen, sei gegen diesen komplizierten Vorschlag einzuwenden,

daß eine, wenn auch nur subeventuelle gleichheitliche Teilung der Restüberschüsse dem Rechtsverhältnisse, in welchem Staat und Interessenten zu einander stehen, durchaus nicht entspräche.

Wolle man das System der Überschußanteilmahme beibehalten, dann erscheine es gerechtfertigter, den Gedanken auszuführen, welcher in dem Berichte des Finanzausschusses vom 30. Oktober 1879 über die Rechnungsnachweisungen des Eisenbahnbetriebes während der XIII. Finanzperiode 1876 und 1877 von dem Referenten Abgeordneten v. Schlör zum Ausdruck gebracht wurde. (Er sagte: 1)

„Es würde vielleicht angezeigt erscheinen, den Vicinalbahnen lediglich den effektiven Aufwand für den Betrieb und die Zinsen für das aus Eisenbahnfonds aufgewendete Kapital in Anrechnung zu bringen, dagegen Zinsen für die Beiträge des Vicinaleisenbahnbaufonds erst dann zu beanspruchen, wenn die Interessenten für ihre Beiträge einen billigen Zins erhalten haben.“

Dies entspräche auch mehr der Absicht des Gesetzgebers von 1869. Derselbe hätte die Beiträge aus diesem Fond zwar nicht als unverzinslich gedacht, jedoch anerkannt, daß es sich hierbei immerhin um Fonds handelte „die dem Staate keine Zinsen kosten“, deren getrennte Behandlung gegenüber dem aus Anlehen hervorgegangenen Staatsaufwande an und für sich wohl gerechtfertigt werden könnte.

„Auch mit diesem Vorschlage, 2) sagt der schriftliche Bericht des Ausschusses, dieser Form einheitlicher Regelung der Anteilnahme der Interessenten an der Reineinnahme, würde aber nur einem Teile der Interessenten Hilfe gewährt werden; nur die wenigen verkehrsreicheren Vicinalbahnen hätten eine solche zu erwarten, und nur für einige der übrigen würden die Aussichten hierauf wirklich gebessert. Wenn zwar eine derartige Hilfeleistung sich den mit den Interessenten abgeschlossenen Vertragsstipulationen anpassen würde, so wäre dagegen damit der ursprünglichen Anschauung des Gesetzgebers von 1869 nicht entsprochen, welcher eine Verzinsung für diese nicht in Aussicht nahm, wohl aber alle Interessenten gleich behandeln wollte. Es soll daher auch jetzt allen bis zu einem gewissen Maße geholfen werden, weil allen gegenüber dieselben Billigkeitsgründe gelten, und das kann nur geschehen, wenn die von den bestehenden Vicinalbahnen gleichheitlich geleistete Präcipualleistung um eine weitere, als in Art. 1 vorgesehene und dort motivierte Quote rückvergütet wird. Als solche empfiehlt sich die Rückvergütung auch der zweiten Hälfte des für Erd- und Bauarbeiten geleisteten Aufwandes. Diese hätte jedoch an Stelle der Überschuß-

1) Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1879/80 Beil. Bd. IX S. 60.

2) Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1881/82 Beil. Bd. II/III S. 450.

ansprüche zu treten und wäre den Beteiligten nur unter Verzicht hierauf zuzuerkennen. Es würde damit nachträglich das Prinzip der Beteiligung der Interessenten à fonds perdu zur Geltung gebracht, das der Referent auch für die Zukunft angenommen sehen möchte, und welches die kgl. Staatsregierung hierfür selbst in Aussicht nimmt.“

Der Ausschuß teilte nicht die Befürchtung der Regierung, daß durch vollständige Rückvergütung des Gesamtaufwandes für Erdarbeiten eine allzugroße Minderung der Anteilnahme der Interessenten an den Baukosten eintreten, und dies für künftige Lokalbahnen zu einem nicht mehr zu beseitigenden Prinzip führen würde, da für die diesmaligen Rückzahlungen die früher angeführten besonderen Gründe maßgebend seien. Eine Rückvergütung an den für Grund und Boden geleisteten Kosten eintreten zu lassen, hielt der Ausschuß mit der Regierung nicht für angebracht, da die Bestreitung dieser Kosten, wie die Motive sagen, die natürlichste und erste Voraussetzung für das Zustandekommen von Bahnen untergeordneter Bedeutung bleiben sollte. Der Ausschußbericht spricht die Erwartung aus, daß die Interessenten die sichere Kapitalrückvergütung unsicheren Erträgnissen vorziehen würden. Seine Vorschläge formulierte der Ausschuß in folgender Weise:

Artikel 1.

„Die kgl. Staatsregierung ist ermächtigt, den Gemeinden und Privaten, welche gemäß Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, bezw. auf Grund des Art. 1 des Gesetzes vom 30. Juli 1870, den Bau von Vicinalbahnen durch die bayerische Ostbahngesellschaft betreffend, zum Bau der Vicinalbahnen den Aufwand für die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten bestritten haben, den auf den Rechnungstitel „Erd- und Dammbauarbeiten“ enthaltenden Aufwand, soweit dieselben hiermit belastet sind, je zur Hälfte zurückzuvergüten.“

Artikel 2.

Für den Fall, daß die beteiligten Gemeinden und bezw. Privaten auf die ihnen gesetzlich und vertragsmäßig zustehenden Ansprüche auf Überlassung von Einnahmsüberschüssen zur Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals Verzicht leisten, ist die kgl. Staatsregierung ermächtigt, denselben auch die zweite Hälfte des in Art. 1 bezeichneten Aufwandes zurückzuvergüten.“

Artikel 3.

Die nach Art. 1 und 2 zu vergütenden Beträge sind den Beständen des Vicinaleisenbahnbaufonds zu entnehmen.

Artikel 4.

Die im Art. 2 vorgesehene Verzichtleistung hat seitens der beteiligten Gemeinden und Privaten spätestens bis zum 30. Dezember 1882 zu erfolgen.

Für den Fall, daß eine Verzichtleistung nicht, oder nicht rechtzeitig erfolgt, bleibt bei Berechnung der den beteiligten Gemeinden und Privaten gesetzlich und vertragsmäßig zustehenden Ansprüche auf Überlassung von Einnahmsüberschüssen die nach Art. 1 zu gewährende Rückvergütung außer Ansatz.

Artikel 5.

Der Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, ist aufgehoben.

Bahnen von lokaler Bedeutung können nur dann durch den Staat zur Ausführung kommen, wenn die Interessenten mindestens den für den Bahnbau und dessen Zugehör nötigen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung stellen.

Unter der Voraussetzung der Übernahme entsprechender finanzieller Lasten von Seiten der Interessenten sind Zuschüsse des Staates à fonds perdu zur Durchführung von Privatunternehmungen zulässig.

Sowohl den vom Staate als durch Privatunternehmung zu erbauenden Sekundärbahnen haben die bereits bestehenden Bahnen in Bayern den Anschluß gegen billige, eventuell von der Staatsregierung festzustellende Entschädigung für Abtretung oder Mitbenutzung bestimmter, für ihre Zwecke entbehrlicher Objekte zu gestatten.

Der Vicinaleisenbahnbau fond, dessen Verwaltung der Eisenbahnbau-Donationskasse verbleibt, wird, insofern derselbe nicht zum Ausbau der bestehenden Vicinalbahnen und zu den gemäß Art. 1 und 2 eintretenden Rückvergütungen in Anspruch genommen wird, auch fernerhin zur Förderung des Sekundärbahnbaues, vorbehaltlich gesetzlicher Feststellung für jeden einzelnen Fall, bestimmt."

Diesen beiden Vorschlägen, dem Gesetzentwurf der Regierung und dem Antrage des Ausschusses, stand noch ein dritter gegenüber, mit dem der Abgeordnete von Schlör im Ausschusse in der Minderheit geblieben war. Er wollte Rückzahlung des gesamten Betrages der Erd- und Bauarbeiten und Überschußverteilung in folgender Weise:

„a) Von dem jährlichen Überschusse, welcher bei der einzelnen Vicinalbahn nach Bestreitung sämtlicher auf den Betrieb und die Unterhaltung erwachsenen Kosten sich ergibt, wird zunächst ein dreiprozentiger Zins¹⁾ des vom Staate aus der Eisenbahn=Dotationskasse und dem Vicinalbahnbaufonde — jedoch ohne Einrechnung der nach Art. 1 eintretenden Rückvergütung — bestrittenen Aufwandes für die Staatseisenbahnbetriebskasse in Anspruch genommen.

Der weiter verbleibende Überschuß wird den an der einzelnen Bahn durch Bestreitung der Grunderwerbung beteiligten Interessenten hinausgegeben.

b) Der den Interessenten zufallende Betrag ist zunächst zu verwenden zur Ausgleichung jener Rückstände, welche aus einer vierprozentigen Verzinsung ihres Zuschusses zum Bahnbau vom 1. Januar 1882 an, jedoch ohne Berechnung von Zwischenzinsen, erwachsen sind. Hiernächst sind die vierprozentigen Zinsen ihres Zuschusses zu bestreiten. Jeder weitere Überschuß ist zur Tilgung an dem Aufwande für Grunderwerbung abzuschreiben.

c) Nach vollständiger Tilgung des Aufwandes der Interessenten entfällt jeder Anspruch derselben auf Anteilnahme an Überschüssen.“²⁾

Die schriftliche Begründung seines Botoms leitet der Antragsteller mit der Bemerkung ein, daß ihm die Verantwortlichkeit für den Inhalt der Bestimmungen des Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869 in erster Reihe zufalle, er somit auch an der Neuordnung des Lokalbahnwesens besonders interessiert sei. Auch ihm erscheint der baldige Abschluß der nunmehr in Fluß gekommenen Frage als eine unabwendbare Notwendigkeit, welcher die Wünsche und Meinungen des Einzelnen zum Opfer gebracht werden müssen. Darum will er auch seinen Antrag nur als einen Wunsch zu einem Ausgleich, nicht als seine Bedingung der Annahme des Gesetzes angesehen wissen. Er sieht in der gleichen Behandlung der Bahnen mit genügender und ungenügender Frequenz eine große Härte gegen die besser situierten Bahnen, weil auch sie nur gegen Verzichtleistung auf die ihnen zustehenden Ansprüche auf Erträgnisse die zweite Hälfte der Kosten der Erdarbeiten erhalten sollen. Als Bauzuschuss der Ausgaben den Durchschnitt der Jahre 1879/1881 anzunehmen, sei darum verfehlt, weil sich die Reduktion

¹⁾ Später modifizierte der Antragsteller seinen Antrag dahin, daß ein 4 prozentiger Zins in Anspruch genommen werden sollte.

²⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1881/82 Weil. Bd. II/III S. 457.

der Betriebskosten erst vom Mai 1880 ab geltend machte, auch die Betriebskosten der Vicinalbahnen noch wesentlich gemindert werden könnten, so daß eine Fixation derselben jetzt nicht zulässig erscheine.

Der Antragsteller sagt:

„Die Aufrechthaltung der Ertragsauscheidung jeder einzelnen Vicinalbahn ist nach meiner vollen Überzeugung das einzige Mittel, um der Landesvertretung einige Einsicht in diese Dinge zu ermöglichen und einen Einfluß auf die Gestaltung des Betriebes zu üben. Ich halte sie aber auch für unerläßlich, wenn das Sekundärbahnwesen überhaupt zu einer befriedigenden Entwicklung gedeihen soll.“¹⁾

Die nachträgliche Geltendmachung des Prinzips der Beteiligung der Interessenten à fonds perdu, als welche das Ausschußreferat diese Neuordnung mit Recht bezeichne, hält Antragsteller in der von den Referatsvorschlägen proponierten Form geradezu für eine Verletzung wohlverworbener, vertragsmäßiger und gesetzlich sanktionierter Rechte, als eine Art von aufgezwungener Expropriation. Den Kontribuenten muß seiner Meinung nach eine Beteiligung an dem Überschusse gesichert bleiben, auf dieser Grundlage seien die Vicinalbahnen entstanden, und es sei ein Rechtsbruch, wenn man die Interessenten zwingt, auf ihre Anteile zu verzichten.

Vergleicht man die drei Vorschläge zu einer Neuordnung des Lokalbahnwesens, so gehen sie alle von dem Grundsatz aus, daß den Interessenten eine Erleichterung gewährt werden müsse, und das aus drei Gründen. Erstlich erschienen die in Art. 2 des Gesetzes vom Jahre 1869 stipulierten Präcipualleistungen als zu hoch gegriffen, zweitens hatte der Staat durch zu kostspieligen Bau und Betrieb gefehlt und drittens war die finanzielle Lage der in Betracht kommenden Gemeinden zum großen Teil eine überaus ungünstige. Der Ausschuß war einstimmig der Ansicht, daß die in dem Gesetzentwurfe gebotenen Erleichterungen nicht genügten. Er zerfiel aber in eine Majorität, die dem Plenum den oben angeführten Ausschußantrag vorlegte, und in eine Minorität, die den ebenfalls oben angeführten Antrag v. Schlör unterstützte.

Der Gesetzentwurf und der Antrag v. Schlör wollen ein Abrechnungsverhältnis mit den Interessenten beibehalten, der Gesetzentwurf aber nur den halben, der Antrag v. Schlör den ganzen Aufwand für Erd- und Bauarbeiten zurückvergüten.

Der Ausschußantrag will nur unter der Bedingung des Verzichtes der Interessenten auf Einnahmeüberschüsse die zweite Hälfte des Auf-

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1881/82 Beil. Bd. II/III S. 456.

wandes heimzahlen. Alle drei Vorschläge wurden im Ausschusse wie im Plenum lebhaft diskutiert. Der von dem Ausschusse empfohlene Modus hatte den Vorteil der Einfachheit für sich; es ließ sich aber nicht leugnen, daß er die Kontribuenten der rentierenden Vicinalbahnen ungünstiger behandelte als die der unrentablen, während doch alle Linien unter den gleichen Bedingungen ins Leben gerufen waren. Die einen Überschuß abwerfenden Vicinalbahnen sollten auf die sicher in Aussicht stehende Amortisation ihrer ganzen Aufwendungen verzichten, eine harte Bedingung, selbst für zur Zeit unrentable Linien, die aber durch Hebung des Verkehrs, z. B. durch Anlage auch nur eines bedeutenderen industriellen Etablissements an ihrer Strecke mit der Zeit ebenfalls Verzinsung und Amortisation bringen konnten. Das ganze System der Vicinalbahnen war nun einmal auf dem Prinzip der Beteiligung der Kontribuenten aufgebaut, und ein großer Teil der Kammer, besonders der Abg. v. Schlör als Schöpfer des Vicinalbahnwesens, sträubte sich dagegen, an dessen Stelle das Prinzip der Leistungen à fonds perdu, zumal nachträglich, zu setzen. Ein solches System, wurde unter anderem angeführt, sei wohl denkbar bei Privatbahnen, zu denen der Staat à fonds perdu beiträgt, aber nicht wohl anwendbar bei Staatsbahnen, die in absehbarer Zeit eine Rente in Aussicht stellen. Der Ausschuß machte dagegen geltend, daß thatsächlich niemals beabsichtigt gewesen sei, den Interessenten Überschüsse zu gewähren, es sei dies nur formell zugesagt worden, die Verteilungsbedingungen aber gleich in einer Weise aufgestellt worden, daß sie als Abschreckungsmittel dienen konnten. Auch hätten die Interessenten nur Anspruch auf die Überschüsse, auf die sie paktiert hätten, aber nicht auf eine Neuregelung ihrer Verpflichtungen. Schließlich sei es ihnen unbenommen, den alten Modus beizubehalten, selbst dann sollten sie die Hälfte ihres Aufwandes für Erd- und Bauarbeiten zurück- erhalten.

Die Regierung neigte mehr zu dem Prinzip, welches durch die Minderheit des Ausschusses vertreten wurde, sie fand nur die den Kontribuenten gemachten Konzessionen zu groß, versprach aber ihre Zustimmung im Falle der Annahme des Antrags v. Schlör durch die Kammer, nachdem der Antragsteller auf ihren Wunsch, wenn auch ungern, statt des dreiprozentigen Zinses des Staatsaufwandes einen vierprozentigen stipuliert hatte.

Wie sich die Neuordnung nach den drei verschiedenen Vorschlägen stellen würde, zeigt nachstehendes Beispiel, zugleich ein Beweis, wie ungünstig der Ausschußantrag rentierende Vicinalbahnen behandelte: ¹⁾

¹⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1881/82 Sten. Ber. Bd. I/III S. 296.

Nach dem Gesetzentwurf hatte Zinnenstadt—Southofen unter Hinzurechnung des Fahrmaterials aus einem verzinslichen Kapital von 808 041 Mk. vorweg für die dreiprozentige Verzinsung dieses Staatsaufwandes 24 241 Mk. zu zahlen.

1880 betrug

Die Bruttoeinnahme	79 500 Mk.
„ Betriebsausgabe	<u>36 775 „</u>
bleibt Aktivrest	42 725 Mk.
ab Zinsen	<u>24 241 „</u>
bleiben	18 484 Mk.

zu Gunsten der Interessenten, aber bei einer Schuldenlast von 194 532 Mk.

Nach dem Antrage des Ausschusses reduzierte sich die Schuldenlast der Gemeinde auf 137 000 Mk., für diese Kapitalrückvergütung von 57 532 Mk. mußte aber die Gemeinde für immer auf den Überschuß von damals 18 484 Mk. verzichten.

Nach dem Antrage v. Schlör

waren zu verzinsen	718 037 Mk.
und für Fahrmaterial	<u>66 720 „</u>
zusammen	<u>784 757 Mk.</u>
der Überschuß war	42 725 Mk.
ab 4 % von 784 757 Mk. rund	<u>31 390 „</u>
bleiben	11 335 Mk.

Die Interessenten erhielten also nur 11 335 Mk., reduzierten dafür aber ihre Schuldenlast auf 137 000 Mk. Nach dieser Berechnung konnte man von den Zinnenstadt—Southofener Interessenten wohl kaum erwarten, daß sie gegen Rückvergütung der zweiten Hälfte der Erdarbeiten auf Einnahmeüberschüsse verzichten würden. Damit wurden sie aber nach dem Antrage des Ausschusses ungünstiger behandelt, als die verzichtenden Linien, deren Verzicht thatsächlich wegen deren Unrentabilität belanglos war. Eine derartige Prämie für Schaffung unrentabler Vicinalbahnen hatte nicht in der Absicht des Gesetzgebers von 1869 gelegen. Die Kammer der Abgeordneten zog diese Konsequenz nicht. Der Antrag v. Schlör wurde mit 78 gegen 64 Stimmen abgelehnt, der Ausschußantrag einstimmig angenommen, allerdings mit einem Paragraphen, der den Interessenten, die nicht auf Überschüsse verzichten wollten, einen günstigeren Verteilungsmodus gewährte, so daß die Härte, die in der Behandlung der rentablen Linien lag, dadurch wieder wesentlich gemildert wurde. Nach Zustimmung der Regierung und der Ersten Kammer wurde das Gesetz somit in folgender Form am 28. April 1882 sanktioniert:

Artikel 1.

Die kgl. Staatsregierung ist ermächtigt, den Gemeinden und Privaten, welche gemäß Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, beziehungsweise auf Grund des Art. 1 des Gesetzes vom 30. Juli 1870, den Bau von Vicinalbahnen durch die bayerische Ostbahngesellschaft betreffend, zum Bau der Vicinalbahnen den Aufwand für die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten bestritten haben, den auf den Rechnungstitel „Erd- und Dammbauarbeiten“ entfallenden Aufwand, soweit dieselben hiermit belastet sind, je zur Hälfte zurückzuerbüßen.

Artikel 2.

Für den Fall, daß die beteiligten Gemeinden und beziehungsweise Privaten auf die ihnen gesetzlich und vertragsmäßig zustehenden Ansprüche auf Überlassung von Einnahmsüberschüssen zur Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals Verzicht leisten, ist die kgl. Staatsregierung ermächtigt, denselben auch die zweite Hälfte des in Art. 1 bezeichneten Aufwandes zurückzuerbüßen.

Artikel 3.

Die nach Art. 1 und 2 zu vergütenden Beträge sind den Beständen des Vicinaleisenbahnbaufonds zu entnehmen.

Artikel 4.

Für den Fall, daß die in Art. 2 vorgesehene Verzichtleistung bis zum 30. Dezember 1882 nicht erfolgt, ist die kgl. Staatsregierung ermächtigt, vom 1. Januar 1882 an über die Überschüsse, welche bei dem Betriebe der nach den Spezialgesetzen vom 29. April 1869, 10. Juli 1870, 18. Februar 1871, 27. Juli 1874 und 29. Juli 1876 gebauten Vicinalbahnen sich ergeben werden, in nachstehender Weise zu verfügen:

- a) Von dem jährlichen Überschusse, welcher bei der einzelnen Vicinalbahn nach Bestreitung sämtlicher auf den Betrieb und die Unterhaltung erwachsenen Kosten auf Grund der durch die Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten vorgenommenen Feststellung sich ergibt, hat zunächst die Eisenbahnbetriebskasse einen vierprozentigen Zins des vom Staate aus der Eisenbahnbau- und dem Vicinaleisenbahnbau- fonde bestrittenen Aufwandes in Anspruch zu nehmen.

Bei Feststellung dieses Aufwandes sind die auf den Rechnungstitel „Erd- und Dammarbeiten“ (Art. 1) fallenden Aus-

gaben außer Ansatz zu lassen; dagegen sind auf den Rechnungstitel „Maschinen und Requisiten zum Betriebe der Bahn“ ohne Rücksicht auf die dort bisher verrechneten Ausgaben für jeden Kilometer einer Vicinalbahn 8000 Mk. dem Staatsaufwande hinzuzurechnen.

Nach Deckung des vierprozentigen Zinses des hiernach festgestellten Staatsaufwandes ist der etwaige Mehrertrag zur Tilgung der Zinsrückstände aus früherer Zeit, vom Jahre 1882 an, jedoch ohne Anrechnung von Zwischenzinsen, zu verwenden.

- b) Ein nach Abzug der sub a festgesetzten Leistungen weiter verbleibender Überschuß wird den an der einzelnen Bahn durch Bestreitung der Grunderwerbung beteiligten Interessenten hinausgegeben. Der ihnen zufallende Betrag ist zu verwenden zur Deckung einer vierprozentigen Verzinsung des ihnen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes verbleibenden Zuschusses zum Bahnbau vom 1. Januar 1882 an und der Rückstände dieser Verzinsung, jedoch ohne Anrechnung von Zwischenzinsen.

Jeder weitere Überschuß ist zur Tilgung an dem Aufwande für Grunderwerbung abzuschreiben.

Nach vollständiger Tilgung des Aufwandes der Interessenten entfällt jeder Anspruch derselben auf Anteilnahme an Überschüssen.

Artikel 5.

Der Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, ist aufgehoben.

Bahnen von lokaler Bedeutung können nur dann durch den Staat zur Ausführung kommen, wenn die Interessenten mindestens den für den Bahnbau und dessen Zugehör nötigen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung stellen.

Unter der Voraussetzung der Übernahme entsprechender finanzieller Lasten von seiten der Interessenten sind Zuschüsse des Staates à fonds perdu zur Durchführung von Privatunternehmungen zulässig.

Sowohl den vom Staate als den durch Privatunternehmung zu erbauenden Sekundärbahnen haben die bereits bestehenden Bahnen in Bayern den Anschluß gegen billige, event. von der Staatsregierung festzustellende Entschädigung für Abtretung oder Mitbenützung bestimmter, für ihre Zwecke entbehrlicher Objekte zu gestatten.

Der Vicinaleisenbahnbaufond, dessen Verwaltung der Eisenbahnbau-Dotationskasse verbleibt, wird, insoweit derselbe nicht zum Ausbau der bestehenden Vicinalbahnen und zu den gemäß Art. 1 und 2 eintretenden Rückvergütungen in Anspruch genommen wird, auch fernerhin zur Förderung des Sekundärbahnbaues, vorbehaltlich gesetzlicher Feststellung für jeden einzelnen Fall, bestimmt. —

Alle Vicinalbahnen, außer Immenstadt—Sonthofen, gingen unter Verzicht auf Überschüsse auf Rückzahlung des ganzen Kapitalaufwandes für Erdarbeiten ein. Die Aufwendungen der Immenstadt—Sonthofener Interessenten waren mit dem Jahre 1893 amortisiert.

Der wesentliche Fortschritt, der durch das Lokalbahngesetz vom 28. April 1882 gegenüber dem Vicinalbahngesetz vom 29. April 1869 gemacht wurde, lag in der nunmehr gegebenen Möglichkeit der Individualisierung. Der bisherige Modus der festgelegten Präcipualleistungen hatte einerseits den Mißstand mit sich gebracht, daß weniger leistungsfähigen Interessenten Erleichterungen nicht gewährt werden konnten, andererseits der Staat den Bau einer Linie nicht wohl ablehnen konnte, sobald die geforderten Leistungen angeboten waren. Zwar verlangt auch das Lokalbahngesetz, daß der „für den Bahnbau und dessen Zugehör“ nötige Grund und Boden seitens der Interessenten kostenfrei zur Verfügung gestellt wird, aber es läßt der Regierung im übrigen freie Hand, sieht auch Staatsbeiträge zu Privatlokalbahnen à fonds perdu vor.

II. Kapitel.

Der Stand der Lokalbahngesetzgebung in anderen Ländern zu der Zeit des Erlasses des bayerischen Lokalbahngesetzes.

Ähnliche Anforderungen wie das Gesetz vom 28. April 1882 stellte die Gesetzgebung anderer Länder an die Interessenten.

In Preußen verlangten die Gesetze vom 9. März 1880 und 25. Februar 1881 grundsätzlich unentgeltliche Überlassung von Grund und Boden und das Recht der Mitbenutzung von Chausseen und öffentlichen Wegen, je nach der Leistungsfähigkeit der Interessenten, außerdem einen Zuschuß à fonds perdu, oder sie gewährten den Beteiligten einen Zuschuß zu den Grunderwerbungs-kosten je nach Lage des einzelnen Falls und nach dem Vorteil, der dem Staate aus dem Bahnbau erwuchs. Der Prozentsatz, mit welchem die Interessenten der bei Einbringung der bayerischen Lokalbahnvorlage bereits genehmigten 21 preussischen Linien herangezogen waren, betrug im Durchschnitte nur 6,80% und bewegte sich zwischen 23,66 und 1,37%, in zwei Fällen wurden die Zuschüsse nachträglich ganz erlassen, sie waren also

niedriger als die in dem bayerischen Lokalbahngesetz verlangten. Eine durchgreifende Regelung erfuhr das Lokalbahnwesen in Preußen erst durch das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892.

In Sachsen, das im Gegensatz zu Bayern überwiegend Schmalspurbahnen baute, wurde die erste Lokalbahn Wilkau—Sangersdorf 1881 eröffnet, eine gesetzliche Regelung des Kleinbahnwesens hatte nicht stattgefunden. Eine finanzielle Beteiligung der Interessenten wurde zuerst nicht verlangt, später leisteten dieselben einen Beitrag zu den Anlagekosten oder trugen die Gesamtkosten des Grunderwerbs, doch erklärte der Minister v. Könneritz, dem die Schaffung des Lokalbahnwesens in Sachsen in erster Linie zu danken, diese Anforderung als im allgemeinen zu hoch.

In Württemberg und Baden wurden ebenfalls meist Erwerb des Grund und Bodens seitens der Interessenten als Präcipualleistung verlangt, generelle gesetzliche Bestimmungen waren nur in Baden gegeben durch das früher erwähnte Gesetz vom Jahre 1869.

In Hessen nahm das Lokalbahnwesen Ende der siebziger Jahre einen kräftigen Aufschwung, die Interessenten hatten Grund und Boden zu stellen, ein Gesetz wurde erst am 29. Mai 1884 erlassen.

In den andern deutschen Staaten wandte man erst später dem Lokalbahnwesen seine Aufmerksamkeit zu.

In England hatte der Kleinbahnbau in der Zeit zwischen Erlaß des bayerischen Vicinalbahn- und Lokalbahngesetzes keine nennenswerten Fortschritte gemacht.¹⁾

In Frankreich hatte das Gesetz vom 12. Juli 1865 einen über-eilten Ausbau des Lokalbahnnetzes zur Folge gehabt, der 1877 seinen Höhepunkt erreichte, wo von 5500 konzessionierten Kilometern 2300 gebaut waren, zum großen Teil aber wieder notleidend wurden. Die Gründe sind eingangs besprochen. Um den Lokalbahnbau auf eine gesunde Basis zu stellen, erging das Gesetz vom 11. Juni 1880 „Loi relative aux chemins de fer d'intérêt locale et aux tramways“. Ohne eine Definition zu geben, unterscheidet das Gesetz Lokalbahnen und Trambahnen, zu letzteren rechnet es alle diejenigen, die ganz oder hauptsächlich vorhandene Wege benutzen.

Die Konzessionierung der Lokalbahnen richtet sich nach dem von ihnen durchzogenen Gebiet; berühren sie nur ein Gemeindegebiet, so ist der Municipalrat zuständig, kommt ein Departement in Frage, so entscheidet der Generalrat, durchzieht sie mehrere Departements, so bedarf es der Konzessionierung durch den Minister. Der Staat behält sich einen bedeutenden Einfluß auf Anlage und Betrieb vor, er erteilt

¹⁾ Siehe oben S. 15.

ein besonderes Bedingnißheft, das die Bauausführung des genauesten fixiert. Die Tarife bedürfen seiner Genehmigung, alle 3 Monate sind die Betriebsergebnisse mitzuteilen. Der Staat kann jederzeit Lokalbahnen wie Tramways erwerben; läßt sich keine Vereinbarung bezüglich des Kaufpreises erzielen, so wird eine Kommission von 9 Mitgliedern eingesetzt, von den je 3 von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Konzessionär, die letzten 3 Mitglieder von den 6 ersten gewählt werden.

Da die Mißerfolge des Gesetzes von 1865 in der Hauptsache dem Modus der finanziellen Unterstützung zugeschrieben wurden, hatte man diesmal einen anderen gewählt. Das Gesetz von 1880 sieht eine Zinsgarantie in der Weise vor, daß der Staat die Verpflichtung übernehmen kann, falls die Bruttoeinnahme nicht die Betriebskosten und eine 5prozentige Verzinsung des Anlagekapitals erbringt, das Fehlende zuzuschließen und zwar erstens bis zu einem Höchstbetrage von 500 Fr. per km festen Zuschuß, zweitens bis zu einem Viertel der Summe, die nötig ist, um die Reineinnahme auf den Betrag von 10 000 Fr. per km bei vollspurigen und von 8000 Fr. per km bei schmalspurigen Linien zu bringen.

Diese Unterstützung ist an die Bedingung einer gleich hohen seitens des Departements oder der Gemeinde geknüpft.

Verzinst sich das Anlagekapital mit mehr als 6^o/_o, so soll der Mehrbetrag zur Amortisation früher geleisteter Zuschüsse verwendet werden.

Die Summe der Staatszuschüsse darf 400 000 Fr. per Departement nicht übersteigen. Dem Konzessionär ist es gestattet, mit ministerieller Genehmigung Obligationen bis zur Höhe des Aktienkapitals auszugeben, wenn wenigstens $\frac{4}{5}$ des Aktienkapitals für die Zwecke des Unternehmens ausgegeben sind; doch gilt diese Beschränkung nicht, wenn der Konzessionär bereits in rentablem Betriebe befindliche Bahnen besitzt. Der zweite Teil des Gesetzes regelt die Tramways, für welche Konzessionierung u. s. w. noch mehr vereinfacht ist. Der Modus der finanziellen Beihilfe ist der gleiche, nur ist die in Betracht kommende Reineinnahme auf 6000 Fr. limitiert.

Die Wirkungen auch dieses Gesetzes waren ungünstige, da die zu weitgehende Unterstützung und die Garantie eines Erträgnisses nicht zu Sparsamkeit in Bau und Betrieb veranlaßten. Der Staat und die Departements mußten erhebliche Zuschüsse leisten, die sich bei letzteren bis auf 7000 Fr. per km beliefen. Die Spurweite der großen Mehrzahl der französischen Lokalbahnen und Tramways ist die normale.

In anderen Ländern wurden bemerkenswerte Lokalbahngesetze in der Berichtsperiode nicht erlassen, dieselben sind durchgehends jüngeren Datums.

III. Kapitel.

Die auf Grund des bayr. Lokalbahngesetzes vom 28. April 1882 ergangenen Spezialgesetze.

Auf Grund des Gesetzes vom 28. April 1882 ergingen die Spezialgesetze vom 21. April 1884, 13. Januar 1886, 29. Mai 1886, 30. April 1888, 26. Mai 1892, 11. Juni 1894, 17. Juni 1896 und 30. Juni 1900.

Die Spezialgesetze enthalten folgende gemeinsame Bestimmungen:

1. Die aus Staatsmitteln für den Bau der betreffenden Bahn zu entnehmende Summe.
2. Mit der baulichen Ausführung ist erst dann vorzugehen, wenn der für den Bahnbau und dessen Zugehör erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei dem Eisenbahnwärter überwiesen oder demselben zur Bestreitung der Grunderwerbungs-kosten eine reale Sicherheit geboten sein wird.
3. Der kgl. Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des festgestellten Bedarfs ein auf die Staats-eisenbahnen zu versicherndes Anlehen in gleichem Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen.

Von der Zeit der Vollendung der betreffenden Bahn hat die Verzinsung der für dieselbe aufgewendeten Summe aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen.

Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Finanzgesetze.

Bei vier Bahnen wurde außer der üblichen Präcipualleistung noch ein Barzuschuß seitens der Interessenten verlangt, der sich auf 5000, 6700, 8500 und 30000 Mk. belief.

Die in dem generellen Gesetze vom 28. April 1882 vorgesehene Subventionierung von Privatbahnen fand nur bei einer Linie im rechtsrheinischen Bayern statt, wurde aber thatsächlich nicht in Anspruch genommen, da die Interessenten auf den Bau der Linie verzichteten.

In der Pfalz unterstützte der Staat die Lokalbahnen durch Übernahme der Zinsgarantie.

Betrachten wir die Spezialgesetze betreffend den Bau von Lokalbahnen im rechtsrheinischen Bayern nach der Reihenfolge ihres Erscheinens, so ist es zunächst das Gesetz vom 21. April 1884, das auf Grund des Lokalbahngesetzes vom 28. April 1882 den Bau folgender 13 Linien bestimmt:

Übersee—Marquartstein, Weiden—Bohenstrauß, Neumarkt—Frey-

stadt, Hof—Marxgrün, Münchberg—Helmbrechts, Erlangen—Gräfenberg, Roth—Greding, Feucht—Wendelstein, Eichstätt Bahnhof—Eichstätt Stadt, Neustadt—Bischofsheim, Landsberg—Schongau, Pocking—Passau und Zwiesel—Grafenau.

Außer der üblichen Präcipualleistung trugen die Interessenten von Übersee—Marquartstein 5000 Mk., Feucht—Wendelstein 6700 Mk., Münchberg—Helmbrechts 8500 Mk. und Eichstätt Bahnhof—Eichstätt Stadt 30 000 Mk. zu den Kosten des Bahnbaues bei.¹⁾

Art. 4 des Gesetzentwurfs stipulierte einen staatlichen Beitrag von 10 000 Mk. per km zur Erbauung einer Privat-Lokalbahn von Pasing nach Herrsching. Aber obgleich das Lokalbahngesetz vom Jahre 1882 ausdrücklich eine staatliche Unterstützung von Privatbahnen vorsieht, war bei der Kammer der Abgeordneten wenig Neigung vorhanden, diese Bestimmung praktisch zu bethätigen. Der Referent des betreffenden Ausschusses empfahl Ablehnung dieser Position; wenn die Rentabilität dieser Linie nachzuweisen wäre, würde er sie als Staatsbahn empfehlen. Die Kammer beschloß demgemäß und lehnte die Subvention ab. Von der Kammer der Reichsräte dem Entwurfe wieder eingefügt, wurde schließlich Übereinstimmung dahin erzielt, daß eine Subvention von 5000 Mk. per km an Stelle von 10 000 Mk. bewilligt wurde. Hiermit erklärten sich aber die Unternehmer der Bahn nicht einverstanden, und so unterblieb der Bau derselben und damit der einzige Versuch, Privat-Lokalbahnen mit staatlicher Unterstützung im rechtsrheinischen Bayern ins Leben zu rufen.²⁾

Bei den durch das Gesetz vom 21. April 1884 bewilligten Linien kamen die Grundsätze, die theoretisch durch das Gesetz vom 28. April 1882 aufgestellt waren, zum erstenmale praktisch zur Durchführung.

Völliges Anpassen an die örtlichen Verhältnisse, vollständigste Individualisierung, möglichste Vereinfachung in Bau und Betrieb sollten von nun ab für den Lokalbahnbau maßgebend sein.³⁾ Bei der Wahl der Linien sollten nur solche vorgeschlagen werden, welche einem tatsächlichen wirtschaftlichem Bedürfnisse lokaler Natur entsprechen, im Verhältnis zu ihrer Länge ein möglichst großes Verkehrsgebiet aufschließen, der Hauptbahn neuen Verkehr zuzuführen imstande sind, und deren Einnahmen nicht nur eine Deckung der Betriebskosten, sondern

¹⁾ Die Interessenten von Landsberg—Schongau leisteten einen Barzuschuß von 5000 Mk., der aber nicht in dem Gesetze als Bedingung für den Bau dieser Linie verlangt wird.

²⁾ Die Linie hat als Staatsbahn in das Gesetz vom 30. Juni 1900 Aufnahme gefunden.

³⁾ Motive zu dem Gesetzentwurf. Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1883/84 Beil. Bd. I/II S. 450.

auch eine, wenn auch mäßige, Verzinsung des aufzuwendenden Baukapitals in Aussicht stellen. Da der Durchgangsverkehr auf Lokalbahnen unthunlich ist, sollen vorzugsweise Sackbahnen gebaut werden, bei denen auch eine strenge Individualisierung in Bau und Betrieb leichter möglich ist, und mit denen man im Verhältnis zu ihrer Länge meist ein größeres Verkehrsgebiet anschließen kann. Bau und Betrieb sollen sich innerhalb des Rahmens der Bahnordnung für bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bewegen, die im § 27 bestimmt, daß größere Geschwindigkeiten als 30 km in der Stunde nicht statthaft sind, doch soll auch hier bis zu dieser Maximalgeschwindigkeit je nach der Horizontal- und Vertikalprojektion der betreffenden Linie, nach deren Lage zu den Verkehrswegen und Ortschaften und nach ihrer durch Länge der Strecke und Anschlüsse bestimmten Fahrordnung individualisiert werden. Bei Einhaltung einer Fahrgeschwindigkeit von 20—25 km auf eigenem Bahnkörper und von 15 km per Stunde auf Strecken, auf welchen die Bahn eine auch dem Pferdefuhrwerk dienende Straße benutzt, ist Bahnbewachung unnötig und fallen damit auch die Schranken an Übergängen und deren Bedienung fort.

Die geringere Geschwindigkeit gestattet einen schwächeren Oberbau, derselbe soll auf einen Raddruck von 4,25 bis 5 t berechnet sein.

Die geringere Geschwindigkeit übt ferner einen weniger schädlichen Angriff auf den Oberbau aus, doch soll derselbe, um häufige Reparaturen zu vermeiden, für welche Reservefonds aus den laufenden Einnahmen zurückzulegen die Staatseisenbahnverwaltung nicht in der Lage ist, möglichst dauerhaft ausgeführt sein. Von den verschiedenen Oberbausystemen soll der eiserne Langschwellenoberbau den Vorzug erhalten, wenn folgende Bedingungen¹⁾ erfüllt sind:

1. Daß eine ziemlich konsolidierte Unterlage vorhanden ist, was bei der vielfachen Benutzung von Straßen und Wegen durch die Lokalbahnen und den meist minimalen Auftragshöhen in der Regel der Fall sein wird;
2. daß ein guter wasserdurchlässiger Unterbau zur Verfügung steht, sei es nun grober lehmfreier, nur mit wenig reinem Sand vermischter Kies, seien es Bruchsteine und Schotter von gutem, harten, wetterbeständigem Material.

Auf den bayerischen Hauptbahnen bewährt sich der eiserne Langschwellenoberbau nach Hilfs und einem hiernach modifizierten System. Aber auch der Querschwellenoberbau soll bei Lokalbahnen nicht ausgeschlossen sein, vielmehr bei solchen Strecken vorzugsweise Anwendung

¹⁾ Motive zu dem Gesetzentwurf. Verhandl. d. R. v. Abgeord. 1883/84 Beil. Bd. I/II S. 455.

finden, wo guter, wasserdurchlassender Unterbau nur mit abnorm hohen Kosten zu beschaffen ist, oder wo man bei Einlegung des Geleises in breite Staatsstraßen auf beiderseitige Entwässerung des Straßenplanums nicht Verzicht leisten will. Die Frage, ob der Langschwollenbau einteilig oder zweiteilig zu konstruieren ist, soll dahin gelöst werden, daß der zweiteilige Oberbau angewendet wird. Der zweiteilige Langschwollenoberbau, bestehend aus einer eisernen Langschwelle und einer auf ihr durch Bolzen und Klemmplättchen befestigten Schiene, weist zwar ein höheres Gewicht als der einteilige Oberbau und damit erhöhte Kosten auf, bietet aber eine größere Fläche für die Übertragung der Radkräfte auf den Unterbau. Der zweiteilige Oberbau ist bei seiner geringeren Höhe seitlich leichter zu versteifen und auch bei Frost weniger schwierig auszuwechseln. Derselbe hat noch den Vorteil für sich, daß auch nach erfolgter Abnutzung der Schiene die Auswechslung eine leichte ist, indem die Schiene einfach von der Bettung der in unveränderter Lage verbleibenden Langschwelle abgenommen wird. Beim einteiligen System dagegen wird im Falle der Abnutzung des Schienenkopfes der ganze Oberbau unbrauchbar und muß ausgewechselt werden, wodurch nicht nur Mehrkosten für die Arbeit, sondern auch Materialverluste erwachsen.¹⁾ Bei schmalspurigen Bahnen kann, soweit sie in Straßenfahrbahnen zu liegen kommen, ein einteiliger Oberbau in Anwendung kommen, weil bei der kleineren Entfernung der beiden Schienenstränge und bei der geringeren Schienenhöhe die Querabsteifung leichter und sicherer als bei normalspurigen Bahnen auszuführen ist.

Die Trace der Lokalbahnen soll allen Modulationen des Terrains in horizontaler wie in vertikaler Beziehung möglichst folgen, bestehende Verkehrswege benutzen, oder sich an diese, sowie an bestehende Feldgrenzen anlehnen. Bei der Wahl der Trace ist auch darauf zu achten, möglichst minderwertigen Grund und Boden für die Bahn zu benutzen, und die guten Felder und Wiesen der Kultur zu erhalten.

Durch möglichstes Anschmiegen der Trace an das Terrain werden die Erdarbeiten auf ein Minimum reduziert. Allerdings erfordert diese Anpassung an das Terrain die Anwendung erheblicher Steigungen und geringer Kurvenradien.

Die Maximalsteigung beträgt bei den durch das Gesetz vom 21. April 1884 beschlossenen Linien bis zu $25\text{‰} = 1:40$, der Minimalkurvenradius bei normalspurigen Bahnen 150 m. Bei Schmalspurbahnen soll er nach der Bahnordnung 70 m betragen, doch wurde bei der Eichstätter Bahn wegen der besonderen Terrainverhältnisse der-

¹⁾ Motive zu dem Gesetzentwurf. Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1883/84 Beil. Bd. I/II S. 455.

selben ein Minimalkurvenradius von 60 m zur Anwendung gebracht. Die Kunstbauten sollen in einfachster, aber solider und dauerhafter Weise hergestellt werden. Da die Trace bei den meisten Lokalbahnen fast immer völlig im Terrain liegt, werden die erforderlichen Durchlässe und Brücken klein und billig.

Die Stationsanlagen sollen ebenfalls in einfachster und billigster Weise ausgeführt werden.

Fahrmaterial sollen die Lokalbahnen eigenes erhalten, da der Vorteil, alte Maschinen und Wagen der Hauptbahnen zu verwenden, von dem Nachteile, den dieselben durch unnütze tote Last und stärkere Abnutzung des Oberbaues mit sich bringen, überwogen wird. Es sollen zwei- oder dreiachsige Tenderlokomotiven verwendet werden, deren Raddruck bei normalspurigen Bahnen bei vollem Dienstgewicht nicht größer ist, als der maßgebende eines vollbeladenen Güterwagens der Hauptbahn, d. h. 4,25 bis 5 t. Ebenso sollen eigene Personenwagen nach dem Interkommunikationssystem und eigene Gepäckwagen eingestellt werden, für den Lokalgüterverkehr auch eigene Güterwagen, nur die von der Anschlußbahn übergehenden Frachten sollen in den Hauptbahnwagen verfrachtet bleiben, soweit dieselben nicht mit Rücksicht auf die schärferen Kurven der Lokalbahn einen abnorm großen Radstand haben oder in diesem Falle mit Vorrichtungen für Radialstellung der Achsen versehen sind.

Bei der Schmalspurbahn Eichstätt Bahnhof—Eichstätt Stadt kommen Transportbühnen zur Verwendung, auf welche die Güterwagen der Hauptbahn aufgeschoben und festgelegt werden. Diese Transportbühnen sind ca. 0,3 m hoch und bestehen eigentlich nur aus einem Stück Normalspurgeleise, welches auf vier je paarweise fest verbundenen Achsen ruht; diese zwei Paar Achsen sind wieder so miteinander in Verbindung gebracht, daß jedes eine Drehung für sich vornehmen und sich in die Kurve einstellen kann.

Der Betrieb der Lokalbahnen soll, wie wiederholt betont, in der einfachsten, billigsten Weise geführt werden. Die geringere Fahrgeschwindigkeit erspart nicht nur die Übergangsschranken und deren Bedienung, sondern erfordert auch nur eine einmalige tägliche Begehung der Bahnstrecke, und auch diese Begehung ist nur bei Geschwindigkeiten über 20 km per Stunde nötig. Die Aufstellung eigener Bahnwärter entfällt damit in der Regel. Allerdings werden hierdurch erhöhte Anforderungen an die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers gestellt, wie überhaupt das Personal der Lokalbahnen sich an eine vielseitige Thätigkeit gewöhnen muß. Das begegnete, wie sich in der Folge zeigte, bei den staatlichen Lokalbahnen, besonders im Anfange großen Schwierigkeiten. Die Beamten waren aus dem Dienste der

Hauptbahnen herübergewonnen, an diesen Dienst gewöhnt, sie konnten sich schwer in die kleinen Verhältnisse und deren spezielle Anforderung fügen. So werden die am häufigsten vorkommenden Haltestellen mit Güterabfertigung mit nur einem Bediensteten bestellt. Derselbe hat die Personenbillette abzugeben, die Annahme und Abgabe von Gütern zu bethätigen, die Wechsel zu bedienen und eine vorgeschriebene Strecke der Bahn, falls dies wegen der Fahrgeschwindigkeit über 20 km per Stunde nötig, in gewissen Zeiträumen zu begehen. An den Zwischenstationen soll ein Expedient als Stationsvorstand aufgestellt und demselben ein Bediensteter, welchem der Stationsdienst, die Wechselbedienung und die Streckenkontrolle obliegt, zugeteilt werden. Das Personal der Endstationen wird in der Regel aus einem Stationsvorstande, einem Adjunkten und einem Wechselwärter, dem auch die Funktionen eines Stationsdieners übertragen werden können, event. noch aus einem Tagelöhner bestehen.

Dem Zugdienstpersonal liegen ebenfalls verschiedene Dienstleistungen ob. Daß der Lokomotivführer besondere Aufmerksamkeit auf die Strecke zu verwenden hat, wurde schon erwähnt, er soll auch für den guten Stand seiner Maschine thunlichst ohne Beihülfe einer größeren Werkstätte selbst sorgen. Dem auf die Maschine zu stationierenden Heizer wird nötigenfalls eine Funktion bei Bedienung der Bremsen und der Unterhaltung der Wagen übertragen, während der Kondukteur gleichfalls mit Bremsenbedienung und Abgabe von Personenbilletten betraut werden kann. Jedenfalls soll aber dem Zugpersonal die Aufgabe gestellt werden, an den Stationen bei Abfertigung des Zuges, Auf- und Abladen von Gütern, Aufnahme und Abgabe von Wagen und Stellen der Weichen, thatkräftig sich zu beteiligen, und soll im Bedarfsfalle lieber die Vermehrung des Zugpersonals zur rascheren Abwicklung dieser Manipulationen ins Auge gefaßt werden als die Vermehrung des Stationspersonals, wenn es sich nicht lediglich um die Befriedigung des lokalen Bedürfnisses an einer einzelnen Station handelt.¹⁾

So soll, wie der Bau der Lokalbahnen den Gegenden, die sie in den Verkehr einbeziehen sollen, anzupassen ist, auch der Betrieb nach den jeweiligen Anforderungen eingerichtet sein, damit der Zweck der Bahn erfüllt und eine angemessene Verzinsung der gemachten Aufwendungen erzielt wird.

Unter dem 26. Juni 1884 wurde zwischen den kgl. bayer. und der herzogl. sächs.-meiningenschen Regierung ein Vertrag dahin abge-

¹⁾ Motive zu dem Gesetzentwurf. Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1883/84 Beil. Bd. I/II S. 460.

schlossen, daß Bayern die Herstellung einer normalspurigen Lokalbahn von Ludwigstadt nach Lehesten auf Kosten Meiningsens übernahm und den Betrieb pachtweise führte. Als Pachtrente wird $\frac{1}{3}$ der Brutto-Betriebseinnahmen an die sächs.-meiningensche Regierung abgegeben. Es kommen die für die bayerischen Lokalbahnen gültigen Tarife zur Anwendung.

Das Gesetz vom 13. Januar 1886 bestimmte den Bau der Linie Passau—Freyung.

Es enthielt nur die allen Lokalbahn=Spezialgesetzen gemeinsamen Bestimmungen.

In demselben Jahre wurde abermals der Versuch gemacht, eine Privatlokalbahn mit staatlicher Subvention ins Leben zu rufen. Es handelte sich um die Linie Reichenhall—Berchtesgaden. Ein diesbezüglicher Gesetzentwurf wurde in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 16. März 1886 verhandelt. Nach eingehender Debatte über die Vor- und Nachteile der Privatbahnen wurde er abgelehnt und die Linie am 6. Mai als Staatsbahn bewilligt. Da die Zwischenzeit zu kurz war, um staatlicherseits ein definitives Projekt auszuarbeiten, wurde die Bausumme in dem Gesetz vom 29. Mai 1886 auf 1 500 000 Mk. festgesetzt, wenn die Bahn normalspurig, und auf 1 000 000 Mk., wenn sie schmalspurig ausgeführt würde. Gebaut wurde sie normalspurig. Nach Art. 3 finden die finanzgesetzlichen Bestimmungen über die Maximalsätze der Tarife für den Transport auf den Staatsbahnen auf diese Lokalbahn keine Anwendung.

Das Gesetz vom 30. April 1888 bestimmte den Bau folgender Linien: Traunstein—Trostberg, Freilassing—Laufen, Cham—Röding, Neusorg—Fichtelberg, Forchheim—Ebermannstadt, Forchheim—Höchstädt, Neustadt oder Heustreu—Königshofen, Jossa—Brückenan, Ritzingen—Gerolzshofen, Haßfurt—Hofheim und Günzburg—Grumbach.

Da inzwischen elf der früher bewilligten Lokalbahnen teils definitiv, teils provisorisch in Betrieb gesetzt waren, ließen sich bei dem Baue obiger Linien die inzwischen gewonnenen Erfahrungen verwerten und die bei Festsetzung der ersten Lokalbahnen 1884 aufgestellten Normen auf ihre Richtigkeit prüfen. Es ergab sich, daß dieselben in der Hauptsache durchaus zweckentsprechend waren und somit, kleine Abänderungen ausgenommen, beibehalten werden konnten. Auch die Rentabilität, die auf 2,7% veranschlagt war, hatte sich demgemäß gestaltet, wenn man den wirklich erwachsenen Ausgaben die für Erneuerung des Oberbau- und des Fahrmaterials in Anschlag zu bringende Summe zurechnete. Ohne Zurechnung derselben ergab sich eine Rente von mehr als 3%, die in Anbetracht des den Haupt- und Nebenbahnen durch die Lokalbahnen in vermehrter Weise zufließenden Verkehrs wohl als genügend

betrachtet werden darf. Die Rente der in obigem Gesetze enthaltenen Bahnen berechnete die Regierung auf 2,95 % und zwar im einzelnen von 4,5 % bis herab zu 0,3 % für Jossa—Brückenau, welche Linie mehr als Notstandsbahn eingestellt wurde.

Abänderungen sollten die in den Motiven zu dem Entwurfe des Gesetzes vom 21. April 1884 aufgestellten Normen nur in folgenden Punkten erfahren:

Es soll nicht mehr so viel Aufmerksamkeit darauf verwandt werden, die Anlage einer Lokalbahn neben oder auf bestehenden Wegen und längs gegebenen Grundstücksgrenzen, wenn auch auf Kosten enger Kurven und Gegenkurven, durchzuführen, da es sich gezeigt hat, daß die Durchschneidungen der Grundstücke häufig viel weniger mißlich sind, als die Nachteile einer sich viel in engen Kurven und Gegenkurven bewegenden Trace, wie auch die wirtschaftlichen Nachteile solcher Durchschneidungen sich im Laufe weniger Jahre durch Zusammen-tauschen und Kaufen der Restparzellen heben.

Der Minimalkurvenradius von 150 m soll zwar beibehalten werden, jedoch auf Grund gemachter Erfahrungen im Interesse des leichteren Durchganges der Güterwagen der Hauptbahnen dahin ge-trachtet werden, den kleinsten Radius auf 200 m zu bringen, min-destens aber einen solchen von 180 m festzuhalten, was auch bei sämtlichen Bahnen dieses Gesetzes ohne erheblichen Mehraufwand ge-lungen ist.¹⁾

Bei der Vertikalprojektion wird nunmehr überall versucht, die anfänglich zur Erzielung geringster Bauarbeiten in starken Steigungen und Gegensteigungen angeordnete Trace thunlichst zu strecken, insoweit hierdurch nicht wesentlichere Erdarbeiten und Kunstbauten nötig werden.

Der Verminderung des Maximal-Zugwiderstandes soll durch Vermeidung des Zusammenfallens engster Kurven mit den stärksten Steigungen besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden.

Als Spurweite soll, wie bei allen Bahnen des Gesetzes, vorzugs-weise die normale in Anwendung gebracht werden, es sei denn, daß sich durch Anwendung der schmalen Spurweite erhebliche Ersparnisse erzielen lassen.

An dem Fahrmaterial, das sich bewährt hat, werden einige Ver-besserungen bezüglich des Bremsens, des besseren Ein- und Aus-steigens u. s. w. angebracht.

Im Betriebe hatten sich als ungemein mißlich die bei starken Schneeverwehungen entstehenden unverhältnismäßig hohen Kosten

¹⁾ Motive zu dem Gesetzentwurf. Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1887/88 Beil. Bd. I/II S. 639.

herausgestellt. Es wird daher in Aussicht genommen, unter diesen Umständen den Bahnbetrieb, selbst auf längere Zeit, vollkommen einzustellen, es sei denn, daß die beteiligten Gemeinden selbst zur Beseitigung des Schnees von der Bahn oder wenigstens zu energischer, unentgeltlicher Mithilfe hierbei veranlaßt werden können.

Die Kammer der Abgeordneten bewilligte nicht nur die regierungsseitig in dem Gesetzentwurfe enthaltenen elf Bahnen, sondern wünschte auch noch weitere hinzuzufügen. Dem widersprach der Minister. Weitere Linien könnten doch erst nach den anderen und damit in so ferner Zeit gebaut werden, daß durch eine Einstellung derselben in den vorliegenden Gesetzentwurf nur Unzufriedenheit bei deren Interessenten erregt werden würde. Mit weiteren Bahnen sei das Gesetz für die Regierung unannehmbar, die Regierung brauche diesmal das Gesetz auch nicht, da die Bauabteilung noch genügende Beschäftigung habe. Trotzdem stellte die Kammer der Abgeordneten noch folgende Linien in den Entwurf ein: Gotteszell—Biechtach, Bodenwöhr—Neumburg, Langenzenn—Markt-Erlbach, Herzogenaurach—Erlangen, Fürth—Zirndorf, Dinkelscherben—Thamhausen, Kellmünz—Bebenhausen und Röthenbach—Weiler.

Die erste Kammer strich die von der zweiten eingefügten Linien wieder aus den von dem Minister vorgebrachten Gründen, somit wurden nur die elf regierungsseitig vorgeschlagenen Bahnen Gesetz. Von den gestrichenen wurden in der Folge Gotteszell—Biechtach, Fürth—Zirndorf und Röthenbach—Weiler als Privatbahnen gebaut, die anderen regierungsseitig in den nächsten Gesetzentwurf eingestellt.

Ende des Jahres 1891 waren im rechtsrheinischen Bayern 466,7 km staatliche Lokalbahnen in Betrieb, zu denen noch die nur teilweise auf bayerischem Gebiete liegende 7,6 km lange Pachtbahn Ludwigstadt—Lehesten zu rechnen wäre, so daß insgesamt 474,3 km betrieben wurden. Hierzu kommen noch die fünfzehn Vicinalbahnen mit 167,3 km und Privatlokalbahnen mit 147,9 km, so daß am Schlusse des Jahres 1891 789,5 km Bahn rein lokalen Bedürfnissen dienen.

Zieht man rechnerisch keine Rücklagen für Erneuerung des Oberbau- und Fahrmaterials in Betracht, so ergibt sich per 1890 eine Verzinsung des staatlichen Aufwandes von 4,04 % und des gesamten Anlagekapitals von 3,74 % gegen 4,01 % bzw. 3,71 % im Jahre 1889. Unter Anrechnung entsprechender Rücklagen beträgt die Verzinsung per 1890 3,10 % resp. 2,83 % gegen 3,20 % resp. 2,94 % im Jahre 1889. Hierbei ist die Pachtbahn Ludwigstadt—Lehesten eingerechnet, ohne dieselbe verzinste die vierzehn Lokalbahnen, die das ganze Jahr 1890 in Betrieb standen, den staatlichen Aufwand

mit 3,7 % und bei Berücksichtigung der Erneuerungsrücklagen mit 2,9 %, eine Verzinsung, die unter Berücksichtigung der indirekten, durch die Lokalbahnen erzeugten Vorteile als vollkommen genügend angesehen werden darf.

Am 26. Mai 1892 wurde wiederum ein Lokalbahngesetz erlassen, das folgende Linien enthielt: Traunstein—Ruhpolding, Laufen—Tittmoning, Grafing—Glonn, Wolzach—Mainburg, Straubing—Konzell, Cham—Waldmünchen, Bödenwöhr—Neunburg, Bayreuth—Warmensteinach, Neuenmarkt—Goldmühle, Selb—Ludwigsmühle, Breitengüßbach—Maroldsweisach, Erlangen—Herzogenaurach, Wicklesgereuth—Windsbach, Langenzenn—Wilhermsdorf, Schnaittach—Simmelsdorf—Hüttenbach, Rempten—Pfronten, Dinkelscherben—Thannhausen und Kellmünz—Babenhausen.

Bei der Auswahl der Linien war die Rücksicht auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse der betreffenden Gegend maßgebend, immerhin wurde auch auf eine gewisse Rentabilität gesehen. Auch Auerbietungen der Interessenten, wie Herstellung von Wegeanlagen, Gestattung unentgeltlicher Ausbeute von Steinbrüchen, Sand- und Kiesgruben, kostenlose Überlassung von Quellen und Wasserleitungen zur Wasserversorgung der Stationen u. s. w. wurden in Betracht gezogen. Trotz zahlreicher Petitionen (über 100) wurden nicht mehr Linien in die Vorlage eingestellt, als nach dem damaligen Stande der technischen Hilfskräfte in vier bis fünf, höchstens sechs Jahren, gebaut werden konnten. Die Linien Grafing—Glonn und Neuenmarkt—Goldmühle fügte der Ausschuß der Kammer der Abgeordneten ein, der Regierungsentwurf enthielt nur 16 Linien. Die früher aufgestellten Grundsätze und Normen für Bau und Betrieb hatten sich weiter bewährt, es soll an ihnen festgehalten werden. Der Betrieb wurde dadurch noch etwas vereinfacht, daß an den Haltestellen statt der Expedienten Bahnagenten angestellt werden, was eine Gehaltserparnis bedeutet. Das Gesetz hat die übliche Fassung und verlangt ebenfalls keine Barzuschüsse seitens der Interessenten.

Unter dem 20. Juli 1892 wurde ein Staatsvertrag zwischen der kgl. bayerischen und der herzogl. sachsen-meiningenschen Regierung dahin abgeschlossen, daß Bayern auf Rechnung der sachsen-meiningenschen Regierung den Bau der Strecke Kemnertshausen—Römhild, die, 10,73 km lang, auf meiningenschem Gebiete liegt, ausführte und den Betrieb unter den Pachtbedingungen der Linie Ludwigstadt—Lehesten übernahm. Die Bahn, am 25. November 1893 eröffnet, ging vom 1. Januar 1895 ab in den Besitz des bayerischen Staates über.

Das Gesetz vom 11. Juni 1894 genehmigt den Bau der Linie Mühltdorf—Burghausen. Die Regierungsvorlage hatte nur eine Bahn

Neuötting—Burghausen bauen wollen, die Kammer erweiterte aber das Projekt und fügte darum die Summe von 419 000 Mk. dem verlangten Kredit hinzu.

Ende des Jahres 1895 waren 41 Lokalbahnen mit einer Länge von 850,75 km in staatlichem Betriebe. Eingerechnet ist dabei die Bahn Cham—Röhting—Lam, deren Teilstrecke Röhting—Lam mit einer Länge von 17,75 km von der Aktiengesellschaft Lam-Röhting aus eigenen Mitteln erbaut war. Den Betrieb dieser Lokalbahn hat die Staatseisenbahnverwaltung laut dem unterm 4. Juli 1893 abgeschlossenen Vertrage pachtweise gegen Bezahlung einer Pachtrente von 45% der Reineinnahme der beiden Lokalbahnstrecken, welche auf die Dauer des Pachtverhältnisses als eine durchgehende Bahnlinie behandelt werden, sowie gegen eine jährliche Vergütung von 3701,10 Mk. für die mietweise Verwendung des Fahrmaterials der Aktiengesellschaft übernommen.

Ausschließlich lokale Bedeutung hatten ferner die 15 Vicinalbahnen mit 167,3 km und die Ludwigseisenbahn Nürnberg—Fürth mit 6,0 km.

Ferner die übrigen Privatlokalbahnen im rechtsrheinischen Bayern, nämlich die Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft

Sonthofen—Oberstdorf	mit einer Länge von 13,2 km
Oberdorf—Füssen	" " " " 30,6 "
Murnau—Partenkirchen	" " " " 25,1 "
München—Wolfratshausen	" " " " 26,0 "
Fürth—Cadolzburg	" " " " 12,8 "
Walhallabahn (schmalspurig)	" " " " 8,8 "
	zusammen 116,5 km.

Dann die Linien anderer Gesellschaften

Schäftlach—Gmund	mit einer Länge von 7,7 km
Gotteszell—Biechtach	" " " " 25,0 "
Deggendorf—Metten	" " " " 5,3 "
Prien—Stock (schmalspurige)	" " " " 1,9 "
Röthenbach—Weiler	" " " " 5,5 "
	von zusammen 45,4 km.

Rechnet man noch die von dem bayerischen Staate betriebene Bahn Ludwigstadt—Lehesten, die aber nur zum Teil auf bayerischem Gebiete liegt, mit einer Gesamtlänge von 7,60 km und die seit dem Jahre 1895 dem bayerischen Staate gehörige, aber auf sachsen-meinungenschen Gebiete liegende Linie Rentwertshausen—Römhild mit

10,73 km Länge hinzu, so ergibt sich die Zahl von insgesamt 1198,28 km, die im Jahre 1895 rein lokalen Bedürfnissen dienen.

Für die Beurteilung des kilometrischen Gesamtbaukosten- und Betriebskostenaufwandes der 1894 im staatlichen Betriebe gestandenen Lokalbahnen Bayerns dürfte die nachfolgende vergleichende Zusammenstellung von Interesse sein.¹⁾

Lokalbahnen	Länge der			Gesamt- Kosten- Aufwand Mark für einen	Betriebs- Ausgaben		
	nor- mal- spurigen Kilometer	schmal- spurigen Kilometer	zu- sammen Kilometer		Ein- nahmen effektiv pro Kilometer	In % der Einnahmen	
Staatliche Linien in Bayern (Ende 1894)	604	5	609	58 346	3766	1915	50,8
Deutsche Linien der Lokalbahn- Akt.-Gesellsch. (Ende 1894)	107	57	164	77 248	7472	3709	49,7
Schmalspurige Linien im deutsch. Reich (Ende März 1894)	—	1340	1340	56 916	5047	3532	70,0
Französische Lokalbahnen (Ende 1892)	1643	1645	3288	86 500	3800	3340	86,0
Belgische Nebenbahnen (Ende 1891)	47	1041	1088	37 160	3390	2500	74,0

Nach dieser Zusammenstellung dürfte der Bau der bayerisch staatlichen Lokalbahnen als ein billiger bezeichnet werden, da es sich bei den belgischen Nebenbahnen fast ausschließlich um Schmalspurbahnen handelt. Den geringsten kilometrischen Baukostenaufwand erforderte die Linie Neumarkt—Beilugries mit Greißlbach—Freystadt, nämlich nur 33 814 Mk. (Ende 1894) einschließlich der Grunderwerbungskosten, des Fahrmaterials und der sonstigen vollständigen Ausrüstung. Fünf Lokalbahnen wurden mit einem geringeren kilometrischen Aufwand als 40 000 Mk., zwölf mit einem solchen zwischen 40 000 und 50 000 Mk. ausgeführt. Den größten kilometrischen Bauaufwand erforderte Passau—Freyung mit 116 138 Mk. (Ende 1894), hervorgerufen einerseits durch das schwierige Gelände und eine kostspielige Brücke über die Donau,

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1895/96 Beil Bd. VII. S. 799.

andererseits durch die Erweiterung des Bahnhofes Passau. Der Betriebskostenaufwand der staatlichen Lokalbahnen Bayerns ist nach der Zusammenstellung ebenfalls ein günstiger, besonders auch sein Verhältnis zu den Einnahmen. Für die deutschen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft stellte es sich darum noch günstiger heraus, weil diese Gesellschaft nur rentable Linien baut, was in der kilometrischen Einnahme der Gesellschaft von 7472 Mk. gegen die des Staates von 3766 Mk. zum Ausdruck kommt. Die höchste kilometrische Einnahme erzielte 1894 Eichstätt Bahnhof—Eichstätt Stadt mit 8928 Mk., die niedrigste ergab sich bei Forchheim—Höchstätt a./A. mit 1764 Mk. Der geringste kilometrische Betriebsaufwand der staatlichen Lokalbahnen betrug 1894 961 Mk., den höchsten erforderte die schmalspurige Lokalbahn Eichstätt Bahnhof—Eichstätt Stadt mit 5871 Mk. und die normalspurige Reichenhall—Berchtesgaden mit 3154 Mk.

Der Einnahmehüberschuß per 1894, die in vollem Jahresbetriebe gewesenen Linien in Rechnung gezogen, ergibt eine Verzinsung von 3,46% des staatlichen und von 3,18% des Gesamtaufwandes.

Der Verkehr hatte zwar eine Steigerung erfahren, das Gesamtergebnis wurde aber hierdurch nicht beeinflusst, da zu den zuerst gebauten, rentableren Linien weniger rentable traten und fernerhin weniger rentable hinzu kommen werden, so daß mit einer Abnahme der Verzinsung zu rechnen ist. Eine mäßige Abnahme der Verzinsung kommt bei den durch die Lokalbahnen erzeugten indirekten Vorteilen nicht in Betracht.

Das Gesetz vom 17. Juni 1896 enthält die Linien: München—Deisenhofen, Morfach—Schwabing, Grafing—Ebersberg, Mering—Weilheim, Thann-Lengdorf—Haag, Penzberg—Kochel, Dorfen—Velden, Landshut—Kottenburg, Bilshofen—Midenbach, Kohenstrauß—Waidhaus, Heidhof—Burglengenfeld, Amberg—Schnaittenbach, Strullendorf—Schlüsselfeld, Kirchenlamitz—Weißenstadt, Marygrün—Steben, Kronach—Nordhalben, Neuenmarkt—Goldmühle—Glasermühle, Steinach—Windsheim, Nürnberg—Ostbahnhof—Nürnberg—Nordbahnhof, Eichstätt Stadt—Kinding, Mellrichstadt—Fladungen, Rittershausen—Stadtlauringen, Dettelbach Bahnhof—Dettelbach Stadt, Ungerhausen—Ottobauern, Oberdorf—Lechbruck und Röthenbach—Scheidegg.

Neuenmarkt—Goldmühle—Glasermühle, Dettelbach Bahnhof—Dettelbach Stadt, Röthenbach—Scheidegg waren seitens der Kammer der Abgeordneten hinzugefügt, der Regierungsentwurf enthielt nur 23 Linien. Bei deren Auswahl hatte die Regierung in erster Linie die Projekte berücksichtigt, deren baldige Ausführung schon in früheren Landtagsverhandlungen bestimmt in Aussicht gestellt war, in zweiter

Linie jene, deren Bauwürdigkeit in technischer, finanzieller sowie allgemein wirtschaftlicher Hinsicht nach den Vorarbeiten als hinreichend nachgewiesen erachtet wurde, und bei denen die Übernahme der gesetzlichen Leistungen durch die Interessenten gesichert war. Auch wurde die Auswahl so getroffen, daß die Kreise nach Möglichkeit gleichmäßig bedacht wurden. Zwar erschienen nach diesen Grundsätzen von der großen Zahl der angeregten Projekte 54 als bauwürdig, es wurden aber mit Rücksicht auf das vorhandene technische Personal nur 23 in den Entwurf eingestellt, um eine Bauzeit von ca. 4 Jahren einhalten zu können.

Die früher für Bau und Betrieb aufgestellten bewährten Grundsätze wurden weiter beibehalten, nur entschloß man sich hinsichtlich des Fahrmaterials auf Lokalbahnen mit starken und langen Steigungen und lebhafterem Verkehr leistungsfähigere Lokomotiven zu verwenden. Es wurde daher eine neue Lokomotivklasse (D.XI.) mit einem Dienstgewicht von 39 t eingeführt, welches Gewicht sich aber auf 4 Achsen verteilt, so daß der einzelne Raddruck die bei dem gewöhnlichen Lokalbahnoberbau zulässige Größe nicht überschreitet. Bei der Beratung des Gesetzesentwurfes seitens der Kammer der Abgeordneten wurde angeregt, den Oberbau der zu erbauenden Linien auf einen Raddruck von 6—7 t, die Kunstbauten auf einen solchen von 7 t einzurichten, damit die größere Ladungsfähigkeit besitzenden neuen Güterwagen der Hauptbahnen auf Lokalbahnen laufen könnten. Demgegenüber glaubte die Regierung an der bisherigen Stärke festhalten zu sollen um Kosten zu ersparen und somit mehr Linien bauen zu können. Es wurde dabei betont, welchen erheblichen Einfluß die Stärke des Oberbaues auf die Kosten ausübt. So betragen bei der Annahme von 7 t Raddruck die Kosten eines laufenden Meters Unter- und Oberbau unter Anwendung eiserner Querschwellen 30,90 Mk., unter Anwendung von Querschwellen aus imprägniertem weichen Holz 25,90 Mk., bei eichenen Querschwellen 27,70 Mk.; bei 6 t Raddruck mit eisernen Querschwellen 24,60 Mk., bei Querschwellen aus imprägniertem weichen Holz 19,20 Mk.; bei 5 t Raddruck mit eisernen Langschwellen nur 17,70 Mk., mit eisernen Querschwellen 20,10 Mk. Dieser erhebliche Preisunterschied rechtfertigte im allgemeinen die Annahme eines Raddruckes von 5 t, in einzelnen Fällen wurde darüber hinausgegangen, so bei Erlangen—Bruck, Mühlendorf—Burgkirchen, München—Ostbahnhof—Deisenhofen und Morfach—Schwabing. Diese Linien sind auf einen Raddruck von 7 t berechnet, während ein solcher von 6 t bei Pocking—Passau, Zwiesel—Grafenau, Passau—Freyung, Reichenhall—Berchtesgaden, Mering—Weilheim und Nürnberg—Ostbahnhof—Nürnberg—Nordbahnhof in Aussicht genommen wurde.

Das derzeit letzte Lokalbahngesetz erschien am 30. Juni 1900,

es enthält die folgenden 34 Linien mit einem Gesamtkostenaufwand von 46 620 200 Mk. Pasing—Herrsching, Giesing—Aying, Ebersberg—Wasserburg-Bahnhof, Wasserburg-Bahnhof—Wasserburg Stadt, Traunstein—Waging, Ingolstadt—Niederburg, Landau a./S.—Arnstorf, Passau—Hauzenberg, Eggmühl—Langquaid, Konzel—Miltach, Amberg—Lauterhofen, Tirschenreuth—Barnau, Preßath—Kirchentumbach, Nabburg—Oberviechtach, Ranna—Auerbach, Frensdorf—Ebrach, Münchenberg—Zell, Falls=Gefrees—Gefrees, Bayreuth—Hollfeld, Rothenfirchen—Lettau, Rübleinshof—Allersberg, Neustadt a./N.—Uehlfeld, Dombühl—Rothenburg o./T., Ansbach—Bechhofen, Wilhermsdorf—Markt Erlbach, Nürnberg-Nordbahnhof—Großreuth, Miltenberg—Stadtprozelten, Schweinfurt—Gerolzhofen, Ochsenfurt—Röttingen, Nördlingen—Wemding, Wertingen—Wertingen, Oberhausen—Welden, Memmingen—Regau und Pfronten—Landesgrenze bei Schönbichl.

Das Gesetz hat die übliche Fassung, Barzuschüsse seitens der Interessenten werden nicht verlangt, solche wurden bisher überhaupt nur bei den vier früher genannten Linien des Gesetzes vom 21. April 1884 als Bedingung gefordert.¹⁾ Trotzdem das Gesetz vom 30. Juni 1900 weit umfangreicher als die vorausgegangenen ist, erkennt die Regierung in den Motiven zu dem Entwurfe des Gesetzes an, daß nicht alle Wünsche befriedigt werden konnten. Mehr und mehr erkennt die Bevölkerung die allgemeine Nützlichkeit der Lokalbahnen und drängt auf raschen Ausbau derselben.

Dem stehen aber, nach Ansicht der Regierung, zwei Gründe entgegen, einmal gebietet die finanzielle Lage des Landes eine wirtschaftliche Begrenzung der für den Ausbau des Lokalbahnnetzes aufzuwendenden Mittel, zumal für diesen Zweck im Vergleich mit anderen Ländern schon sehr bedeutende Summen verausgabt wurden, dann fehlt es an dem technischen Personale, um in einer vierjährigen Bauperiode mehr Bahnen bauen zu können. Da von seiten der Privatunternehmungen und der Industrie starke Nachfrage nach solchem ist, übersteigt zur Zeit die Nachfrage das Angebot und wäre es selbst bei Aufwendung ganz außergewöhnlich großer Mittel nicht möglich, das nötige Personal zu gewinnen. Auch das Engagement von Arbeitern würde auf Schwierig-

¹⁾ Nur in dem Gesetze vom 21. April 1884 befindet sich die Bedingung von Barzuschüssen seitens der Interessenten. Es wurden aber solche auch noch bei anderen Linien geleistet, meist für Wahl einer anderen kostspieligeren Trace, als sie ohne diese Zuschüsse geführt worden wäre. So leisteten die Interessenten von Landsberg—Schongau 5000 Mk., Haßfurt—Hofheim 27 500 Mk., Günzburg—Krumbach 3000 Mk., Kitzingen—Gerolzhofen 40 000 Mk., Selb-Plöbsberg—Selb-Stadt 34 000 Mk., Mellrichstadt—Stadungen 175 000 Mk. Bei dieser Bahn war der großherzoglich sächsische Staat der Interessent.

keiten stoßen, falls man nicht auf das Ausland zurückgreifen will. Hierzu kommt noch, daß die für den Eisenbahnbedarf arbeitenden deutschen Fabriken schon jetzt vollauf beschäftigt sind und erheblich größere Lieferungen kaum mehr übernehmen könnten, zum mindesten würden die schon jetzt ungewöhnlich hohen Materialpreise weiter steigen.¹⁾ Der gesamte Mehraufwand für einen beschleunigten Bahnbau würde den wirtschaftlichen Nutzen der Beschleunigung erheblich übersteigen. Verlängerte man die Bauperiode von 4 auf 6 oder 8 Jahre, so könnten allerdings mehr Linien aufgenommen und deren Interessenten hierdurch die Sicherheit der Ausführung derselben in absehbarer Zeit geboten werden, dem steht aber der Nachteil gegenüber, daß sich in der Zeit von der gesetzlichen Genehmigung bis zur Inangriffnahme eines Teils der Bahnbauten die maßgebenden Verhältnisse wesentlich ändern können. Darum soll an vierjährigen Bauperioden und der durch dieselben verlangten Beschränkung festgehalten werden.

Die Auswahl der Linien fand nach den früher erwähnten Grundsätzen statt, auch Bau und Betrieb sollen in allen wesentlichen Punkten wie vordem gehandhabt werden. Als Spurweite sollte bei allen 34 Bahnen die normale zur Anwendung kommen, da durch Anwendung der Schmalspur keine derartigen Ersparnisse zu erzielen wären, daß sie einen Verzicht auf die Vorteile der Normalspur rechtfertigten. Bei Gestaltung der Horizontalprojektion wird weiter daran festgehalten, daß die Länge des kleinsten Bogenhalbmessers in der Regel nicht weniger als 200 m betragen soll. Wird aber ein besonders lebhafter Verkehr erwartet oder eine eventuelle spätere Ausgestaltung zu einer Hauptbahn in Erwägung gezogen, so wird auf Anwendung flacherer Bögen, wenn möglich mit keinen kleineren als den bei Hauptbahnen üblichen mindesten Halbmesserslängen von 300 m Bedacht genommen, vorausgesetzt, daß dies mit einem nicht allzu großen Mehraufwand an Baukosten zu erreichen ist.

Bei der Vertikalprojektion soll die Meiststeigerung in der Regel nicht mehr als 25% betragen. In manchen Bahnstrecken, welche in bergigem Gelände zu erbauen sind, wird zur Verminderung der Baukosten die relative Steigerung in den Geraden auch über die bezeichnete Meiststeigung um so viel erhöht, als es der gleiche Zugwiderstand, wie er in den, mit dieser Meiststeigung versehenen gekrümmten Strecken auftritt, gestattet.

Die Grunderwerbungsflächen wurden etwas reichlicher gegriffen, als in den früheren Projekten, da sich das Bedürfnis ergeben hat, die Verkehrsstellen und Weganlagen auskömmlicher zu bemessen.

¹⁾ Manche der geltend gemachten Momente sind infolge der absteigenden Konjunktur inzwischen etwas abgeschwächt.

Für die Ausführung der Kunstbauten wird bei geeigneten Konstruktionsverhältnissen meist gewölbten Objekten der Vorzug gegeben, weil sie leichter und billiger zu unterhalten sind, als solche mit eisernen Unterbauten. Letztere werden bei größeren Bahnbrücken unter Zugrundelegung des Belastungsprogrammes für Hauptbahnen hergestellt, wenn es wahrscheinlicher erscheint, daß die betreffende Bahn später einmal eine größere Verkehrsbedeutung erlangen wird.

Besondere Aufmerksamkeit wird auf die Herstellung einer guten, vollkommen wasserdurchlässigen und wetterbeständigen Geleisbettung, am besten aus kleingeschlagenen, harten Steinen oder möglichst sandfreiem Kies, verwandt. Der Oberbau, seither in der Regel auf 5 höchstens 5 $\frac{1}{2}$ t Naddruck berechnet, wird bei Lokalbahnen, die einen lebhafteren Verkehr erwarten lassen, auf 6 t Naddruck verstärkt.

Der allgemeine Verkehrsaufschwung machte die Erweiterung vieler Verkehrsstellen der älteren Lokalbahnen nötig, die der neuen werden von vornherein größer angelegt. Die Verkehrssteigerung erfordert auch zahlreicheres Fahrmaterial als früher vorgesehen war.

Die umfangreichere Anlage und bessere Ausstattung der Verkehrsstellen, der größere Bedarf an Fahrmaterial, die Steigerung der Arbeitslöhne und der Materialpreise, sowie die vermehrten Verwaltungskosten während der Bauzeit wegen der Erhöhung der Bezüge des Personals bedingen auch eine wesentliche Erhöhung der kilometrischen Baukosten der Lokalbahnen.

Der Betrieb soll in der bisherigen bewährten Weise weitergeführt werden. Nur bei den beiderseits an das Bahnnetz angeschlossenen Lokalbahnen hat sich die Notwendigkeit ergeben, die Zwischenhaltestellen statt mit Bahnagenten mit Eisenbahnpersonal zu besetzen, da das für Stichbahnen passende vereinfachte Abfertigungsverfahren für den Verkehr transversaler Linien sich nicht anwenden läßt. Dabei ist aber zur Ersparung erheblicherer Mehrkosten beabsichtigt, die Bedienung von mindestens zwei Nachbarhaltestellen mit geringem Verkehre durch einen Bediensteten besorgen zu lassen.

Außerdem hat es sich nach den gemachten Erfahrungen nicht als zweckmäßig erwiesen, an Lokalbahnen mit sehr bedeutendem Personenverkehr, bei welchen die Fahrkartenausgabe nicht im Zuge stattfinden kann, sondern an die Stationschalter verlegt werden mußte, Halteplätze ohne Personal zu entrichten, es darf daher hiervon unter den erwähnten Verhältnissen in der Regel Umgang genommen werden.¹⁾

Die Generaldebatte in dem von der Kammer der Abgeordneten zur Beratung des Gesetzentwurfes eingesetztem Ausschusse verbreitete sich über folgende, von dem Referenten vorgeschlagene vier Punkte:

¹⁾ Motive zu dem Gesetzentwurfe.

1. Privatbahnen,
2. Rentabilität der Lokalbahnen,
3. Bahnen mit zweiseitigem Anschluß,
4. Behandlung der Petitionen.

Bezüglich der Privatbahnen war der Ausschuß im allgemeinen der Ansicht, daß der Erbauung von solchen kein Hindernis in den Weg gelegt werden solle, jedenfalls solle man ihnen keine erschwerenden Bedingungen auferlegen. Der Minister pflichtete dem bei, erklärte sich aber gegen Privatbahnen mit zweiseitigem Anschluß, da sie dem Staate den Verkehr abgraben und direkte Konkurrenz machen.

Eine lebhafte Diskussion veranlaßte die Frage der Subventionierung von Privatbahnen. Über diese waren die Ansichten geteilt. Von einer Seite wurde ausgeführt, wenn nicht ein Kapital à fonds perdu gegeben werden solle, so könne doch wenigstens der Staat die Zinsgarantie übernehmen. Es wurde auch hingewiesen auf Baden und Hessen, wo das Prinzip der Subventionierung von Privatbahnen besteht. Die Regierung erinnerte daran, daß die Kammer einen diesbezüglichen Vorschlag seinerzeit abgelehnt habe. Das System der Subventionierung wäre von Anfang an sehr wohl durchzuführen gewesen, jetzt aber könnten neben den vielen Millionen für Lokalbahnen nicht noch Unsummen für Subventionen verausgabt werden, deren Bewilligung einen Sturm von Petitionen veranlassen würde. Zudem seien keine laufenden Mittel vorhanden und man könne doch zu diesem Zwecke keine Anleihe aufnehmen.

Was die Rentabilität der Lokalbahnen betrifft, so wurde betont, daß die Lokalbahnpolitik in erster Linie eine wirtschaftliche Frage sei, eine finanzielle erst in zweiter und hauptsächlich insofern, als bei sinkender Tendenz der Finanzen der Lokalbahnbau bedeutend eingeschränkt werden müßte. Übrigens kann die Rentabilität der Vicinal- und Lokalbahnen als eine genügende angesehen werden. Der ganze für dieselben gemachte Staatsaufwand betrug: 1897 = 65 284 000 Mk., 1898 = 75 590 000 Mk. Wenn man die Lokalbahnzuschläge, die jetzt nicht mehr erhoben werden, auch für diese Zeit schon in Abzug bringt, bleibt im Jahre 1897 ein Betriebsüberschuß von 1 909 330 Mk., 1898 ein Betriebsüberschuß von 1 981 517 Mk., was eine Verzinsung von 2,9% pro 1897 und von 2,5% pro 1898 bedeutet. Nun ist aber der Verkehrszuwachs in Rechnung zu stellen, den die Hauptbahnen durch die Lokalbahnen erhalten. Derselbe wurde berechnet: 1897 auf 337 561 t, 1898 auf 395 188 t, was eine Mehreinnahme von 1 022 683 Mk. pro 1897 und von 1 185 864 Mk. pro 1898 ergibt.

Rechnet man diese Beträge zu denen der Lokalbahnen hinzu,

so geben dieselben eine Rente von 4,47% pro 1897 und 4,18% pro 1898.

Die Berechtigung, den Lokalbahnen die durch sie bewirkte Mehrreineinnahme gut zu schreiben, erscheint um so weniger anfechtbar, als die Regierung z. B. bei Berechnung der Rentabilität der Linie Grafing—Wasserburg dieser Lokalbahn den Entgang, den die Hauptbahn voraussichtlich dadurch haben wird, daß die Lokalbahn zweiseitig anschließt, zur Last rechnet. Aber ungenau erscheint obige Rechnung, die der Referent anführte, insofern, als nicht wohl der sämtliche durch die Lokalbahnen den Hauptbahnen zugeführte Verkehr jenen zugerechnet werden kann, auch ohne die Lokalbahnen hätten die Hauptbahnen Transporte aus den betreffenden Verkehrsgebieten, und dann darf auch nur die Mehrreineinnahme, nicht die Mehrbruttoeinnahme in Rechnung gestellt werden. Der Referent meinte zwar, daß, durch den von den Lokalbahnen verursachten Verkehrszuwachs, wegen der Verteilung des Verkehrs Mehrausgaben bei den Hauptbahnen in erheblicher Weise nicht erwüchsen, es können aber den Gesamteinnahmen der Hauptbahnen nur die Gesamtausgaben gegenübergestellt werden, und diese werden zweifellos durch den Mehrtransport von 395 188 t, auch wenn das Quantum auf die genau richtige Zahl zurückgeführt würde, resp. zurückgeführt werden könnte, in erheblicher Weise gesteigert. Aber ist auch die Annahme einer Rente von 4,47% resp. 4,18% zu hoch gegriffen, so bleibt nach jetzigen Zinssätzen immer noch eine mehr als genügende Rente, wenn man die übrigen indirekten Vorteile in Betracht zieht, wie Hebung der Steuerkraft, Ersparnis an Straßenunterhaltung, ferner hat der Staat häufig einen direkten Nutzen, z. B. als Grund- und Waldbesitzer.

Bahnen mit zweiseitigem Anschlusse sind in dem neuesten Gesetze vier enthalten. Der Ausschuß wünschte in Zukunft eine Vermehrung derselben, ging aber von der irrthümlichen Ansicht aus, daß dieselben auch dem Durchgangsverkehr dienen könnten. Dieser Ansicht gegenüber wurde festgestellt, daß der Durchgangsverkehr auch auf zweiseitig anschließenden Lokalbahnen unthunlich ist, dieselben sind vielmehr lediglich als zwei zusammenstoßende Lokalbahnen zu betreiben. Ihr Oberbau ist auf einen Naddruck von höchstens 6 t berechnet, für einen Durchgangsverkehr müßten sie auf 7 t umgebaut werden. Es liegt demnach kein Grund vor, ihnen einen wesentlichen Vorzug vor Sackbahnen zu geben.

Was die Behandlung der Petitionen, die auch diesmal wieder in übergroßer Anzahl vorlagen, betrifft, so machte sich der Ausschuß dahin schlüssig, künftig nicht mehr sämtliche Petitionen „zur Würdigung“ hinüberzugeben, sondern einen Unterschied zu machen zwischen den

Petitionen, für welche die Vorbedingungen, nämlich die Lösung der Grunderwerbungsfrage und die Herstellung eines generellen Projekts, erfüllt sind, und solchen, bei denen nur eine oder keine dieser Vorbedingungen erfüllt ist. Erstere sollen „zur Würdigung“, letztere „zur Kenntnisaahme“ hinübergegeben werden.

Die Verhandlung im Plenum brachte keine neuen Momente von Interesse zu Tage, nur wurde mit Recht darüber geklagt, daß die Grunderwerbung häufig erst erfolgt, wenn die Bahn schon im Betrieb ist, wodurch die Kosten wesentlich gesteigert werden, weil der Wert der Grundstücke sich durch die Bahn erhöht. Zur Vermeidung dieses Mißstandes empfiehlt sich ein frühzeitiges Vorgehen und Dezentralisation der Kaufverhandlungen.

Die Baukosten werden sich bei den neuesten Linien infolge der höheren Fabrikpreise für das Fahrmaterial, der höheren Arbeitslöhne, der höheren Material- besonders Eisenpreise um circa ein Drittel höher stellen, falls nicht die derzeit sinkende wirtschaftliche Konjunktur einen Ausgleich bringt. Die Kammern genehmigten die Kredite in der geforderten Höhe, nur die Baukosten der Linie Dombühl—Rothenburg o./T. wurden von 1 960 900 Mk. auf 2 047 500 Mk. erhöht, so daß sich ein Gesamtkredit von 46 620 200 Mk. gegen 46 533 600 Mk. des Entwurfes ergibt.

IV. Kapitel.

Die Tarife der Lokalbahnen.

Die Erfahrungen, welche man mit den Tarifen der Vicinalbahnen gemacht, fanden ihre Rußanwendung bei Aufstellung der Lokalbahntarife. Es hatte sich als unthunlich erwiesen, die Tarife der Vollbahnen ohne weiteres auf Bahnen III. Ordnung zu übertragen, von vornherein auf die Erhebung eines Zuschlages zu verzichten. Die Regierung erkennt in den Motiven zu dem Entwurfe des Gesetzes vom 21. April 1884 das System der Individualisierung der Tarife als das theoretisch beste an. Es wäre am richtigsten, für jede Linie einen gesonderten, den jeweiligen Verhältnissen und Bedürfnissen völlig angepaßten Tarif aufzustellen, für welchen einerseits die vor dem Bahnbau gezahlten Frachtsätze für den Transport mittelst Pferdefuhrwerks einen Maßstab bieten, andererseits die zu erwartende größere oder geringere Frequenz der Bahn einen Einfluß ausüben könnte. Die hierdurch entstehende große Mannigfaltigkeit der Tarife, die zahlreichen Abänderungen derselben, die besonders in den ersten Jahren eintreten müßten, wurden aber für die Verwaltung als zu nachteilig befunden. Es wurde deshalb die Anwendung der Vicinalbahntarife, wie sie

sich inzwischen gestaltet, mit der Maßgabe beschlossen, daß die Zuschläge, sei es allgemein, sei es bei einzelnen Linien, bei denen sie notwendig erscheinen würden, um eine auch nur mäßige Verzinsung des staatlichen Aufwandes zu erzielen, auch für solche Güter erhoben werden, für welche sie bei den bestehenden Vicinalbahnen in Wegfall gekommen sind. Es soll eventuell überhaupt über die für die bestehenden Vicinalbahnen maßgebenden Normen hinausgegangen werden. Ein Spezialtarif wurde nur für die Schmalspurbahn Eichstätt-Bahnhof—Eichstätt-Stadt aufgestellt, weil hier schon wegen des Kosten verursachenden Überganges von der normalen auf die schmale Spur auch bezüglich der Tarifierung ein besonders zu behandelnder Fall vorlag. Die Mehrheit des von der Kammer der Abgeordneten zur Beratung des Gesetzentwurfes eingesetzten Ausschusses schloß sich der Ansicht der Regierung an, dagegen betonte der Referent in der Plenarsitzung¹⁾ namens der Minderheit des Ausschusses, daß dieselbe es für ungerecht halte, auf normalspurigen Lokalbahnen höhere Tarife als auf Hauptbahnen anzuwenden. Die Anwohner von Lokalbahnen seien schon dadurch ungünstiger gestellt, daß sie Grund und Boden beitragen müßten, auch auf Bahnen III. Ordnung langsamer gefahren würde.

Demgegenüber erklärte der Minister, unbedingt an den Zuschlägen festhalten zu müssen, um eine, wenn auch nur mäßige, Rente zu erzielen. Übrigens seien die Zuschläge nicht erheblich. So betrage derselbe z. B. bei Übersee—Marquartstein 6 Mk. auf die Wagenladung. Nun sei festgestellt, daß die Cementfabrik Staudach für den Transport von 200 Centnern auf der Achse nach Übersee 14 bis 16 Mk. zahlte. Es sei dies noch Affordpreis gewesen, sonst kostete der Transport 20 bis 22 Mk. Die Bahnfracht ohne Zuschlag beträgt 2 Mk., mit Zuschlag 8 Mk., es bliebe also immer noch eine Ersparnis von 6 bis 8 Mk. per Wagenladung. Bei längeren Bahnen sei der Zuschlag noch weniger fühlbar. Was die Leistungen der Interessenten betreffe, so sei daran zu erinnern, daß die Aufwendungen der Interessenten der Vicinalbahnen mindestens doppelt so hoch gewesen seien, dann sei ein wesentlicher Unterschied der, daß bei den meisten alten Vicinalbahnen lediglich eine Gemeinde oder Stadt die finanzielle Last auf sich nahm, der jetzige Gesetzentwurf aber verteilte die Lasten distriktiv, nicht bloß auf mehrere Gemeinden, sondern auf Distrikte und Privatinteressenten im Distrikte. Es läßt sich nicht leugnen, daß hierin ein wesentlicher Fortschritt lag, ebenso erscheint es berechtigt, von den Interessenten die Präcipualleistung des Stellens von Grund und Boden zu verlangen und Zuschläge zu den Vollbahntarifen so lange

¹⁾ Verhandl. d. K. d. Abgeord. 1883/84 Sten. Ber. Bd. 3 S. 60.

zu erheben, als die betreffende Linie nicht eine mäßige Rente abwirft. Es muß dies bei staatlichen Bahnen III. Ordnung im Interesse der an denselben nicht beteiligten Steuerzahler verlangt werden, da der Verkehrszuwachs, den dieselben den Haupt- und Nebenbahnen bringen, sowie die Vorteile wirtschaftlicher Natur, soweit die Gesamtheit an denselben beteiligt ist, doch nicht den völligen Ausfall der Rente oder gar ein Betriebsdefizit ausgleichen. Auch auf den weiteren Ausbau des Lokalbahnnetzes würde ein allzu ungünstiges Betriebsergebnis störend wirken, ihn vielleicht ganz in Frage stellen.

In der Folge wurden die Zuschläge allgemein erhoben und nur von ihnen abgesehen, wenn sie prohibitiv wirkten, wenn das Straßenfuhrwerk Konkurrenz machte und wenn auch ohne den Zuschlag eine vierprozentige Rente der betreffenden Linie gesichert erschien. Zwar wurde in der Kammer und durch Petitionen wiederholt auf Aufhebung des Zuschlages gedrungen. Besonders eingehend wurde die Tarifffrage gelegentlich eines Antrages besprochen, der in der Sitzung vom 30. Januar 1894 zur Verhandlung stand und dahin lautete:

1. Es sei der Zuschlag zu der Expeditionsgebühr bei den Lokal- und Vicinalbahnen zu beseitigen;
2. Es sei die gesetzliche Verpflichtung der Gemeinden zur Grunderwerbungssteuer bei dem Bau von Lokalbahnen aufzuheben.¹⁾

Der zweite Teil des Antrages wurde nicht ernstlich diskutiert. In der That ist, um kurz auf denselben einzugehen, das ganze System der Vicinal- und Lokalbahnen auf dieser Präcipualleistung aufgebaut, wie in Bayern, so auch in den meisten anderen Staaten; es hätte also eine Änderung bestehender gesetzlicher Bestimmungen erfolgen müssen, die, wie früher ausgeführt, in keiner Weise berechtigt erscheint. Eine solche Änderung wäre auch von weitgreifenden finanziellen Folgen, da bei einem Verzicht auf die Präcipualleistung der Interessenten der bisher gebauten Bahnen III. Ordnung der gemachte Aufwand zurückzuvergüten wäre. Dagegen ließen sich zu Gunsten des ersten Teils des Antrages manche Gründe anführen. Von vielen Interessenten wurden die Zuschläge drückend empfunden. So wird in einer Petition der Stadt Helmbrechts angeführt, daß die Lokalbahnzuschläge circa 15 000 Mk. betragen, welche zum großen Teile von den Angehörigen der Stadt Helmbrechts gezahlt werden müßten, während das Steuerfoll der Stadt nur 12 555 Mk. ausmache. Bei kurzen Linien beträgt der Zuschlag über 60%. Auch eine Verkehrssteigerung läßt sich bei Verbilligung der Transporte erwarten, während so in manchen Gegenden mehr Transporte per Achse ausgeführt werden als vor Eröffnung

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1893/94 Sten. Ber. Bd. 2 S. 856.

der Lokalbahn. Diese Momente wurden zu Gunsten des Antrages geltend gemacht. Von den Gegnern derselben wurde nicht zugegeben, daß eine Verbilligung der Transporte notgedrungen eine Verkehrssteigerung mit sich bringe. Es komme weniger auf den Tarif als darauf an, daß Verkehrselemente vorhanden seien, welche die Bahn alimentieren. Es seien Linien gebaut, bei denen eine erhebliche Verkehrssteigerung selbst bei unentgeltlicher Beförderung der Güter nicht eintreten würde. Hauptsächlich kam man aber aus finanziellen Gründen zur Ablehnung des Antrages. Eine Aufhebung der Zuschläge hätte damals einen erheblichen Einnahmeausfall und damit eine so geringe Lokalbahnrente ergeben, daß der Ausbau des Lokalbahnnetzes ins Stocken geraten wäre. Dagegen nahm die Kammer der Abgeordneten den Antrag des Finanzausschusses

„die kgl. Staatsregierung zu ersuchen, in Erwägung zu nehmen, ob nicht eine geringere Verzinsung des Staatsaufwandes der Zuschläge als 4% zur Aufhebung der Lokalbahnzuschläge verlangt werden solle“

an, welchem Wunsche auch von der Regierung Folge gegeben und von da ab eine dreiprozentige Verzinsung als Voraussetzung zur Aufhebung verlangt wurde, bis vom 1. Januar 1898 ab folgende Bestimmungen Platz griffen:

1. Bei allen Vicinal- und Lokalbahnen, von welchen feststeht, daß sie ohne Zuschläge dauernd kein Betriebsdefizit aufweisen, werden die Vicinal- und Lokalbahnzuschläge aufgehoben und also die Normaltarife eingeführt.
2. Bei Vicinal- und Lokalbahnen, bei denen dies nicht der Fall ist, oder nicht feststeht, werden die Zuschläge wie bisher fort-erhoben und kommen nur insoweit in Wegfall, als sie prohibitiv wirken oder der Konkurrenz des Straßenfuhrwerks zu begegnen ist.
3. Bei neuerbauten Lokalbahnen werden mindestens im ersten Betriebsjahre Zuschläge erhoben, um das Betriebsergebnis eruieren zu können. Die Rentabilitätsberechnungen der künftigen Lokalbahngesekentwürfe werden auf Grund des bisherigen Systems mit Einrechnung der Zuschläge aufgestellt.

Nach diesen Bestimmungen wurden 1898 noch Zuschläge erhoben:
Bei den Vicinalbahnen:

	Verzinsung mit Zuschlag	ohne Zuschlag
Prien—Aschau	0,86	0,14%
Sinzing—Alling	0,81	—
Georgensgemünd—Spalt	0,71	—
Neustadt a. N.—Windsheim	0,41	0,03 „

Die Vicinalbahnen, bei denen Zuschläge nicht erhoben wurden, verzinften 1898 den Staatsaufwand, einschließlich der Rückvergütung an die Interessenten gemäß dem Gesetze vom 28. April 1882:

Siegelsdorf—Langenzenn	mit 13,10%
Wiesau—Tirschenreuth	„ 10,11 „
Bießenhofen—Oberdorf	„ 6,91 „
Weilheim—Murnau	„ 6,88 „
Holzkirchen—Tölz	„ 6,03 „
Immenstadt—Sonthofen	„ 3,92 „
Feucht—Altdorf	„ 2,59 „
Schwaben—Erding	„ 2,45 „
Senden—Weißenhorn	„ 1,62 „
Dombühl—Feuchtwangen	„ 1,06 „
Steinach—Rothenburg o./T.	„ 0,45 „

Nach den oben angeführten Bestimmungen wurden 1898 noch Zuschläge erhoben bei den Lokalbahnen: Langenzenn—Wilhermsdorf, Bodenwähr—Neunburg v./W., Bayreuth—Warmensteinach, Breiten- güßbach—Maroldsweisach, Straubing—Konzell, Neuenmarkt—Gold- mühl—Bischofsgrün, Eichstätt-Stadt—Kinding und Mühldorf—Burg- hausen, welche 1896 noch nicht in vollem Jahresbetriebe gestanden hatten, resp. erst nach 1896 eröffnet wurden. Für die einzelnen 1898 in vollem Jahresbetrieb gestandenen Lokalbahnen, einschließlich der Lokalbahn-Fortsetzungen Marzgrün—Bad Steben, Goldmühl—Bischofs- grün und Eichstätt-Stadt—Kinding, ergab sich folgende Verzinsung des vom Staate aufgewendeten Baukapitals und zwar

a) thatsächlich

b) wenn 1898 Zuschläge bei den betreffenden Bahnen nicht er-
hoben worden wären:

	a.	b.
Übersee—Marquartstein	9,02%	—%
Landsberg—Schongau	7,55 „	— „
Feucht—Wendelstein	6,78 „	— „
Neustadt a./W.—Bohenstrauß	6,63 „	— „
Traunstein—Trostberg	5,99 „	— „
Selb-Plösberg—Selb-Stadt	5,80 „	— „
Cham—Rötzting	5,44 „	— „
Günzburg—Krumbach	4,97 „	— „
Traunstein—Ruhpolding	4,96 „	— „
Freilassing—Laufen—Tittmoning	4,75 „	— „
Bad Reichenhall—Berchtesgaden	4,34 „	— „
Mühldorf—Burghausen	4,15 „	3,36 „
Kempton—Pfronten	4,14 „	— „

	a.	b.
Cham—Waldmünchen	3,98 ⁰ / ₀	— ⁰ / ₀
Schnaittach—Simmelsdorf—Hüttenbach	3,97 "	— "
Forchheim—Ebermannstadt	3,45 "	— "
Münchberg—Helmbrechts	3,41 "	— "
Breitengüßbach—Maroldsweisach	2,94 "	2,52 "
Wolnzach—Mainburg	2,93 "	— "
Bodenwöhr—Neunburg v./W.	2,90 "	1,33 "
Hof—Kaila—Bad Steben	2,82 "	— "
Forchheim—Höchstadt	2,80 "	— "
Neumarkt i./D.—Beilngries	2,76 "	— "
Neustadt a./S.—Bischofsheim v./Rh.	2,72 "	— "
Ritzingen—Gerolzhofen	2,54 "	— "
Straubing—Konzell	2,49 "	1,86 "
Erlangen—Herzogenaurach	2,39 "	— "
Passau—Freyung	2,36 "	— "
Erlangen—Gräfenberg	1,92 "	— "
Roth—Greding	1,88 "	— "
Grafing—Glonn	1,86 "	— "
Neuenmarkt—Bischofsgrün	1,84 "	0,82 "
Neustadt a./S.—Königshofen	1,68 "	— "
Haßfurt—Hofheim	1,66 "	— "
Pocking—Passau	1,55 "	— "
Eichstätt-Bahnhof—Kinding	1,48 "	1,19 "
Bayreuth—Warmensteinach	1,42 "	1,02 "
Zwiesel—Grafenau	1,29 "	— "
Dinkelscherben—Thamhausen	0,99 "	— "
Jossa—Brückenau	0,96 "	— "
Neuforg—Fichtelberg	0,89 "	— "
Kellmünz—Babenhausen	0,78 "	— "
Langenzenn—Wilhermsdorf	0,53 "	0,46 "
Wicklesgreuth—Windsbach	0,14 "	— "

V. Kapitel.

Die Methoden der Rentabilitätsberechnung und ihre Ergebnisse, verglichen mit der Wirklichkeit.

Da von einer zu erbauenden Lokalbahn nicht nur Deckung der Betriebskosten, sondern auch eine mäßige Verzinsung des Anlagekapitals verlangt werden muß, ist es notwendig, sich bei Projektierung über die zu erwartenden Betriebseinnahmen und Ausgaben und den sich aus der Differenz derselben ergebenden Betriebsüberschuß klar zu

sein. Zu diesem Zwecke wird die Rentabilität einer Linie, teils auf direktem, teils auf indirektem Wege zu ermitteln gesucht.¹⁾ Auf ersterem Wege läßt sie sich überall da bestimmen, wo für den zu erwartenden Verkehr direkte Anhaltspunkte geboten sind, wie sie sich z. B. aus dem Vorhandensein großer Waldungen mit geregelter Forstbetrieb, von Steinbrüchen, von Fabriken, deren Bezug von Rohmaterialien und Versand von fertigen Produkten annähernd richtig bestimmt werden kann, ergeben. Auch der bisherige Verkehr der Anschlußstation kann bestimmend wirken, wenn nämlich die Anschlußstation der Haupt- oder Nebenbahn so gelegen ist, daß der sich daselbst ergebende Personen- oder Güterverkehr ausschließlich oder wenigstens hauptsächlich aus dem durch die Lokalbahn aufzuschließenden Terrainstreifen herkommen muß.

In diesem Falle lassen sich nicht nur über die Größe, sondern auch über die Art des zu erwartenden Verkehrs Anhaltspunkte gewinnen. Für Fälle, in welchen eine direkte Ermittlung des zu erwartenden Verkehrs unmöglich war, so besonders bei der Bestimmung des Personenverkehrs, für dessen Größe erfahrungsgemäß der gewöhnliche Post- und Fuhrwerksverkehr auf den Straßen keinen Maßstab bietet, stellte die bayerische Regierung in den Motiven²⁾ zu dem Entwurfe des Gesetzes vom 21. April 1884 Formeln zur Berechnung der zu erwartenden Betriebseinnahmen und Ausgaben auf, die sich bewährten und in der Folge mit einigen Abänderungen beibehalten wurden. Diese Rentabilitätsberechnungen gehen von der Beobachtung aus, daß die Größe des Verkehrs in einem bestimmten Verhältnisse zur Einwohnerzahl des durch die Bahn aufgeschlossenen Territoriums und zur Lebens- und Beschäftigungsweise der Einwohner steht, sowie, daß die Höhe des Frequenzanteils der einzelnen, auf die Bahn angewiesenen Ortschaften mit der Zunahme der Entfernung von den Stationen abnimmt, und daß dieser Frequenzanteil bei einer Entfernung von 10 km von der nächstgelegenen Station nahezu Null wird. Wurde nun angenommen, die Influenz einer Bahn erstreckte sich bis auf 10 km Entfernung links und rechts derselben, welche Entfernung wegen der Umwege der Zufahrtsstraßen auf 9 km Luftlinie reduziert wurde, so wird sich die in diesem Terrainstreifen lebende Bevölkerung nicht gleichmäßig an der Frequenz der Bahn beteiligen, sondern es werden auf die der Bahn bezw. den Stationen näher gelegenen Ortschaften mehr Fahrten und Tonnen Güter per Einwohner und Jahr treffen, als auf die entfernteren. Infolgedessen wird bei diesen theoretischen Ermittlungen der ganze Terrainstreifen in einen inneren, je 5 km links

1) Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1883/84 Beil. Bd. I/II S. 461.

2) Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1883/84 Beil. Bd. I/II S. 448.

und rechts der Bahn gelegenen, und einen äußeren, diesen inneren umschließenden Streifen, welcher weitere 4 km beiderseits breit ist, also bis 9 km links und rechts der Bahn reicht, geteilt und angenommen, daß in dem inneren Streifen die ganze Bevölkerung, in dem äußeren nur die Hälfte derselben für die Frequenz der Bahn in Rechnung gezogen werden kann. Die Summe der ganzen Bevölkerung des inneren und der halben des äußeren Streifens sowie eines Teils der Bevölkerung der Anschlußstation bildet die „kommerzielle Bevölkerung.“ Es ist nun zu berechnen, wie viele Personenfahrten und transportierte Güter per Jahr auf den Kopf dieser kommerziellen Bevölkerung treffen. Dies geschieht, indem man für jede Bahn die Zahl aller auf derselben im Laufe eines Jahres gemachten Personenfahrten und die Zahl aller auf dieser Bahn jährlich transportierten Tonnen Güter durch die Kopffzahl der kommerziellen Bevölkerung dividiert. Der Quotient wird der „Verkehrskoeffizient“ für Personen resp. für Güter genannt und für ersteren Fall mit n_p für letzteren mit n_g bezeichnet. Es ist demnach n_p die Zahl der Eisenbahnfahrten, n_g die Zahl der Tonnen Güter, welche aus dem Gesamtverkehr einer Bahn pro Jahr auf jede Person der kommerziellen Bevölkerung treffen.

Um den Verkehrskoeffizienten der zu bauenden Linien zu erhalten, legte man die Resultate von 6 Vicinalbahnen, die nicht besondere eigenartige Verhältnisse aufweisen, aus den zur Zeit der Berechnung letzten 3 Jahren 1879, 1880 und 1881 zu Grunde. Man ermittelte die Verkehrskoeffizienten der Linien: Schwaben—Erding, Steinach—Rothenburg, Dombühl—Feuchtwangen, Neustadt—Windsheim, Senden—Weißenhorn, Feucht—Altdorf, deren Verkehrsverhältnisse denen der neuen Bahnen am nächsten liegen. Hierbei wurde in folgender Weise verfahren:

Die Gesamtsumme der Einnahmen aus dem Personenverkehr (E_p) und aus dem Güterverkehr (E_g) werden als das Produkt folgender Faktoren angesehen:

- a) der Kopffzahl der kommerziellen Bevölkerung = e ,
- b) der mittleren Fahrlänge, dargestellt durch die Entfernung des Schwerpunktes der Bevölkerung von der Anschlußstation = s , wobei diese Entfernung aus der Division der zusammenaddierten Produkte aus der kommerziellen Bevölkerungszahl jeder Station und deren Abstand von der Anschlußstation durch die Gesamtzahl der kommerziellen Bevölkerung gefunden wird,
- c) des per Kilometer gezahlten Preises für eine Person = p oder eine Tonne Frachtgut = g ,
- d) des Verkehrskoeffizienten.

Es ist also $E_p = (e \cdot s \cdot p \cdot n_p)$ und $E_g = (e \cdot s \cdot g \cdot n_g)$.

Von diesen Faktoren können die ersteren drei für jede Bahn direkt ermittelt werden, ohne daß deren Verkehr bekannt ist. Es ergeben sich hieraus die Verkehrs-Koeffizienten:

$$n_p = \frac{E_p}{e. s. p} \quad \text{und}$$

$$n_g = \frac{E_g}{e. s. g}.$$

Zunächst wurde nun die gesamte Bevölkerung des inneren Terrainstreifens ausschließlich der Anschlußstation und die halbe Bevölkerung des äußeren Streifens als im Schwerpunkt konzentriert gedacht. Hierzu war noch der Anteil zu rechnen, welchen die Anschlußstation zu der kommerziellen Bevölkerung liefert.

Es kam hierfür, wenn, wie in den meisten Fällen, die Anschlußorte kleinere Ortschaften oder Landstädtchen mit geringer Einwohnerzahl sind, etwa ein Drittel derselben in Ansatz gebracht und ebenfalls in den Schwerpunkt der übrigen kommerziellen Bevölkerung verlegt, gedacht werden.

Ein Drittel, weil angenommen wird, daß die Einwohner des Anschlußortes sich bei Benutzung der Bahnen gleichmäßig auf die drei von einer solchen Anschlußstation ausgehenden Bahnrichtungen verteilen, und daß die durchschnittliche Fahrlänge gleich der Entfernung der Anschlußstation vom Schwerpunkt der kommerziellen Bevölkerung ist, da der Verkehr mit letzterer in der Hauptsache die Veranlassung zur Benutzung der Lokalbahn durch die bereits an einer Bahn gelegene Anschlußstations-Bevölkerung geben wird, wenn nicht andere, besondere Gründe hierzu vorhanden sind, wie z. B. stark besuchte Vergnügungsorte u. s. w., Gründe, welche eine spezielle Berücksichtigung erfordern. Ist der Ausgangspunkt der Lokalbahn eine größere Stadt, so muß die von dieser Stadt der Lokalbahn zukommende Personenfrequenz besonders abgewogen und in der Regel ein weit geringerer Teil als ein Drittel in Ansatz gebracht werden.¹⁾

Es wurden nun die Produkte aus der kommerziellen Bevölkerungsziffer, dann der Entfernung des Schwerpunktes von der Anschlußstation und dem Erträgnis per Personenkilometer einerseits, dann per Tonnenkilometer anderseits gebildet, welches letzteres nach dem Ergebnis der oben erwähnten sechs bayerischen Vicinalbahnen

per Personenkilometer $p = 0,04$ Mk.

und per Tonnenkilometer $g = 0,16$ „

beträgt. Diese Produkte stellen das Erträgnis der Bahn aus dem Personen- bzw. dem Güterverkehr dar, wenn auf jede einzelne Person

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1883/84 Beil. Bd. I/II S. 462.

der kommerziellen Bevölkerung eine Fahrt bezw. eine Tonne Güterverkehr träge.

Durch Division des in dieser Weise berechneten Erträgnisses für eine Fahrt und eine transportierte Tonne à Person der auf oben angegebenen Wege gefundenen kommerziellen Bevölkerung in die wirklichen Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre der genannten sechs Vicinalbahnen wurden für dieselben folgende Verkehrskoeffizienten ermittelt:

Schwaben—Erding	$n_p = 4,86$
"	$n_g = 1,20$
Steinach—Rothenburg	$n_p = 4,31$
"	$n_g = 1,10$
Dombühl—Feuchtwangen	$n_p = 4,50$
"	$n_g = 0,73$
Neustadt—Windsheim	$n_p = 3,03$
"	$n_g = 0,53$
Senden—Weißenhorn	$n_p = 4,11$
"	$n_g = 0,91$
Feucht—Altdorf	$n_p = 5,63$
"	$n_g = 0,40$

Es schwankt somit der Koeffizient für die Personenfrequenz n_p zwischen 3,03 und 5,63, der Koeffizient für den Güterverkehr n_g zwischen 0,4 und 1,2 und es darf daher als Mittelwert

$$n_p = 4,4 \quad \text{und} \\ n_g = 0,8$$

angenommen werden. Diese Verkehrskoeffizienten geben somit an, wie oft jede Person der in Rechnung gestellten kommerziellen Bevölkerung im Laufe eines Jahres auf der Bahn gefahren ist, und wie viele Tonnen à Person und Jahr transportiert wurden.

Vorstehendes Verfahren kann umgekehrt unter Benutzung der gefundenen Verkehrskoeffizienten zur Bemessung der Einnahmen neuer Lokalbahnen in folgender Weise angewendet werden:

Behält man die obigen Bezeichnungen bei, so läßt sich die Einnahme einer Bahn ausdrücken durch

$$E = (e. s. p. n_p) + (e. s. g. n_g).$$

Behufs Anwendung dieser Formel auf neue Bahnen ist die kommerzielle Bevölkerung (e) in ihre Bestandteile zu zerlegen und durch die Summe der auf die einzelnen Stationen angewiesenen Teilbevölkerungen darzustellen.

Nennt man

e' die Zahl der auf die einzelnen Stationen angewiesenen Einwohner des inneren Terrainstreifens neben der Bahn,

e'' jene des äußeren Streifens und
 a die Einwohnerzahl des Anschlußortes,
 s die Entfernungen der einzelnen Stationen von der
 Anschlußstation,
 s_0 die Entfernung letzterer von dem Schwerpunkte der
 übrigen kommerziellen Bevölkerung,
 n'_p und n'_g die Verkehrskoeffizienten für den inneren,
 n''_p und n''_g jene für den äußeren Streifen,
 n^0_p und n^0_g den für die Anschlußstation,
 während p und g ihre frühere Bedeutung behalten, so werden die
 Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen:

$$\begin{aligned}
 E_p &= \sum (e' s n'_p) p + \sum \left[\frac{e''}{2} s n''_p \right] p + \frac{a}{3} s_0 n^0_p p \\
 &= p \left[\sum (e' n'_p + \frac{e''}{2} n''_p) s + \frac{a}{3} n^0_p s_0 \right]
 \end{aligned}$$

und analog für die Einnahme aus dem Güterverkehr:

$$E_g = g \left[\sum (e' n'_g + \frac{e''}{2} n''_g) s + \frac{a}{3} n^0_p s_0 \right]$$

und die Gesamteinnahme wird:

$$E = E_p + E_g. \text{ 1) }$$

Die Schwierigkeit bei Anwendung dieser Formel für die Bestimmung der Betriebseinnahmen liegt besonders in dem richtigen Ansatz der Verkehrskoeffizienten n_p und n_g . Der aus den verschiedenen Verkehrskoeffizienten sich bestimmende mittlere Wert von

$$n_p = 4,4 \text{ und } n_g = 0,8$$

kann nicht für alle Bahnen, nicht einmal für alle Stationen derselben Bahn und die auf diese angewiesenen Ortschaften angewendet werden, sondern es sind die Koeffizienten zu erhöhen und zu reduzieren, je nach der Lebens- und Beschäftigungsweise der Einwohner, je nachdem diese Landwirtschaft, Industrie oder Handel treiben und je nachdem sie in größeren Ortschaften in nächster Nähe einer Station konzentriert oder über das ganze im Verkehrsrayon liegende Terrain zerstreut sind.

Außer dem Wechsel der Verkehrskoeffizienten, welche sich jedoch von den Mittelwerten, wenn nicht willkürlich verfahren werden soll, nicht allzu weit entfernen dürfen, wurde bezüglich der Bildung der Ziffern für die kommerzielle Bevölkerung noch folgendes beachtet:

Die Ziffern der an der Lokalbahnfrequenz teilnehmenden Bevölkerung des inneren und äußeren Streifens wurde nicht per Quadratkilometer erhoben, sondern direkt aus der Summe der Einwohner von

1) Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1883/84 Beil. Bd. I/II S. 463.

allen auf je eine Station angewiesenen Ortschaften zusammengesetzt, wobei in besonderen Fällen für einzelne Ortschaften, kleine Städtchen u. s. w., welche lebhaften Verkehr oder Industrie und Handel besitzen, höhere Verkehrskoeffizienten, als bei der übrigen Bevölkerung als berechtigt erachtet wurden.

Bei Berechnung der Einwohnerzahl des inneren Terrainstreifens wurde berücksichtigt, daß in der Nähe der Anschlußstation ein großer Teil der Einwohner sich letzterer direkt zuwenden und nur dann auf dem Wege zur Vollbahn die Lokalbahn benutzen wird, wenn in diesen Rayon noch eine Zwischenstation fällt, mit welcher die nächsten Ortschaften durch gute Wege verbunden sind.

Wendet man die oben aufgestellte Formel als Probe auf ihre Richtigkeit zunächst auf die angeführten sechs Vicinalbahnen in der Weise an, daß man den mittleren, nur für einzelne Orte erhöhten Verkehrskoeffizienten an Stelle des für die sechs Bahnen ermittelten speziellen Koeffizienten einsetzt, so ergibt sich folgendes Resultat:¹⁾

Vicinalbahn	Berechnete Einnahme <i>M</i>	Wirkliche Einnahme <i>M</i>
Schwaben—Erding	43 062	46 044
Steinach—Rothenburg	34 983	36 051
Dombühl—Feuchtwangen	22 581	20 249
Neustadt—Windsheim	54 716	36 754
Senden—Weißenhorn	25 213	22 766
Feucht—Altdorf	29 513	26 129

Die Berechnungen kommen hiernach der Wirklichkeit ziemlich nahe mit Ausnahme von Neustadt—Windsheim, dessen unverhältnismäßig geringes Erträgnis sich aus dem Umstande erklärt, daß der hier auftretende Wagenladungsverkehr sich vorzugsweise aus Rohprodukten zusammensetzt, für welche der Vicinalbahnzuschlag in Wegfall gekommen war.

Bei Berechnung des Verkehrs neuer Bahnen wurden nun die Koeffizienten so gewählt, daß in mittelmäßig bevölkerten Gegenden
 n_p zwischen 4 und 4,5
 n_g " 0,6 " 0,8,
 in dünn bevölkerten Gegenden mit Mangel an Handel und Industrie
 n_p zwischen 3 und 4 und
 n_g " 0,4 " 0,6
 angenommen wurden, während in dicht bevölkerten, verkehrsreichen Gegenden

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1883/84 Beil. Bd. I/II S. 464.

n_p bis zu 5,5 und n_g bis zu 1,2

angesezt wurde.

Soll die Formel auf Lokalbahnen mit zweiseitigem Anschluß angewandt werden, so ist die betreffende Linie derart in zwei Teile zu teilen, daß die Ortschaften, welche der politischen Einteilung oder ihrer geographischen Lage u. s. w. zufolge nach der einen oder der anderen Anschlußstation gravitieren, zusammengefaßt werden und jeder Teil als Sackbahn behandelt wird, wobei der am Teilungspunkt gelegene Stationsort für jeden Teil mit seiner halben Einwohnerzahl in Rechnung zu setzen ist, sein Verkehrskoeffizient n_p aber etwas zu erhöhen ist, da durch die nach zwei Richtungen gebotene Fahrgelegenheit sich ein engerer Verkehr bilden wird. Ebenso ist der Wechselverkehr der Bevölkerung des jedem Teile zukommenden Hinterlandes entsprechend zu berücksichtigen.

Nach diesen Grundsätzen wurden in der Folge die Betriebseinnahmen neuer Lokalbahnen berechnet. Die sich ergebenden wahrscheinlichen Betriebskosten wurden zu dieser Zeit im allgemeinen nach einer von Professor Baumeister aufgestellten Berechnungsweise, sowie nach einer von Baurat Pleßner¹⁾ aufgestellten Formel berechnet. Eine probeweise Anwendung dieser Methoden auf die bayerischen Vicinalbahnen ergab aber zu hohe Kostenberechnungen. Es wurde daher von Anwendung dieser Methoden abgesehen, die wahrscheinlichen Betriebskosten der neuen Lokalbahnen vielmehr aus den bisherigen Betriebsausgaben sämtlicher Vicinalbahnen unter Berücksichtigung der charakteristischen Unterschiede beider Bahngattungen abgeleitet. Speziell wurden die Ergebnisse der damals letzten drei Jahre 1879, 1880 und 1881 den Berechnungen zu Grunde gelegt. In der folgenden Tabelle (S. 106) sind die nach obigen Angaben berechneten Ergebnisse der in dem Gesetze vom 21. April 1884 enthaltenen 11 Lokalbahnen mit den thatsächlichen Ergebnissen der ersten drei Betriebsjahre in Vergleich gestellt, während bezüglich der weiteren Betriebsjahre auf die in den Einzel Tabellen jeder Linie angegebenen Zahlen verwiesen sei.

Dieser Vergleich der thatsächlichen Einnahmen und Ausgaben der ersten Jahre mit denen der Schätzung spricht nicht sehr zu Gunsten der angenommenen Berechnungsmethode. Sowohl Einnahmen als Ausgaben bleiben in den meisten Fällen erheblich hinter der Schätzung zurück, wodurch allerdings der Abgleich annähernd der der Schätzung ist. Günstiger fällt der Vergleich aus, wenn man die späteren Betriebsjahre heranzieht. Der Verkehr einer Lokalbahn entwickelt sich eben nur allmählich und erreicht erst nach mehreren Jahren eine stetige,

¹⁾ Pleßner, Notizen zum Voranschlagen der Eisenbahnen. Berlin 1853.

Lokalbahn	Berech- nete Ein- nahme <i>M</i>	Wirkliche Einnahme im			Berech- nete Aus- gabe <i>M</i>	Wirkliche Ausgabe im		
		ersten	zweiten	dritten		ersten	zweiten	dritten
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		
Übersee— Marquartstein	33 903	19 407 eröffnet am 10. VIII.	49 141	58 142	21 411	4 312	12 013	12 565
Weiden— Neustadt a./W. — Bohenstrauß	119 104	17 802 eröffnet am 16. X.	108 794	129 058	60 274	5 831	27 822	45 352
Neumarkt i./D. — Beilngries mit Greißelbach— Freistadt	88 122	33 137 eröffnet am 1. VI.	64 345	68 863	71 690	21 092	47 036	48 914
Hof—Mails— Marygrün	106 409	71 715 eröffnet am 1. VI.	126 693	133 162	60 525	18 702	42 413	40 959
Münchberg— Selmbrechts	38 011	27 723 eröffnet am 1. VI.	55 836	60 166	25 439	8 031	19 216	24 324
Erlangen— Gräfenberg	111 770	5 777 eröffnet am 22. XI.	51 903	59 243	61 670	3 668	30 128	46 288
Roth—Greding	113 645	37 243 eröffnet am 1. VI.	62 361	71 138	74 177	22 818	52 058	53 901
Feucht— Wendelstein	17 548	5 697 eröffnet am 1. VIII.	11 841	14 245	14 188	4 013	9 198	10 947
Sichstätt-Bahn- hof—E.-Stadt	31 700	7 463 eröffnet am 15. IX.	28 802	31 921	23 200	4 267	15 723	19 862
Neustadt a./S. — Bischofsheim a./Rhön	66 677	2 031 eröffnet am 15. X.	23 880	28 901	43 428	1 834	16 358	19 280
Landsberg— Schongau	95 369	10 222 eröffnet am 16. XI.	83 539	92 168	61 670	3 857	28 081	36 537

den jeweiligen besonderen Verhältnissen entsprechende Größe. Man behielt daher die angeführte Berechnungsweise bei Veranschlagung des Verkehrs der in dem Entwurfe des Gesetzes vom 30. April 1888 projektierten 11 Lokalbahnen mit geringen Änderungen bei. Die „Verkehrskoeffizienten“ wurden diesmal von den inzwischen in Betrieb genommenen Lokalbahnen abgeleitet, wobei Lokalbahnen mit eigenartigen, nicht wiederkehrenden Verhältnissen ausgeschlossen wurden. Bei Bestimmung der Verkehrskoeffizienten für die einzelnen Stationen jeder

Linie wurde beachtet, daß nach den gemachten Erfahrungen die mittlere Fahrlänge einer Person früher zu hoch angenommen war und durchschnittlich um ca. 30% vermindert werden mußte. Es hatte sich gezeigt, daß die Bevölkerung der an der Lokalbahn gelegenen Orte bis zu einer Entfernung von ca. 15 km von der Anschlußstation die Bahn häufiger, bei weiterer Entfernung von diesem Anschluß aber seltener benutzt, als vorausgesetzt war, und daß diese Benutzung mit der Entfernung der einzelnen Orte von der nächsten Lokalbahnstation noch bedeutend abnimmt.¹⁾

Die Betriebsausgaben, die zuerst in der Hauptsache direkt ermittelt waren, wurden nun mit den gefahrenen Nutzkilometern, resp. dem Maximalwiderstande in Beziehung gebracht. Es wurden nämlich die Personalausgaben veranschlagt per Nutzkilometer bei Bahnen mit einer Steigung

- a) bis zu 9,90/100 auf 30 Pfg.
- b) von 10 bis 19,90/100 auf 35 Pfg.
- c) von 20 bis 25/100 auf 40 Pfg.

Die Transportkosten wurden in der Folge in der Weise geschätzt, daß auf nahezu ebenen und geraden Bahnen mit einem Zugwiderstand von etwa 5 kg auf die Tonne 12,5 Pfg. per Nutzkilometer angesetzt und für jedes kg Zunahme dieses maßgebenden Widerstandes 0,5 Pfg. hinzugefügt wurden.

Die Kosten der Stations- und Bahnunterhaltung wurden nach den bisherigen Erfahrungen, wenn die Länge der betreffenden Lokalbahn = L, im Durchschnitt etwa mit $1000 \sqrt{L}$ in Ansatz gebracht und, je nachdem mehr oder weniger Züge verkehren sollen, dieser Koeffizient 1000 bis auf 1500 erhöht oder bis auf 800 reduziert.

Bezüglich Erneuerung des Oberbaues und des Fahrmaterials konnten 1887 noch keine Erfahrungen gesammelt werden.

Für die unter der Bezeichnung „übrige Ausgaben“ zusammengefaßten Bedürfnisse wurden erfahrungsgemäß 3,5 Pfg. per Nutzkilometer angesetzt.

In der folgenden Tabelle seien die mit den angeführten Modifikationen nach der früheren Methode aufgestellten Schätzungen der 11 durch das Gesetz vom 30. April 1888 bewilligten Lokalbahnen mit den thatsächlichen Ergebnissen der drei ersten, vollen Betriebsjahre in Vergleich gestellt.

¹⁾ Verhandl. d. R. d. Abgeord. 1887, 88 Beil. Bd. I/II S. 643.

Lokalbahn	Berechnete Einnahme	Wirkliche Einnahme im			Berechnete Ausgabe	Wirkliche Ausgabe im		
		ersten	zweiten	dritten		ersten	zweiten	dritten
M	M	M	M	M	M	M	M	
Traunstein—Trofberg	63 800	100 702	107 697	123 141	27 900	33 680	37 270	40 259
Freilassing—Laufen	38 000	61 916	60 046	67 733	24 500	26 433	26 031	29 514
Cham—Röding	85 800	112 527	155 108	161 084	39 200	52 768	75 429	77 935
Neuforg—Fichtelberg	44 500	27 645	30 001	30 659	26 500	18 757	26 608	24 753
Forchheim—Ebermannstadt	39 400	58 093	61 675	71 798	22 000	26 507	27 361	30 723
Neustadt a./S.—Königshofen i. G.	57 300	44 691	50 379	50 231	29 000	22 354	27 081	28 213
Jossa—Brückenau	36 600	46 589	42 683	45 201	34 000	29 812	35 808	32 842
Kitzingen—Gerolzhofen	102 800	83 677	95 992	101 185	41 500	36 435	51 647	46 039
Hassfurt—Hofheim	42 000	44 652	44 073	44 516	31 800	29 356	30 907	29 915
Günzburg—Krumbach	90 300	110 467	121 553	124 085	40 200	42 068	57 101	58 369
Forchheim—Höchstadt	46 000	39 846	40 071	45 706	28 800	22 464	29 180	28 164

Der Vergleich zeigt, daß die Schätzungen in den meisten Fällen allzu vorsichtig aufgestellt waren, die Einnahmen überstiegen meist bei weitem den Voranschlag, während dies bei den Ausgaben nicht in gleichem Maße der Fall ist. Bei einigen Linien wird allerdings die Einnahme der Schätzung erst im dritten Jahr, oder noch später erreicht, Forchheim—Höchstadt, Kitzingen—Gerolzhofen, Neuforg—Fichtelberg, Neustadt a./S.—Königshofen im Gröbld. erzielten bis jetzt noch keine Einnahme von der veranschlagten Höhe. Die Rentabilität aller 11 Linien zusammen betrachtet stellt sich günstiger in Wirklichkeit als in der Schätzung. Es beträgt nämlich die veranschlagte Einnahme aller Linien 646 500 Mk. gegen 865 319 Mk. wirkliche Einnahme, und die veranschlagte Ausgabe 345 400 Mk. gegen 426 726 Mk. wirkliche Ausgaben, der wirkliche Überschuß also 438 593 Mk. gegen 301 100 Mk. der Schätzung. In Rechnung gezogen sind hierbei die dritten Betriebsjahre aus oben angeführten Gründen. In Summa differiert also Wirklichkeit und Schätzung um 137 493 Mk., was wohl für die Methode der Berechnung als ein nicht ungünstiges Resultat betrachtet werden darf, zumal wenn man die Schwierigkeiten in Betracht zieht, die sich der Abschätzung des Verkehrs einer Lokalbahn entgegenstellen, bei welcher direkte Anhaltspunkte nicht gegeben sind, Schwierigkeiten, die man früher überhaupt nicht für überwindbar gehalten hat. Bei Aufstellung der Berechnungen des voraussichtlichen Verkehrs

der durch die Gesetze vom 29. Mai 1892 und 17. Juni 1896 bewilligten Lokalbahnen wurden wesentliche Änderungen der Berechnungsmethode nicht vorgenommen. Erst die Projekte des Gesetzes vom 30. Juni 1900 führten zu einer Revision derselben. Bei Berechnung der Einnahmen aus dem Personenverkehr wurde nicht mehr die geschätzte Zahl der kommerziellen, sondern die wirkliche Zahl der Bevölkerung in Rechnung gezogen und die auf den Kopf derselben treffende Anzahl der jährlichen Fahrten, der Verkehrskoeffizient, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse, der Beschäftigungsweise der Bevölkerung und der Verkehrsbeziehungen derselben im Anhalt an die bei den im Betriebe befindlichen Lokalbahnen gemachten Erfahrungen in der Weise gewählt, daß

1. für Bahnen mit mäßigem Personenverkehr, meist solchen, welche nicht in der Nähe größerer Städte an die Vollbahn anschließen, in deren Verkehrsgebiet auch keine größeren Städte liegen, welche daher keinen nennenswerten Verkehr von außen her aufzunehmen und lediglich den Verkehr der Bevölkerung mit der Vollbahn oder innerhalb der Lokalbahn selbst zu vermitteln haben, und zwar für solche mit geringem Geschäfts- und Marktverkehr 3—5 Fahrten, für solche mit regem Geschäfts- und Marktverkehr 6—10 Fahrten,
2. für Lokalbahnen, welche in der Nähe größerer Städte an die Vollbahn anschließen oder solche mit der Vollbahn verbinden, insbesondere, wenn dieselben voraussichtlich einen erheblichen Ausflugsverkehr von diesen Städten aus aufzunehmen haben werden, 9—14 Fahrten und
3. für Linien, welche stark von Sommergästen und Touristen werden frequentiert werden, meist Gebirgsbahnen, bei welchen der Verkehr der Bevölkerung gegenüber dem Verkehr von außen her in den Hintergrund tritt, 10—19 Fahrten in Ansatz gebracht wurden.

Das Verhältnis der mittleren zur Bahnlänge wurde durch Vergleichung mit im Betriebe befindlicher Lokalbahnen, bei welchen sich die Verteilung des Personenverkehrs in ähnlicher Weise wie bei den projektierten Bahnen vollzieht, ermittelt, und zwar wurde für Bahnen, bei welchen innerhalb des Verkehrsgebietes selbst ein lebhafter Verkehr nach einer Zwischenverkehrsstelle oder mehreren derselben (meist Sitzen von Behörden, bedeutenderen Markorten) zu erwarten ist, dann auch bei Bahnen, welche einen nennenswerten Verkehr von außen her, jedoch nur auf kurze Teilstrecken aufzunehmen haben, die mittlere Fahr-
länge mit 30 bis 50^o/_o der Bahnlänge, dann für Bahnen, bei welchen sämtliche Verkehrsstellen sich nach Maßgabe ihrer Bedeutung am Ver-

kehr von und bis zur Anschlußstation gleichmäßig beteiligen, der Verkehr der Lokalbahnverkehrsstellen unter sich aber weniger von Belang ist, mit 50 bis 70 % der Bahnlänge und für Bahnen, bei welchen die Personenfahrten sich fast ausschließlich auf die ganze Bahnlänge zwischen Anschluß- und Endstation erstrecken (meist kürzere Linien) mit 70 bis 94 % der Bahnlänge in Ansatz gebracht.¹⁾

Für den Güterverkehr konnten meistens zuverlässige Angaben von den dem Verkehrsgebiete der projektierten Bahn am nächsten liegenden Bahnstationen entnommen werden. Andernfalls wurde der zu erwartende Eil- und Stückgutverkehr gleichfalls aus der Bevölkerungszahl unter Anwendung angemessener Verkehrskoeffizienten bestimmt.

Die Menge der Wagenladungsgüter konnte fast immer aus dem Güterumsatze der wichtigeren industriellen Anlagen ermittelt werden. Ist eine bedeutende Ausfuhr von Holz und Holzschnittwaren zu erwarten, so ließ sich die bezügliche Transportmenge aus der zum Verkehrsgebiete der Bahn gehörigen Waldfläche, dem jährlichen, durchschnittlichen Ertrage für ein Hektar und hiervon zum Exporte gelangenden Prozentsatze, worüber Gutachten von den zuständigen Forstverwaltungsbehörden erholt wurden, annähernd bezeichnen.¹⁾

Das Verhältnis der mittleren Transportlänge zur Bahnlänge wurde durch Vergleichung mit bestehenden Lokalbahnen, bei denen ähnliche Verhältnisse vorliegen, entnommen.

Die Berechnung der Einnahmen aus dem Güterverkehr wurde in der Weise vorgenommen, daß die im Empfang und Versand addierten Gewichtsmengen jeder Tarifklasse mit dem aus der mittleren Transportlänge sich ergebenden, auf die betreffende Lokalbahn kommenden Frachtanteil multipliziert wurden. Die Summe der so gewonnenen Produkte stellt die Einnahme aus dem Güterverkehre dar. War eine Ausschcheidung der Güter nach Tarifklassen nicht möglich, so wurden die Einnahmen aus dem Gesamtgüter- und Viehverkehre für 1 Tonnenkilometer nach der Formel

$$c = \frac{0,70}{t} + 0,07 \text{ Mk.}$$

berechnet, wobei t die mittlere Transportlänge in Kilometern bedeutet. Die Konstante (0,07) wurde bei Bahnen, die voraussichtlich dem Transport von hochklassifizierten Massengütern oder solchen mit außergewöhnlich billigen Frachtsätzen aufzunehmen haben werden, bis zu 0,03 höher oder niedriger gewählt. Den Berechnungen wurde durchweg die Annahme zu Grunde gelegt, daß die Lokalbahnzuschläge erhoben würden.¹⁾

¹⁾ Motive zu dem Entwurfe des Gesetzes v. 30. Juni 1900.

Die „sonstigen Einnahmen“ wurden bei den durch das Gesetz vom 30. Juni 1900 bewilligten Bahnen auf 130 Mk. per Kilometer Bahnlänge veranschlagt.

Die Betriebsausgaben wurden folgendermaßen berechnet:

1. Die Personalausgaben nach der Formel

$$P = (5900 + 7821) \text{ Mk.},$$

worin l die Betriebslänge der Bahn in Kilometern bedeutet. Wenn die Betriebsleitung mit der Anschlußstation verbunden wird, wurden die Gesamtausgaben um 3000 bis 5000 Mk. niedriger angesetzt. Dagegen wurden bei Linien, bei welchen voraussichtlich zeitweise ein regerer Verkehr herrschen und damit eine Vermehrung des Personals erforderlich sein wird, die Personalausgaben bis zu 15 000 Mk. höher bemessen.

2. Die sächlichen Ausgaben: Für Bahnen mit einer Länge unter 10 km mit 50—80 Mk. per km, für Bahnen mit einer Länge zwischen 10 km und 20 km mit 30—50 Mk., zwischen 20 und 30 km mit 20—40 Mk. per km, zwischen 30 und 40 km mit 20—30 Mk. per km und für Bahnen mit Längen über 40 km mit 20 Mk. per km.
3. Die Kosten der Bahnunterhaltung per Nutzkilometer mit 6—9 Pfg. bei sehr günstigen, mit 10—15 Pfg. bei mittleren und mit 16—20 Pfg. bei ungünstigen Verhältnissen.
4. Die Transportkosten für Linien mit günstigen Verhältnissen (d. h. solche, mit geringer zu ersteigender Höhe, unerheblichen, verlorenen Steigungen, hauptsächlich Thaltransport der beladenen Wagen) per Nutzkilometer mit 17—23 Pfg., mit mittleren Verhältnissen per Nutzkilometer mit 23—32 Pfg. und mit ungünstigen Verhältnissen per Nutzkilometer mit 30 bis 50 Pfg.

5. Die Rücklage.

Die Kosten für die Erneuerung des Oberbaues wurden bei Linien mit eisernem Querschwellenoberbau für 6 t Raddruck gegen frühere Berechnungen um 2 Pfg. per Nutzkilometer erhöht.¹⁾ Die Einnahmen und Ausgaben einschließlich Erneuerung der durch das Gesetz vom 30. Juni 1900 zum Bau bestimmten Lokalbahnen ergeben, nach obiger Methode berechnet, die nachfolgenden Ziffern und damit die angeführte Verzinsung des Staatsaufwandes:

¹⁾ Motive zu dem Entwurfe des Gesetzes v. 30. Juni 1900.

Lokalbahn	Gesamt- Ein- nahme M	Gesamt- Ausgabe M	Verzinsung %	Lokalbahn	Gesamt- Ein- nahme M	Gesamt- Ausgabe M	Verzinsung %
Pasing—Herrsching	156 700	36 300	2,2	Transport	1 322 300	919 900	
Giesing—Aying	84 500	55 300	2,2	Rothentkirchen— Zettau	46 700	36 600	0,9
Ebersberg— Wasserburg Bhf.	40 200	38 400	0,2	Rübleinshof— Allersberg	35 600	35 600	—
Wasserburg Bhf.— W. Stadt	29 000	23 300	0,9	Neustadt a. M.— Uihfeld	38 500	31 500	0,8
Traunstein—Waging	30 200	25 500	0,6	Dombühl— Rothenburg o./T.	51 900	47 400	0,2
Jugoldstadt— Niederburg	123 200	82 500	1,8	Ansbach—Leuters- hausen—Bechhofen	62 100	49 900	0,9
Landau a./S.— Arnstorf	91 700	54 000	1,9	Wilhermsdorf— Markt—Erlbach	21 200	14 500	1,6
Passau—Hauzenberg	126 100	59 800	1,6	Nürnberg Nordbhf.— Großreuth	66 400	26 100	3,0
Eggmühl—Langquaid	33 200	21 900	1,6	Miltenberg— Stadtprozelten	64 800	42 800	1,2
Konzell—Miltach	55 600	44 000	0,9	Schweinfurt— Gochsh.—Gerolzshofen	50 400	36 500	1,2
Amberg—Lauterhofen	63 200	65 500	—	Döhlenfurt—Röttingen	99 200	64 300	2,0
Tirschenreuth— Bärnau	36 000	25 400	1,1	Nördlingen— Wemding	48 400	36 200	1,3
Pressath— Kirchenthumbach	57 400	45 900	0,9	Mertingen— Wertingen	43 700	31 200	1,3
Nabburg— Oberviechtach	90 600	60 700	1,5	Oberhausen—Welden	63 800	49 500	1,1
Ranna—Auerbach	49 200	23 600	3,6	Memmingen—Legau	46 800	42 000	0,4
Frensdorf—Ebrach	91 400	56 000	2,4	Pfronten—Landes- grenze bei Schönbichl	31 300	9 500	4,9
Münchberg—Zell	31 900	24 100	1,2				
Falls—Gefrees— Gefrees	21 000	17 700	0,7				
Bayreuth—Hollfeld	111 200	70 000	2,0				
Summa	1 322 300	919 900		Summa	2 093 100	1 443 500	1,4

Nach der Höhe des Prozentsatzes geordnet, lassen die projektierten 34 Lokalbahnen die folgende Verzinsung des staatlichen Aufwandes erwarten:

Pfronten—Landesgrenze	4,9
Ranna—Auerbach	3,6
Nürnberg—Nordbahnhof—Großreuth	3,0
Frensdorf—Ebrach	2,4
Pasing—Herrsching	2,2

	0/0
Giesing—Aying	2,2
Bayreuth—Hollfeld	2,0
Dachsfurt—Röttingen	2,0
Landau a/S.—Arnstorf	1,9
Ingolstadt—Niedenburg	1,8
Wilhermsdorf—Markt-Erlbach	1,6
Eggmühl—Langquaid	1,6
Passau—Hauzenberg	1,6
Rabburg—Oberviechtach	1,5
Mertingen—Wertingen	1,3
Nördlingen—Wemding	1,3
Schweinfurt—Gerolzshofen	1,2
Münchberg—Zell	1,2
Miltenberg—Stadtprozelten	1,2
Tirschenreuth—Bärnau	1,1
Oberhausen—Welden	1,1
Wasserburg-Bahnhof—Wasserburg-Stadt	0,9
Preßath—Kirchenthumbach	0,9
Rothenkirchen—Tettau	0,9
Konzell—Miltach	0,9
Ansbach—Bechhofen	0,9
Neustadt a/N.—Ühlfeld	0,8
Falls-Gefrees—Gefrees	0,7
Traunstein—Waging	0,6
Memmingen—Legau	0,4
Ebersberg—Wasserburg-Bahnhof	0,2
Dombühl—Rothenburg o/T.	0,2
Rübleinshof—Allersberg	—
Amberg—Lauterhofen	—

VI. Kapitel.

Anlagekapital, Verkehr und finanzielle Ergebnisse der staatlichen Lokalbahnen.

1884 wurde die erste Lokalbahn Gemünden—Hammelburg ohne Beihilfe der Interessenten erbaut. 1885 waren schon fünf Linien in einer Länge von 67,49 km im Betriebe. Der Gesamtaufwand belief sich auf 43 845 Mk. per km, hiervon trafen auf den Staat 41 092 Mk. per km, während die Interessenten 2574 Mk. per km geleistet hatten. Im folgenden Jahre stieg die Kilometerzahl auf 154,93, neun Linien waren im Betriebe. Trotzdem sinkt der Gesamtaufwand auf 41 175 Mk.

Gesamtverkehrs- und finanzielle Ergebnisse

Im Jahre	Anzahl der Güter	Be-triebs-Länge in km	Gesamt-Aufwand		Staats-Aufwand		Aufwand der Interessenten	
			Total	per km	Total	per km	Total	per km
			M	M	M	M	M	M
1884	1	27,81	1 387 180	49 880	1 387 180	49 880	—	—
1885	5	67,49	2 959 115	43 845	2 773 268	41 092	185 847	2574
1886	9	154,93	6 379 182	41 175	5 967 722	38 519	411 460	2652
1887	11	187,57	8 900 766	47 453	8 257 778	44 015	642 988	3423
1888	15	316,49	15 660 348	49 481	14 139 738	44 677	1 027 772	3247
1889	15	316,49	16 338 398	51 624	14 763 248	46 647	1 081 069	3413
1890	19	405,63	24 097 488	59 408	21 984 755	54 199	1 614 207	3980
1891	22	458,81	28 132 188	61 316	25 787 293	56 205	1 843 560	4018
1892	26	566,30	32 859 707	58 025	30 179 449	53 292	2 175 371	3841
1893	29	648,07	36 334 712	56 066	32 879 650	50 735	2 581 507	3983
1894	36	741,26	40 991 757	55 300	37 011 942	49 931	2 932 718	3956
1895	43	869,08	48 667 797	55 999	44 120 411	50 767	3 495 758	4022
1896	46	953,71	53 556 460	56 156	48 518 692	50 784	5 037 769	5282
1897	47	966,88	56 845 986	58 793	51 399 299	53 160	5 446 687	5633
1898	55	1179,37	67 973 410	57 635	61 647 398	52 271	6 326 012	5372
1899	61	1243,56	74 164 058	59 400	66 827 974	53 524	7 336 083	5876

Im Jahre	Es wurden befördert				Einnahmen für Beförderung von			
	Personen		in kg Güter		Personen		Gütern	
	Total	per km	Total	per km	Total	per km	Total	per km
M	M	M	M	M	M	M	M	
1884	18765	675	9 475 350	340 717	11 538	415	16 883	607
1885	69224	1026	24 836 160	367 864	30 352	450	43 201	640
1886	189976	1226	111 302 465	718 405	73 704	476	182 065	1175
1887	399579	2130	215 217 320	1 147 397	189 793	1012	391 070	2085
1888	567239	1792	285 981 180	903 602	275 174	870	538 311	1701
1889	783964	2477	348 572 195	1 101 053	444 844	1406	663 394	2096
1890	903931	2230	384 926 250	948 959	508 549	1254	701 265	1729
1891	1 186 369	2586	466 709 460	1 017 218	645 825	1408	856 915	1868
1892	1 706 521	3013	519 115 520	916 679	764 811	1351	977 237	1726
1893	2 152 229	3321	653 605 760	1 008 542	912 174	1405	1 139 505	1758
1894	2 681 927	3618	758 194 610	1 022 846	1 076 932	1453	1 310 089	1767
1895	3 226 792	3713	935 865 490	1 076 846	1 212 969	1396	1 511 145	1739
1896	3 675 757 ¹⁾	3854	1 185 659 510	1 243 208	1 427 079	1496	1 925 747	2019
1897	4 465 512	4618	1 414 462 810	1 462 915	1 586 105	1641	2 193 396	2269
1898	5 263 357	4463	1 654 507 390	1 402 874	1 789 389	1517	2 169 843	1840
1899	6 535 370	5234	2 143 247 600	1 716 576	2 112 753	1692	2 682 584	2147

¹⁾ Vom 1. Januar 1896 ab „Zahl der Fahrten“ statt Personen.

der staatlichen Lokal-Eisenbahnen.

Im Jahre	Gesamt-Einnahme				Rein-Einnahme		Verzinsung des Gesamt-Aufwandes		Abgleich des staatlichen Zins-erfordernisses		Be-merkungen	
	Total	per km	Total	per km	Total	per km	0/0	0/0	passiv	per km		
	M	M	M	M	M	M			M	M		
1884	29 745	1070	12 110	435	17 635	634	2,54	2,54	10 109	364	M 1/1.84 à 4 0/0	
1885	76 495	1133	41 188	610	35 307	523	1,91	2,10	31 532	526		
1886	263 818	1703	111 542	720	152 276	983	3,10	3,49	15 537	105		
1887	596 857	3182	228 573	1219	368 284	1964	4,10	4,46	32 688	182		
1888	836 458	2643	368 884	1166	467 574	1477	3,62	3,98	1 580	5	+ 492 838	
1889	1 142 437	3613	510 164	1612	632 273	1998	3,60	3,87	19 686	64	494 081	
1890	1 276 154	3121	609 669	1503	666 485	1643	3,42	3,77	37 894	95	498 526	
1891	1 584 982	3455	777 071	1696	807 911	1761	2,91	3,13	218 263	472	501 335	
1892	1 843 279	3255	916 471	1618	926 808	1637	3,06	3,31	184 489	330	504 887	
1893	2 178 246	3361	1 100 847	1699	1 077 417	1663	3,07	3,33	209 683	333	873 555	
1894	2 554 414	3446	1 294 907	1747	1 259 507	1699	3,25	3,52	165 255	229	1 047 097	
1895	2 908 923	3347	1 489 852	1714	1 419 071	1634	3,26	3,55	171 535	202	1 051 628	
1896	3 513 359	3684	1 826 336	1915	1 687 023	1769	3,30	3,60	182 284	195		
1897	3 974 729	4111	2 106 339	2179	1 868 390	1932	3,37	3,67	23 181	24	M 1/4.97 à 3 1/2 0/0	
1898	4 083 978	3463	2 424 736	2056	1 659 242	1407	2,73	3,00	274 538	236		
1899	4 941 545	3958	3 216 718	2576	1 724 827	1381	2,42	2,66	534 595	435		
							Summa der Passivposten		M 2 051 980			
							Summa der Aktivposten		— 55 869			
							Passiv-Saldo		M 1 996 111			

+ Die in den Jahren 1888/95 zwischen der Summe des Staatsaufwandes und des Aufwandes der Interessenten einerseits und dem Gesamtaufwande andererseits in Spalte 29 eingetragenen Differenzen erklären sich aus der in diesen Jahren nicht vorhandenen Spezifizierung des Aufwandes der Sachsen-Meiningschen Regierung und Interessenten für Ludwigstadt—Lehesten und Rennwertshausen—Kömbild.

per km, der staatliche auf 38 519 Mk. per km, die früher gebauten Linien waren in der Anlage teurer gewesen. Der Aufwand der Interessenten steigt auf 3428 Mk. per km, da die Nichtbeteiligung derselben bei der Strecke Gemeinden—Hammelburg in der absolut größeren Gesamtsumme zurücktritt. Der kilometrische Gesamtaufwand steigt in der Folge erheblich. 1887 beläuft er sich schon auf 47 453 Mk., den Höchstbetrag erreicht er 1891 mit 61 316 Mk. In diesem Jahre waren 22 Linien mit in Summa 458,81 km im Betriebe. 1899 beträgt der Gesamtaufwand 74 164 058 Mk. oder 59 400 Mk. per km. Der staatliche Aufwand wechselte in seiner Höhe, per km gerechnet, analog dem Gesamtaufwand. Er weist ebenfalls 1891 die höchste kilometrische Ziffer auf. 1899 trifft auf den staatlichen Aufwand die Summe von 53 524 Mk. per km. Der Aufwand der Interessenten beträgt zwischen 2574 Mk. per km in 1885 und 5876 Mk. per km in 1899. In diesem, derzeit letzten, Jahre beläuft er sich in absoluter Höhe auf 7 336 083 Mk.

Der Personenverkehr, der 1885 nur die Zahl von 1026 beförderten Personen per km aufweist, steigt in der Folge fast ununterbrochen bis zu dem Jahre 1897. In diesem beträgt die Zahl der Fahrten, die ab 1896 statt der Zahl der Personen registriert wird, 4465512 oder 4618 per km. Im folgenden Jahre sinkt die Personenfrequenz auf 4463 Fahrten per km, hebt sich aber 1899 wieder auf 5234 Fahrten per km.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr wechseln in ihrer Höhe analog der Personenfrequenz. 1885 betragen sie nur 450 Mk. per km, 1899 erreichen sie die höchste Ziffer von 1692 Mk. per km.

Eine erheblichere Steigerung als der Personenverkehr hatte der Güterverkehr erfahren. Während 1885 nur 367 864 kg per km befördert wurden, belief sich 1899 das Gewicht der beförderten Güter auf 1 716 576 kg per km.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr hoben sich nicht im gleichen Maße, wenn sie auch eine recht bedeutende Mehrung aufweisen. 1885 wurden per km 640 Mk. vereinnahmt, 1899 2147 Mk. 1897 belief sich die kilometrische Einnahme aus dem Gütertransport auf 2269 Mk., sank im folgenden Jahre infolge Aufhebung des Vicinalbahn- resp. Lokalbahnzuschlages auf mehreren Linien auf 1840 Mk. per km und erhob sich 1899 wieder auf 2147 Mk. per km.

Die Gesamteinnahme ergibt 1885 die kilometrische Einnahmeziffer von 1133 Mk., im folgenden Jahre sind bereits 1703 Mk., 1887 3182 Mk. per km vereinnahmt. Auf dieser ungefähren Höhe hält sich die kilometrische Einnahmeziffer in der Folge; 1897 ist der Höchstbetrag von 4111 Mk. zu verzeichnen, 1899 wurden 3958 Mk. per km vereinnahmt.

Die Einnahmen gliedern sich wie folgt:

Im Jahre	1.		2.		3.		4.		5.		6.
	Personen		Reisegepäck		Güter und Tiere		Fahrzeuge, Leichen und Übriges		Total		
	<i>M</i>	%	<i>M</i>	%	<i>M</i>	%	<i>M</i>	%	<i>M</i>		
1884	11 538	38,79	231	0,77	17 380	58,44	596	2,00	29 745		
1885	30 352	39,68	648	0,85	43 759	57,20	1 736	2,27	76 495		
1886	73 704	27,94	1 648	0,63	184 832	70,05	3 634	1,38	263 818		
1887	189 793	31,78	3 195	0,54	396 358	66,42	7 511	1,26	596 857		
1888	275 174	32,89	4 822	0,57	547 189	65,44	9 273	1,10	836 458		
1889	444 844	38,94	6 941	0,61	676 327	59,20	14 325	1,25	1 142 437		
1890	508 549	39,85	10 161	0,80	715 573	56,07	41 871	3,28	1 276 154		
1891	645 825	40,75	10 768	0,68	876 427	55,29	51 962	3,28	1 584 982		
1892	764 811	41,49	14 923	0,80	1 000 170	54,27	63 375	3,44	1 843 279		
1893	912 174	41,86	19 077	0,88	1 172 443	53,83	74 570	3,43	2 178 264		
1894	1 076 932	42,16	25 228	0,99	1 364 853	53,45	87 401	3,40	2 554 414		
1895	1 212 969	41,69	31 960	1,10	1 562 374	53,72	101 619	3,49	2 908 922		
1896	1 427 079	40,60	39 151	1,11	1 925 747	54,83	121 382	3,46	3 513 359		
1897	1 586 105	39,90	43 213	1,09	2 193 396	55,18	152 015	3,83	3 974 729		
1898	1 789 389	43,80	53 836	1,35	2 169 843	53,12	70 911	1,73	4 083 979		
1899	2 112 753	42,75	64 930	1,31	2 682 584	54,30	81 278	1,64	4 941 545		

Betrachten wir die Gesamteinnahme nach ihrer Zusammensetzung, so fällt der gegen die Vicinalbahnen geringe Anteil ins Auge, den die Einnahmen aus dem Personenverkehre an der Gesamteinnahme haben. In 1885, dem ersten Jahre, in welchem mehrere Linien in Betrieb standen, entfallen auf den Personenverkehr 39,68% der Gesamteinnahme, auf den Güterverkehr 57,20%. Den höchsten Prozentsatz erreicht der Personenverkehr 1898 mit 43,80%, den niedrigsten weist er 1886 mit 27,94% auf. 1899 beträgt die Einnahme aus dem Personenverkehre 42,75% der Gesamteinnahme, wozu noch 1,31% für Beförderung von Reisegepäck treten.

Das Überwiegen der Einnahmen aus dem Güterverkehr ist hauptsächlich dadurch begründet, daß bei den Lokalbahnen die Zuschläge erhoben wurden, die bei den Vicinalbahnen bereits in Wegfall gekommen waren. Mit Aufhebung der Zuschläge bei der Mehrzahl der Lokalbahnen hebt sich auch bei ihnen der Anteil, den die Einnahmen aus dem Personenverkehre an der Gesamteinnahme haben. Besonders tritt dies 1898 in Erscheinung.

Der Anteil der Einnahmen aus dem Güterverkehr ist entsprechend stärker, am bedeutendsten 1886, wo 70,05% der Gesamteinnahme auf den Güterverkehr entfallen. 1899 partizipiert er mit 54,30% an der Gesamteinnahme.

Die Ausgaben setzen sich zusammen wie folgt:

Im Jahre	2.		3.		4.		5.		6.		7.
	Besoldung und sonstige Personalausgaben		Bahn-Unterhaltung		Feuerung der Lokomotiven, Beleuchtung und Beheizung der Lokale		Reparatur der Transportmittel		Übriges		
	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ
1884	7 902	65,24	42	0,35	3 025	25,00	341	2,81	800	6,60	12 110
1885	24 123	58,56	4 519	10,97	8 951	21,74	1 541	3,74	2 054	4,99	41 188
1886	63 485	56,94	16 264	14,56	24 485	21,96	3 256	2,89	4 052	3,65	111 542
1887	131 863	57,71	21 280	9,30	51 526	22,54	15 970	6,98	7 933	3,47	228 572
1888	188 515	51,10	68 783	18,65	74 158	20,10	27 397	7,41	10 031	2,74	368 884
1889	258 707	50,71	91 269	17,89	111 171	21,80	37 279	7,31	11 737	2,29	510 163
1890	297 527	48,80	110 650	18,15	145 758	23,90	41 403	6,80	14 332	2,35	609 670
1891	372 090	47,90	121 185	15,58	215 339	27,71	52 799	6,79	15 658	2,02	777 071
1892	473 243	51,65	123 102	13,43	235 920	25,74	61 335	6,68	22 873	2,50	916 473
1893	565 852	51,39	156 650	14,23	267 507	24,30	75 299	6,85	35 538	3,23	1 100 846
1894	665 684	51,42	192 100	14,83	305 963	23,62	88 741	6,85	42 418	3,28	1 294 906
1895	741 012	49,75	228 903	15,36	368 873	24,75	103 492	6,94	47 572	3,20	1 489 852

Ausgaben-Repartition von 1896 an:

Im Jahre	Persönliche Ausgaben		Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Bahnanlagen		Kosten der Lokomotiv-Feuerung		Sonstige Kosten		Übrige Ausgaben		Total
	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	
1896	885 606	48,50	248 839	13,61	442 806	24,25	123 743	6,77	125 341	6,87	1 826 335
1897	985 980	46,81	361 127	17,14	496 725	23,58	135 355	6,43	127 151	6,04	2 106 338
1898	1 135 510	46,84	451 610	18,62	596 235	24,59	153 504	6,33	87 876	3,62	2 424 735
1899	1 462 883	45,48	696 586	21,66	768 341	23,88	187 286	5,82	101 622	3,16	3 216 718

Die Einnahme aus dem Posten „Reisegepäck“ und „Fahrzeuge, Leichen und Übriges“ bilden einen geringen Prozentsatz der Gesamteinnahme, im Höchsthalle 1,35% bzw. 3,83%.

Die Gesamtausgabe beträgt 1885 610 Mk. per km, steigt im folgenden Jahre auf 720 Mk. per km und 1887 auf 1219 per km. 1888 beträgt sie 1166 Mk. per km, steigt aber 1889 wieder auf 1612 Mk. per km. Auf dieser ungefähren Höhe erhält sie sich in den folgenden sechs Jahren. Ab 1896 steigt die kilometrische Gesamtausgabe bedeutend, 1899 beträgt sie 2576 Mk.

Der Zusammensetzung nach machten die Personalkosten 1885 58,56% der Gesamtkosten aus, es ist dies der höchste prozentuale Anteil, wenn man von dem ersten Jahre, in welchem nur eine Linie in halbjährigem Betriebe stand, absieht. Es gelang dann, die Personalkosten mehr und mehr herunterzudrücken, 1899 betragen sie nur 45,48% der Gesamtkosten, während sie bei den Vicinalbahnen in diesem Jahre 52,31% ausmachten. 1898 betragen sie bei den Lokalbahnen 46,84%,

bei den Vicinalbahnen 49,83^o/_o; während sie also bei den Lokalbahnen um 1,36^o/_o fielen, stiegen sie bei den Vicinalbahnen um 2,48^o/_o.

Die kilometrische Reineinnahme der Lokalbahnen — Betriebsdefizite kommen bei denselben nicht vor — beträgt 1885 523 Mk. Im folgenden Jahre steigt sie auf 983 Mk., 1887 auf 1964 Mk. Sie variiert dann bis 1897 zwischen 1477 Mk. und 1998 Mk. 1897 beträgt sie 1932 Mk., geht aber in den beiden letzten Jahren infolge Aufhebung des Lokalbahnzuschlages auf vielen Linien bei teilweise steigenden Ausgaben auf 1407 Mk. bzw. 1381 in 1899 zurück. 1885 verzinsten die staatlichen Lokalbahnen ihr Gesamtanlagekapital mit 1,91^o/_o und das staatliche Anlagekapital mit 2,10^o/_o. Im folgenden Jahre mit 3,10^o/_o und 3,49^o/_o. 1887 steigt die Verzinsung auf 4,10 resp. 4,46^o/_o. 1888 fällt sie wieder auf 3,62 resp. 3,98^o/_o. Ungefähr auf dieser Höhe hält sie sich bis zu dem Jahre 1897. 1898 sinkt die Verzinsung auf 2,73^o/_o für den Gesamtaufwand und 3^o/_o für den staatlichen Aufwand und 1899 sinkt sie weiter auf 2,42 resp. 2,66^o/_o.

Vergleichen wir die Summe der Zinsen, welche der Staat in jedem Jahre für sein Anlagekapital aufbringen mußte, mit dem Reinertrag, der ihm aus dem Lokalbahnbetriebe zufließt, so finden wir, daß nur in zwei Jahren, 1887 und 1897, der Reinertrag der Lokalbahnen das staatliche Zinsersforderniß überschreitet, in allen anderen Jahren aber unter demselben bleibt. 1885 erlitt der Staat eine Einbuße von 526 Mk. per km, die sich im folgenden Jahre auf 105 Mk. per km reduzierte. 1887 erzielte der Staat einen Überschuß über das Zinsersforderniß von 282 Mk. per km, dem im folgenden Jahre ein Defizit von 5 Mk. und 1889 ein solches von 64 Mk. per km folgten. Bis 1896 ergaben sich dann weitere Defizite von 95, 472, 330, 333, 229, 202 und 195 Mk. per km, 1897 wurde ein Überschuß von 24 Mk. per km über das staatliche Zinsersforderniß erzielt. Vom 1. April dieses Jahres ab hat der Staat sein Anlagekapital nur noch mit 3¹/₂^o/_o gegen die bisherigen 4^o/_o zu verzinsen. Trotzdem ergaben sich in den beiden derzeit letzten Betriebsjahren wiederum Zinsdefizite, die sich 1898 auf 236 und 1899 auf 435 Mk. per km belaufen. Hierbei sei bemerkt, daß sowohl die Verzinsung als der Abgleich des staatlichen Zinsersfordernisses in der Weise ermittelt sind, daß die nicht in vollem Jahresbetriebe gestandenen Lokalbahnen nur für ihre Betriebszeit in Rechnung gezogen sind.

In den Jahren, in welchen das staatliche Zinsersforderniß nicht erreicht wurde, hatte der Staat in Summa 2051 980 Mk. zuzuschießen; rechnet man hiervon die Überschüsse der beiden Jahre mit 55 869 Mk. ab, so verbleibt ein Passiv-Saldo von 1 996 111 Mk., welche Summe der Staat von Beginn des Lokalbahnbetriebes bis zu dem Jahre 1899

einschließlich einbüßte. Fügt man den Passiv=Saldo des Vicinalbahn=betriebes hinzu, welcher bis 1899 einschließlich 5 444 911 Mk. beträgt, so hatte der Staat bis zu dem Jahre 1899 einschließlich die Summe von 7 441 022 Mk. dem Reinertrage seiner Bahnen III. Ordnung zuzulegen, um sein auf dieselben verwendetes Anlagekapital zu verzinzen. Die Tabellen der Beilage zeigen den Entwicklungsgang jeder einzelnen Lokalbahn. Von einer Besprechung der Einzelergebnisse war aus dem am Schlusse des Abschnitt 1 Kapitel IV angegebenen Grunde abzusehen.

VII. Kapitel.

Anlagekapital, Verkehrs- und finanzielle Ergebnisse der Vicinal- und Lokalbahnen, verglichen mit denen der Vollbahnen.

Die folgende Tabelle S. 121 veranschaulicht die Ergebnisse der Bahnen III. Ordnung verglichen mit denen der Vollbahnen, wozu die beiden letzten Jahre 1898 und 1899 herangezogen sind. Im Jahre 1898 wurden 4212,84 km als Vollbahnen betrieben, nämlich 3980,29 km als Hauptbahnen und 232,55 km als Nebenbahnen. 1346,79 km dienten rein lokalen Bedürfnissen, wovon 167,42 km auf die Vicinal- und 1179,37 km auf die Lokalbahnen entfielen. Die Länge des gesamten staatlichen Bahnnetzes in Bayern betrug somit 5559,63 km.

Das gesamte Bahnnetz repräsentierte ein staatliches Anlagekapital von 1 239 144 448 Mk. oder 222 883 Mk. per km.

Von dem gesamten Anlagekapital entfielen

auf Vollbahnen	1 163 554 623 Mk. oder	276 192 Mk. per km
„ Vicinalbahnen	13 942 467 „ „	83 278 „ „ „
„ Lokalbahnen	61 647 398 „ „	52 271 „ „ „

Befördert wurden auf den Vollbahnen 8464 Personen per km, auf den Vicinalbahnen 9332 und auf den Lokalbahnen 4463. An Gütern wurden verladen im Jahre 1898 auf den Vollbahnen 3515 t per km, auf den Vicinalbahnen 4406 t, auf den Lokalbahnen 1403 t. Zieht man die durchfahrene Strecke mit in Betracht, dann verlieren die Vicinalbahnen ihren Vorsprung. Personenkilometer kamen 1898 auf das Kilometer bei den Vollbahnen 289 194, bei den Vicinalbahnen 107 368, bei den Lokalbahnen 52 822; Tournenkilometer trafen auf das Kilometer bei den Vollbahnen 546 497, bei den Vicinalbahnen 51 840, bei den Lokalbahnen 22 830. Die finanziellen Transportergebnisse fallen deshalb zu Gunsten der Vollbahnen aus. Sie erzielten 1898 eine kilometrische Bruttoeinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr von 9796 Mk. gegen 3318 Mk. der Vicinal- und 1563 Mk. der Lokalbahnen.

Vergleich des Verkehrs der Voll-, Vicinal- und Lokalbahnen pro 1898 und 1899.

	Anzahl der gefahrenen Personen	pro km	Personenkilometer im ganzen	pro km	Anzahl der frachtpflichtigen Gütertonnen im ganzen	pro km	Anzahl der Tonnenkilometer im ganzen	pro km
1898								
Vollbahnen								
4212,84 km	35 658 067	8 464	1 218 328 251	289 194	14 806 575	3 515	2 302 305 066	546 497
Vicinalbahnen								
167,42 km	1 562 865	9 332	17 975 634	107 368	737 676	4 406	8 679 117	51 840
Lokalbahnen								
1179,37 km	5 263 357	4 463	62 297 255	52 822	1 654 507	1 403	26 925 299	22 830
1899								
Vollbahnen								
4224,22 km	36 970 048	8 752	1 278 719 912	302 711	16 610 525	3 932	2 662 219 444	630 227
Vicinalbahnen								
167,42 km	1 742 917	10 410	18 168 223	108 519	798 758	4 771	8 822 845	52 699
Lokalbahnen								
1248,56 km	6 535 370	5 234	72 906 126	58 392	2 143 248	1 717	36 911 750	29 563

Vergleich der Einnahmen und Ausgaben der Voll-, Vicinal- und Lokalbahnen pro 1898.

Lokalbahnen 1179,37 km	Vicinalbahnen 167,42 km	Vollbahnen 4212,84 km		
<i>M</i> 1 843 223	<i>M</i> 555 525	<i>M</i> 41 269 733	Personen- und Gepäckverkehr	Einnahmen
1 563	3 318	9 796	Pro km	
2 169 842	774 329	93 733 276	Güterverkehr	
1 840	4 625	22 249	Pro km	
70 910	16 775	12 556 709	Sonstige Einnahmen	
60	100	2 980	Pro km	
1 135 509	431 403	48 785 307	Persönliche Ausgaben	Ausgaben
963	2 577	11 580	Pro km	
451 610	216 852	14 909 190	Unterhaltung, Erneuerung u. Ergänzung der baulichen Anlagen	
383	1 290	3 539	Pro km	
749 739	170 824	29 262 425	Unterhaltung d. Betriebsmittel	
635	1 020	6 946	Pro km	
87 876	46 677	8 010 292	Sonstige Ausgaben	
75	279	1 901	Pro km	
4 088 977	1 346 630	147 559 718	Summe der Einnahmen	Vergleich
3 463	8 043	35 026	Pro km	
2 424 735	865 758	100 967 214	Summe der Ausgaben	
2 056	5 171	23 967	Pro km	
1 659 242	480 872	46 592 504	Überschuß	
1 407	2 872	11 060	Pro km	

1898 wurden von den 5559,63 km Staatsbahnen 3980,29 km als „Hauptbahnen“ und 1579,34 km als „Nebenbahnen“ betrieben, hiervon waren Vicinal- und Lokalbahnen in Summa 1346,79 km, so daß also außer diesen noch 232,55 km als „Nebenbahnen“ betrieben wurden.

Die Ausgaben betragen bei den	Vollbahnen	%	der Einnahme:	64,29
„ „ „ „ „	Vicinalbahnen	%	„ „	68,42
„ „ „ „ „	Lokalbahnen	%	„ „	59,37
Der Überschuß betrug bei den	Vollbahnen	%	der Einnahme:	35,71
„ „ „ „ „	Vicinalbahnen	%	„ „	31,58
„ „ „ „ „	Lokalbahnen	%	„ „	40,63

Der Kapitalaufwand für Vollbahnen betrug 1898 1 163 554 623 Mark, pro km 276 192 Mark; die Verzinsung 4 %.

Vergleich der Einnahmen und Ausgaben der Voll-, Vicinal- und Lokalbahnen pro 1899.

Lokalbahnen 1248,56 km	Vicinalbahnen 167,42 km	Vollbahnen 4224,22 km		
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		
2 177 683	580 189	43 907 155	Personen- und Gepäckverkehr	Einnahmen
1 744	3 466	10 394	Pro km	
2 682 585	800 624	97 337 736	Güterverkehr	
2 149	4 782	23 043	Pro km	
81 278	18 139	13 791 538	Sonstige Einnahmen	
65	108	3 265	Pro km	
1 462 883	510 843	52 331 182	Persönliche Ausgaben	Ausgaben
1 172	3 051	12 388	Pro km	
696 586	227 092	16 722 746	Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	
558	1 356	3 959	Pro km	
955 627	184 699	30 350 603	Unterhaltung d. Betriebsmittel	
765	1 103	7 185	Pro km	
101 622	53 952	8 236 832	Sonstige Ausgaben	
81	322	1 950	Pro km	
4 941 544	1 398 952	155 036 429	Summe der Einnahmen	Vergleich
3 958	8 356	36 702	Pro km	
3 216 719	976 585	107 641 363	Summe der Ausgaben	
2 576	5 833	25 482	Pro km	
1 724 825	422 366	47 395 066	Überschuß	
1 381	2 523	11 220	Pro km	

1899 wurden 5640,20 km Staatsbahnen betrieben, hiervon waren 3987,61 km Hauptbahnen, 236,61 km Nebenbahnen und 1415,98 km Bahnen III. Ordnung.

Die Ausgaben betragen bei den Vollbahnen Prozente der Einnahme: 69,43

„ „ „ „ „ Vicinalbahnen „ „ „ 69,81

„ „ „ „ „ Lokalbahnen „ „ „ 65,10

Der Überschuß betrug bei den Vollbahnen Prozente der Einnahme: 30,57

„ „ „ „ „ Vicinalbahnen „ „ „ 30,19

„ „ „ „ „ Lokalbahnen „ „ „ 34,90

Der Kapitalaufwand für Vollbahnen betrug 1899 1 191 981 763 Mark,
pro km 282 178 Mark.

Die Verzinsung: 3,98 %.

1898 ergab der Güterverkehr der Vollbahnen einen kilometrischen Bruttoertrag von 22 249 Mk., gegen 4625 Mk. der Vicinal- und 1840 Mk. der Lokalbahnen.

Die Personalkosten erforderten bei den Vollbahnen die Summe von 11 580 Mk. per km, bei den Vicinalbahnen 2577 und bei den Lokalbahnen nur 963 Mk. Hier fällt die erhebliche Differenz zwischen Vicinal- und Lokalbahnen ins Auge. Sie tritt auch bei dem Posten „Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen“ zu Tage. Hierfür erforderten die Vicinalbahnen 1290 Mk. per km, die Lokalbahnen, die allerdings erheblich jüngeren Datums, nur 383 Mk. Bei den Vollbahnen waren für diesen Titel 3539 Mk. per km aufzuwenden.

Die kilometrische Gesamteinnahme der Vollbahnen belief sich auf 350 26 Mk. gegen 8043 Mk. Vicinal- und 3463 Mk. Lokalbahneinnahmen. Die kilometrische Gesamtausgabe betrug bei den Vollbahnen 23967 Mk., bei den Vicinalbahnen 5171, bei den Lokalbahnen 2056 Mk.

Diese Ausgabeposten stellten bei den Vollbahnen 68,42%, bei den Vicinalbahnen 64,29% und bei den Lokalbahnen 59,37% der Einnahme dar. Der kilometrische Überschuß der Vollbahnen von 11 060 Mk. betrug somit 31,58%, der der Vicinalbahnen von 2872 Mk. 35,71% und der kilometrische Überschuß der Lokalbahnen von 1407 Mk. 40,63% der Einnahmen.

Das gesamte Staatsbahnnetz verzinst das staatliche Anlagekapital mit 3,93%, die Vollbahnen mit 4%, während die Vicinalbahnen das staatliche Anlagekapital mit 3,45% und das Gesamtanlagekapital mit 3,11%, die Lokalbahnen das staatliche Anlagekapital mit 3% und das Gesamtanlagekapital mit 2,73% verzinste.

1899 umfaßte das gesamte bayerische Staatsbahnnetz 5640,20 km, wovon 3987,61 km als Hauptbahnen, 236,61 km als Nebenbahnen und 1415,98 km als Bahnen III. Ordnung betrieben wurden. Von letzteren waren 167,42 km Vicinal- und 1248,56 km Lokalbahnen.

Das Gesamtanlagekapital aller Staatsbahnen belief sich auf 1 272 889 365 Mk. oder 225 682 Mk. per km.

Es betrug das Anlagekapital:

Der Vollbahnen	1 191 981 763 Mk. oder per km	282 178 Mk.
„ Vicinalbahnen	14 079 628 „ „ „ „	84 091 „
„ Lokalbahnen	66 827 974 „ „ „ „	53 532 „

Befördert wurden auf Vollbahnen 8752, auf Vicinalbahnen 10410 und auf den Lokalbahnen 5234 Personen per km.

Der Güterverkehr weist bei den Vollbahnen 3932, bei den Vicinalbahnen 4771, bei den Lokalbahnen 1717 Tonnen per km auf, wir

finden also hier dieselbe Erscheinung, wie 1898 in verstärktem Maße, daß sowohl der Personen- als der Güterverkehr der Vicinalbahnen, gemessen am Güterquantum, den der Vollbahnen in erheblichem Maße übersteigt, während er hinter ihm natürlich zurückbleibt, wenn man noch die Länge des zurückgelegten Wegs mit in Betracht zieht. Gegen 1898 weisen die Ergebnisse aller Bahngattungen eine erfreuliche Verkehrsteigerung, sowohl im Personen- als im Güterverkehr auf. Entsprechend stiegen auch die Personen- und Tonnenkilometer per km, sowie die Einnahmen, die sich 1899 im Personenverkehre bei Vollbahnen auf 10 394, bei den Vicinalbahnen auf 3466 Mk. und bei den Lokalbahnen auf 1744 Mk. per km hoben.

Im Güterverkehr betragen die kilometrischen Einnahmen der Vollbahnen 23 043 Mk., der Vicinalbahnen 4782, der Lokalbahnen 2149 Mk., ebenfalls durchweg eine Steigerung gegen das Vorjahr.

Mit den Einnahmen steigen aber auch die Ausgaben, teils verursacht durch den stärkeren Verkehr, teils durch erhöhte Personalausgaben und nötig gewordene Reparaturen.

Die Personalausgaben stiegen von 11 580 Mk. auf 12 388 Mk. bei den Vollbahnen, von 2577 Mk. auf 3051 Mk. bei den Vicinal- und von 963 Mk. auf 1172 Mk. per km bei den Lokalbahnen. Bei letzteren, sowie bei den Vollbahnen trat 1899 auch eine erhebliche Steigerung der Aufwendungen für „Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen“ ein, nämlich von 383 Mk. auf 558 Mk. und von 3539 Mk. auf 3959 Mk. per km.

Die kilometrischen Gesamteinnahmen der Vollbahnen betragen 1899 36 702 Mk. gegen 35 026 Mk. des Vorjahres, die der Vicinalbahnen 8356 Mk. gegen 8043 Mk. und die der Lokalbahnen 3958 Mk. gegen 3463 Mk. des Vorjahres. Während aber bei den Vollbahnen die kilometrischen Gesamtausgaben nur von 23 967 Mk. im Jahre 1898 auf 25 482 Mk. steigen, so daß 1899 ein kilometrischer Überschuß von 11 220 Mk. gegen 11 060 Mk. des Vorjahres, also ein Plus von 160 Mk. verbleibt, stiegen die kilometrischen Gesamtausgaben der Vicinalbahnen von 5171 Mk. auf 5833 Mk. und die der Lokalbahnen von 2056 Mk. auf 2576 Mk., so daß der kilometrische Überschuß der Vicinalbahnen von 2872 Mk. im Jahre 1898 auf 2523 Mk. im Jahre 1899 und der kilometrische Überschuß der Lokalbahnen von 1407 Mk. im Jahre 1898 auf 1381 Mk. im Jahre 1899 herabgeht. Der Grund hierfür ist in der oben erwähnten Steigerung der Personalkosten und der Aufwendungen für Reparaturen zu suchen, zum Teile aber auch darin, daß weniger rentable Linien hinzugekommen, auch bei einigen Linien die Lokalbahnzuschläge in Wegfall gekommen waren, die im Vorjahre noch erhoben wurden.

Die Überschüsse stellten bei den Vollbahnen 30,57 %, bei den Vicinalbahnen 30,19 % und bei den Lokalbahnen 34,91 % der Einnahmen dar, analog betrugen die Ausgaben bei den Vollbahnen 69,43 %, bei den Vicinalbahnen 69,81 % und bei den Lokalbahnen 65,10 % der Einnahmen.

- Das gesamte staatliche Anlagekapital der bayerischen Staatsbahnen verzinst sich 1899 mit 3,89 %, das der Vollbahnen mit 3,98 %; die Vicinalbahnen verzinsten ihr Gesamtanlagekapital mit 2,73 % und das staatliche mit 3 %; die Lokalbahnen ihr Gesamtanlagekapital mit 2,42 % und das staatliche Anlagekapital mit 2,66 %.

II. Teil.

Die Privatlokalbahnen.

I. Kapitel.

Rechtshheinisches Bayern.

Die bedeutendste Privatunternehmung im rechtshheinischen Bayern ist die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, hervorgegangen aus der Firma Krauß & Cie. Die Aktiengesellschaft wurde 1887 mit einem Aktienkapitale von einer Million Mark gegründet. In der Folge wurde das Aktienkapital von Jahr zu Jahr, je nach Bedarf, erhöht. Ende des Jahres 1898 betrug das Betriebskapital 41 000 000 Mk., es setzte sich zusammen aus 10 000 000 Mk. volleingezahltem Aktienkapital, 1 000 000 Mk. Reservefond und 30 000 000 Mk. ausgegebenen Schuldverschreibungen. Ende des Jahres 1899 waren 328 504 Mk. Spezialreserve und 500 000 Mk. Dividendenreserve hinzugekommen und betrug das Betriebskapital der Gesellschaft somit 41 828 504 Mk. Die Gesellschaft hatte Ende 1899 in eigenem Betriebe:

Nr.	Bahnlinien	Land	Länge km	Spur- weite	Bemerkungen
1.	Feldabahn	Sachsen- Weimar	44,09	1 m	Großherzogl.-Säch. Staatsbahn
2.	Ravensburg—Weingarten	Württemberg	4,18	1 m	im Besitze der Gesell- schaft
3.	Sonthofen—Oberstdorf	Bayern	13,42	normal	"
4.	Oberdorf b./B.—Füssen	"	30,62	"	"
5.	Walhallabahn	"	8,79	1 " m	"
6.	Murnau—Garmisch— Partenkirchen	"	25,18	normal	"
7.	Fürth—Zirndorf— Cadolzburg	"	12,85	"	"
8.	Narthalbahn	"	26,40	"	"
9.	Forster Städteisenbahn	Preußen	14,00	1 m	"
10.	Hansdorf—Priebus	"	23,00	normal	"
11.	Neckenbeuren—Tettmang	Württemberg	5,00	"	"

Außerdem besitzt die Gesellschaft die nicht in eigenem Betriebe befindlichen Linien: In Deutschland die Linien der Lausitzer Eisenbahngesellschaft 52 km, in Oesterreich-Ungarn die Salzkammergut-Lokalbahnen 72 km, ferner Steinamanger—Pölkfeld 52 km und die Westungarischen Lokalbahnen mit 341 km.

Die Linien 3 bis 8 liegen in Bayern. Das Gesamtanlagekapital der bayerischen Linien belief sich 1898 auf 14 971 224 Mk. oder 114 136 Mk. per km.

Der Bau ist in einfacher, solider Weise ausgeführt. Von den 6 bayerischen Linien ist nur die Walhallabahn schmalspurig, ihr Oberbau ist auf einen Raddruck von 3,50 t berechnet, soweit sie Straßen benutzt, ist das Oberbausystem Hartwich angewandt, sonst hölzerner Querschwellenoberbau. Die normalspurigen Linien haben hölzernen Querschwellenoberbau, der höchste zulässige Raddruck ist zu 5 t, bei der Isarthalbahn zu 5,65 t angenommen. Das Gewicht der Schienen beträgt per laufenden Meter bei Sonthofen—Oberstdorf und Oberdorf—Füssen 22 kg, bei Murnau—Partenkirchen und Fürth—Cadolzburg 23 kg, bei der Isarthalbahn 23,80 kg und bei der Schmalspurbahn 15,90 kg. Die Maximalsteigung ist bei der Isarthalbahn und der Walhallabahn 1 : 30, bei Murnau—Partenkirchen und Fürth—Cadolzburg 1 : 40, bei den beiden anderen 1 : 50. Der Minimalcurvenradius mißt bei der Schmalspurbahn 37 m, bei Oberdorf—Füssen 175 m, bei Murnau—Partenkirchen 200 m, bei den drei übrigen 150 m. Die Bauzeit belief sich von 8½ Monaten (Walhallabahn) bis zu 27½ Monaten (Isarthalbahn).

Im Betriebe waren auf den bayerischen Strecken im Jahre 1899 245 Beamte und Bedienstete beschäftigt, und auf den gesamten deutschen Strecken 343 Beamte und Bedienstete. Die Betriebsmittel der deutschen Strecken bestanden 1899 aus: 11 Tramwaylokomotiven für 1 m Spur und 42 Tenderlokomotiven, von denen 3 für 0,76 m Spur, 4 für 1 m Spur und 35 für Normalspur gebaut waren. An Personen-, Post- und Gepäckwagen besaß die Gesellschaft 179, von denen 30 für Meterspür und 149 für Normalspur bestimmt waren. Die Zahl der Güterwagen betrug 362, 159 für Meterspür und 203 für Normalspur.

Die auf den normalspurigen bayerischen Linien eingeteilten Güterwagen werden als Teile des Wagenparkes der bayerischen Staatseisenbahnen behandelt und gehen auf sämtliche deutsche und außerdeutsche Vereinsbahnstrecken über, umgekehrt transitieren die Güterwagen der Vereinsbahnen auf die Linien der Gesellschaft. Hinsichtlich des Überganges direkter Personenwagen bestehen mit der bayerischen Staatsbahnverwaltung Vereinbarungen dahin, daß im Verkehr mit den Linien Sonthofen—Oberstdorf, Oberdorf—Füssen, Murnau—Partenkirchen

und Isarthalbahn gegenseitig bei bestimmten Zügen direkte Wagen und auch Zugskompositionen durchlaufen. Auf der Staatsbahnlinie Bichl—Kochel wird eine Anzahl Züge der Gesellschaft ab München=Nf. direkt bis Kochel und in umgekehrter Richtung ab Kochel bis München=Nf. durchgeführt.

Die eingehendste Aufmerksamkeit wendet die Lokalbahn=Aktien=gesellschaft dem Tarifwesen zu. Im Gegensatz zu den staatlichen Lokalbahnen befolgt sie im internen Güterverkehr das System vollständiger Individualisierung.

Die internen Frachtsätze sind nach Maßgabe der bestehenden Achsfrachten festgesetzt und werden je nach Sachlage unter gewissen Voraussetzungen verschiedene Vergünstigungen gewährt. Durch die vollständige Individualisierung hat die Gesellschaft billige, den jeweiligen örtlichen Verhältnissen völlig angepaßte Tarife, mit denen sie ausgezeichnete Erfolge erzielt.

Im direkten Güterverkehre wird unter Zugrundelegung der Einheitstarife der bayerischen Staatsbahn ein Frachtzuschlag nach Verhältnis der Entfernung bis zur Anschlußstation der bayerischen Staatsbahn berechnet. Das System dieser Kilometerzuschläge hat den Vorteil, daß der der Entfernung angemessene Frachtzuschlag für kürzere Entfernungen niedriger ist als für längere Strecken, während ein konstanter, für jede Entfernung gleichbleibender Zuschlag eine ungleichmäßige Tarifbildung im Gefolge hat. Die direkten Frachtsätze nach und von den bayerischen Linien der Gesellschaft stellen sich daher durchschnittlich um 25—33 % niedriger, als dies bei Erhebung des Lokalbahnzuschlages der Fall wäre.

Am 1. November 1893 wurde die direkte Kartierung eingeführt. Durch die damit verbundene, bedeutende Frachtverbilligung hob sich auf den fünf normalspurigen bayerischen Linien der Umsatz der Gütermengen gegen das Vorjahr um 21 %. Am 8. September 1894 wurden sämtliche Linien in den deutschen Eisenbahn=Verkehrsverband aufgenommen.

Die Einrichtungen desselben bezwecken die Fortbildung der die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren und Gütern betreffenden Dienstzweige, sowie die Herbeiführung einer thunlichen Übereinstimmung des Abfertigungs= und Abrechnungsverfahrens unter den deutschen Bahnen. Im Jahre 1899 waren die bayerischen Linien beteiligt an:

5 direkten Personen= und Gepäcktarifen (auch Leichen und Fahrzeuge),

1 direkten Tarif für die Beförderung lebender Tiere,

25 direkten Gütertarifen mit deutschen Bahnen,

12 direkten Gütertarifen mit außerdeutschen Bahnen.

Im direkten Personen- und Gepäckverkehre erfolgt die Tarifbildung durch Anstoß der normalen Fahrtagen und im direkten Vieh- und Güterverkehre durch Zurechnung der nach den Grundtagen der anschließenden Hauptbahn gebildeten Streckensätze. Die Preise im internen Verkehre sind, wie erwähnt, nach Maßgabe der konkurrierenden Straßen- oder Wasserfrachten gebildet.

Die Betriebsergebnisse aller bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft sind günstige. Southofen—Oberstdorf, welches 1888 als erste Linie eröffnet wurde, hatte 1889 in dem ersten Jahre, in welchem es in vollem Jahresbetriebe stand, eine Personenfrequenz von 103 304 und eine Güterfrequenz von 10 370 t. In diesem Jahre verzinst diese Linie ihr Anlagekapital von 545 034 Mk. mit 6,96 %. 1898 war die Personenfrequenz auf 136 997 und die Güterfrequenz auf 19 498 t gestiegen. Das Anlagekapital von 735 562 Mk. verzinst sich 1898 mit 6,80 %. Auch die Betriebsergebnisse der übrigen Linien, deren Entwicklung aus der Beilage ersichtlich ist, sind günstige, hauptsächlich infolge des starken Personenverkehres.

Murnau—Garmisch—Partenkirchen verzinst das Anlagekapital im ersten vollen Betriebsjahre 1890 sogar mit 14,85 %, Oberdorf—Füssen mit 9,60 %.

1898 erbrachten die bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft folgende Verzinsung:¹⁾

	%
Murnau—Garmisch—Partenkirchen	8,66
Oberdorf—Füssen	8,60
Southofen—Oberstdorf	6,80
Walhallabahn	4,17
Fürth—Zirndorf—Cadolzburg	3,99
Nyarthalbahn	2,63

Rücklagen sind bei diesen Zinsberechnungen nicht in Betracht gezogen. Das gesamte Anlagekapital der 6 bayerischen Linien belief sich 1898 auf 14 971 224 Mk. oder 114 136 Mk. per km. Die Personenfrequenz betrug 2 021 763 oder 15 413 per km. Die Einnahme aus dem Personenverkehre betrug 759 092 Mk. oder 5787 Mk. per km. Gütertonnen wurden 305 533 oder 2329 per km befördert. Die Einnahmen hieraus bezifferten sich auf 504 082 Mk. oder 3843 Mk. per km. Die Gesamtsumme der Einnahmen beziffert sich auf 1 374 421 Mk. oder 10 478 Mk. per km, die Gesamtsumme der Ausgaben auf 746 551 Mk. oder 5691 Mk. per km. Von letzteren entfallen auf Personalausgaben 300 058 Mk. oder 2288 Mk. per km, auf sachliche Ausgaben 446 493 Mk. oder 3404 Mk. per km. Die Personalausgaben betragen 40,19 % der

¹⁾ Die Verzinsung pro 1899 ist aus den einzelnen Tabellen der Beilagen ersichtlich.

Gesamtausgabe. Es verblieb im Jahre 1898 ein Reingewinn von 627 870 Mk. oder 4787 Mk. per km, welcher das Anlagekapital mit 4,19 % verzinst.

Auffallend ist das hohe Anlagekapital der Lokalbahn-Aktiengesellschaft von 114 136 Mk. per km. Dasselbe erklärt sich hauptsächlich durch die großen Aufwendungen, welche die Grunderwerbung verschiedener Linien beanspruchte.

Außer den Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft dienten Ende des Jahres 1898 noch folgende 10 Privatbahnen rein lokalen Zwecken: Nürnberg—Fürth, Bad Mibling—Feilnbach, Deggendorf—Metten, Gotteszell—Biechtach, Kahl—Schöllkrippen, Lam—Röhting, Röthenbach b/L.—Weiler, Schaftlach—Gmund, Türkheim i B.—Wörishofen und Prien—Stock.

Alle diese Bahnen, mit Ausnahme von Prien—Stock, sind normalspurig. Bad Mibling—Feilnbach und Türkheim—Wörishofen werden mittelst Elektrizität betrieben, die übrigen durch Dampfkraft. Der Entwicklungsgang jeder einzelnen Linie ist aus den Beilagen ersichtlich.

Die Ludwigseisenbahn Nürnberg—Fürth, bekannt als die erste Eisenbahn Deutschlands, war zur Zeit ihres Baues allerdings nicht als Lokalbahn gedacht, wie man damals auch noch keine Unterscheidung der Bahngattungen machen konnte. Heute aber, wo das Netz der Haupt- und Nebenbahnen ausgebaut ist, ist diese Strecke, die lediglich lokalen Zwecken dient, ihrer Anlage und ihrem Betriebe nach den Lokalbahnen zuzuzählen, wenn sie auch nicht den Namen einer solchen führt. Da die Ludwigseisenbahn neben ihrer lokalen Bedeutung von historischem Interesse ist, sei des Näheren auf sie eingegangen. Bereits 1814 und 1819 war das Projekt einer Schienenverbindung mit Dampfwagen zwischen Nürnberg und Fürth aufgetaucht, 1832 wurde der Plan von Joh. Scharrer, dem zweiten Bürgermeister Nürnbergs, thalkräftig wieder aufgenommen. Hauptsächlich unterstützt durch den Nürnberger Kapitalisten Platner brachte er eine Aktiengesellschaft zusammen, die sich am 18. November 1833 konstituierte und am 19. Februar 1834 das k. Privilegium, zunächst auf 30 Jahre, erhielt. Das Aktienkapital belief sich auf ca. 180 000 Fl., jetzt 303 428 Mk. 57 Pfg. in 1770 Aktien. Die Fundierung des Unternehmens war mit großen Schwierigkeiten verknüpft, die Kapitalisten hielten sich im allgemeinen fern, außer einigen patriotischen Nürnberger Bürgern fanden sich Zeichner hauptsächlich in den Kreisen des Adels und der Beamtschaft. Auch die erhoffte staatliche Unterstützung blieb aus. Zwar erklärte eine Ministerialentschließung vom 10. Juli 1833, die auf Zusendung der Einladungsschrift erging, „die kgl. Regierung in Ansbach wird ermächtigt, für den Fall der Realisierung der

Anlagekapital und Betriebsergebnisse der Privatbahnen im Jahre 1898:

Namen	Der Bahnlängen			Es wurden befördert				Einnahmen aus			
	Be- triebs- Längen km	Gesamtanlage resp. Baukapital		Personen		Güter		Personen- Verkehr		Güter-	
		Im ganzen M	pr. km M	Im ganzen	per km	Im ganzen Tonnen à 1000 kg	per km	Im ganzen M	per km M	Im ganzen M	per km M
Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg—Fürth	6,04	303 429	50 236	2 877 390	476 389	39 774	6585	301 914	49 986	23 975	3973
Bad Nibling—Feilenbach	12,14	1 496 701	123 287	90 763	7 476	14 224	1172	31 555	2 599	17 864	1471
Bayerische Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft i. M.	131,17	14 971 224	114 136	2 021 763	15 413	305 533	2329	759 092	5 787	504 082	3843
Deggendorf—Metten	4,22	525 000	124 408	31 920	7 584	17 934	4250	6 456	1 530	18 999	4502
Gotteszell—Wiechtach	24,97	1 639 800	65 671	129 886	5 202	76 551	3066	37 556	1 504	90 536	3626
Kahl—Schöllkrippen	23,00	1 602 000	69 652	28 061	1 220	3 572	155	10 793	469	4 312	187
Lam—Köfzing	17,75	1 050 000	59 155	31 417	1 770	26 623	1500	16 584	934	16 118	2598
Röthenbach b./L.—Weiler	5,70	340 553	59 746	37 908	6 650	10 355	1817	11 613	2 037	20 554	3606
Schafklach—Gmund	7,71	333 000	43 191	112 936	14 648	34 765	4509	55 302	7 173	47 279	6132
Türkheim i./B.—Wörriehofen	5,30	454 629	85 779	60 261	11 370	5 218	985	19 789	3 734	8 311	1568
Frien—Stock	1,79	180 000	100 559	42 708	23 859	604	337	—	—	—	—
Summa	239,79	22 896 336	98 226	5 465 013	25 079	535 153	2452	1 250 654	5 767	782 030	3617

132

Namen der Bahnlängen	Ausgaben						Gesamt-				Abgleich		Vergütung %
	Persönliche			Sachliche			Einnahme		Ausgabe		Im ganzen M	per km M	
	Im ganzen M	per km M	In % der Gesamt- Ausgabe 1/2 u. 1/100	Im ganzen M	per km M	Im ganzen M	per km M	Im ganzen M	per km M				
Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg—Fürth	117 336	19 426	42,70	157 432	26 065	332 035	54 973	274 768	45 491	57 267	9481	18,87	
Bad Nibling—Feilenbach	25 337	2 087	61,34	15 969	1 315	53 297	4 390	41 306	3 402	11 991	988	0,80	
Bayerische Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft i. M.	300 058	2 288	40,19	446 493	3 404	1 374 421	10 478	746 551	5 691	627 870	4787	4,19	
Deggendorf—Metten	5 287	1 253	27,68	13 814	3 273	34 024	8 062	19 101	4 526	14 923	3536	2,84	
Gotteszell—Wiechtach	26 430	1 058	36,86	45 272	1 813	140 249	5 617	71 702	2 872	68 547	2745	4,18	
Kahl—Schöllkrippen	2 603	113	61,40	1 636	71	15 556	676	4 239	184	11 317	492	—	
Lam—Köfzing	17 349	977	33,91	33 815	1 905	68 180	3 841	51 164	2 882	17 016	959	1,62	
Röthenbach b./L.—Weiler	9 191	1 612	41,88	12 757	2 238	34 328	6 022	21 948	3 850	12 380	2172	3,64	
Schafklach—Gmund	22 726	2 948	46,80	25 836	3 351	111 301	14 436	48 562	6 299	62 739	8136	18,84	
Türkheim i./B.—Wörriehofen	11 023	2 080	36,23	19 402	3 660	32 725	6 175	30 425	5 741	2 300	434	0,51	
Frien—Stock	—	—	—	—	—	24 589	13 737	18 700	10 447	5 889	3290	3,27	
Summa	537 340	2 487	40,45	772 426	3 585	2 220 705	10 172	1 328 466	6 094	892 239	4063	4,14	

133

Bei Ermittlung der Verhältniszahlen ist Kahl—Schöllkrippen, welches im Jahre 1898 noch nicht im vollen Jahresbetriebe stand, in Abrechnung gebracht, ebenso Frien—Stock bezügl. Spezifizierung der Einnahmen und Ausgaben.

Anlage einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth durch Bildung einer Aktiengesellschaft zwei Aktien au porteur auf Rechnung des Central-Industriefonds zu erwerben, um hierdurch die lebhafteste Theilnahme der Staatsregierung von dem wichtigen Unternehmen zu bewähren“, aber selbst die Einzahlung dieses minimalen Betrages konnte nur mit Mühe erlangt werden. Nachdem die erste Erhebung von 10 % des Aktienkapitales von dem Central-Industrieverein für die zwei Aktien einbezahlt war, verweigerte derselbe die übrigen Ratenzahlungen, da auf wiederholtes Ansuchen keine Anweisung von der kgl. Staatsregierung zu erhalten war. Erst als sich das Direktorium an den König mit der Bitte wandte, daß dem Central-Industrieverein aufgetragen werde, entweder die Zahlung des Rückstandes mit 180 Fl. zu leisten oder die Quittung über die Abschlagszahlung von 20 Fl. zurückzugeben, damit man über die beiden Aktien anderweitig verfügen könne, beauftragte das Staatsministerium am 25. November 1835 die Regierung, die 180 Fl. an das Direktorium zu zahlen.¹⁾ Auch die Überlassung des Staatsingenieurs Denis als technischen Leiter des Baues erwies sich in der Folge eher als Hindernis, da demselben nur ein sehr kurzer Urlaub bewilligt wurde, um dessen Verlängerung fünfmal petitioniert werden mußte. Teilweise mußte er den Bau von München aus brieflich leiten. Aber selbst aus dem Kreise des Unternehmens heraus erwachsen demselben in letzter Stunde Gegner, die hauptsächlich dagegen opponierten, Dampfkraft anzuwenden, die Fortbewegung sollte ihrer Ansicht nach nur durch Pferde erfolgen. In dem ersten Jahresberichte der Gesellschaft wird über die Generalversammlung vom 25. November 1835 referiert. In dieser stand unter anderem die Broschüre²⁾ eines Direktionsmitgliedes zur Diskussion, in der dasselbe in letzter Stunde vor Anwendung der Dampfkraft warnt, es schreibt darüber: „Wüßte ich, daß das Gesellschaftsdirektorium von dem Beschlusse einer solchen Dampfanwendung nie abgehen würde, so würde ich meine Aktien je eher, je lieber à tout prix an den Mann zu bringen suchen, und denjenigen noch verkürzt zu haben glauben, der mir 50 Prozent dafür zahlte. Ich hoffe indessen, daß die vorläufig von der Majorität beliebte Dampfanwendung nicht von langer Dauer seyn und den von Zeit zu Zeit lahmwerdenden Dampfwagen, vor allem aber die leer bleibende Kasse, die Direktion bald nöthigen werde, die Dämpfe niederzuschlagen u. s. w.“ Aber die Mehrheit

¹⁾ Hagen, Die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Jubiläumsschrift Nürnberg 1885.

²⁾ Bericht an die Herren Aktionäre und an das Publikum über die Ludwigs-Eisenbahn-Angelegenheit von dem Mitgliede des Gesellschaftsdirektoriums M. S. Wellmer, Nürnberg 1835.

blieb fest. Man hatte eine Lokomotive kleinster Gattung, wie sie Stephenson in dieser Dimension nur ungern auf dringendes Bitten gefertigt, von ihm bezogen. Unter großen Schwierigkeiten war sie glücklich an Ort und Stelle angelangt. Ein englischer Lokomotivführer war ihr beigegeben, der im ersten Jahre die Führung übernehmen und inzwischen andere schulen sollte. Über den Ober- und Unterbau der Bahn sagte der erste Jahresbericht: 1)

„Die Nürnberg—Fürther Eisenbahn hat eine Länge von 20 730 bayerische Fuß, wovon 15 770 bayerische Fuß auf Sandsteinwürfeln 14“ hoch 21“ □, 4960 bayerische Fuß auf Holzblöcken, 7 Fuß lang, in der Quere gelegt sind. Von 300 zu 300 Fuß sind quer über die Bahn Normalsteine von 7 Fuß Länge, 21“ Breite und 2 Fuß Höhe gelegt.

Es wurden verwendet:

- 2764 Stück gewalzte Eisenschienen von 15 bayerische Fuß Länge und 109 à 111 Pf. bayerische Schwere, geliefert von Herren Remy und Cons. in Kasselstein bei Neuwied à 8½ Fl. pro 100 Pfund preuß. Gewicht in Neuwied gelegt, kamen auf 11½ Fl. im 24 Fl. Fuß per bayerischen Centner hierher zu stehen.
- 16 584 Stück gußeiserne Chairs, worunter 2764 Stück größerer Gattung, angewendet bei den Stoßfugen, 11 Pfund bayr. schwer, geliefert von Herrn Friedr. Gemeiner in Hüttensteinach und Herrn von Stachelhausen in Treidendorf bei Regensburg, auch 13 820 Stück kleinerer Gattung, 9 Pfund bayr. schwer à 6 Fl. im 24 Fl. Fuß per bayr. Centner franko hierher.
- 5528 Stück schmiedeeiserne Keile, angewendet bei den Stoßfugen, geliefert von dem Hammerschmiedmeister Herrn Engelhardt in Weidenmühle bei Nürnberg à 7½ Kr. per Stück.
- 13 820 Stück getemperte gußeiserne Keile, angewendet bei den Zwischenchairs, geliefert von Herren Gemeiner & Co. in Lohr am Main à 6 Kr. per Stück.
- 12 612 Stück Sandsteinwürfel von ca. 3½ Kubikfuß, geliefert von dem Maurermeister Jordan in Zirndorf à 29 Kr. per Stück im Durchschnitt und von dem Maurermeister Müller in Fürth aus einem Steinbruch bei Burgfarrnbach à 37 Kr. per Stück.
- 50 Stück Normalsteine à 24 Kubikfuß, geliefert von dem Maurermeister Jordan in Zirndorf à 4½ Fl. per Stück.
- 1986 Stück Holzblöcke 7 Fuß lang, geliefert von Verschiedenen à 52½ Kr. per Stück.
- 33 168 Stück geschmiedete Nägel 4½ Lot schwer à 3 Kr. per Stück, geliefert von verschiedenen Nagelschmieden in Nürnberg und Fürth.

1) Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft oder Verhandlungen der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, Nürnberg 1836.

25 424 Stück eichenhölzerne Diebel à 3 Pfg. per Stück, geliefert von verschiedenen Drechslern in Fürth und Nürnberg.

12 712 Stück Filzunterlagen à 3½ bis 4½ Kr. per Stück, geliefert von verschiedenen Hutmachern in Fürth.

1565 Pfund Theer womit die Filzunterlagen getränkt wurden, 5⅓ Fl. per Ctr.

1233 Klafter à 108 Kubikfuß Feldsteine zum Grundbau und Pferdepfad, welche in der Nähe der Bahn gegraben wurden und wovon das Klafter im Durchschnitt auf 3½ Fl. auf den Bauplatz geliefert zu stehen kam.

Die Arbeiten an der Bahn wurden am 1. März 1835 begonnen und am 7. Dezember 1835 beendet.

Nach Maßgabe der Leistungen der Arbeiter wurden 20 bis 30 Kr. Tagelohn bezahlt."

Am 7. Dezember 1835 wurde die Bahn unter großen Feierlichkeiten eröffnet. Am 8. Dezember 1835 begannen die regelmäßigen Fahrten. Der Hauptbetrieb erfolgte vorläufig noch mit Pferden, die Dampfwagenfahrten beschränkten sich auf zwei täglich in jeder Richtung.

Die Frequenz gestaltete sich von Anfang an günstig. Laut der ersten Abrechnung vom 8. Dezember 1835 bis 7. März 1836 stellten sich die Einnahmen und Ausgaben folgendermaßen:

Dampffahrten.

Leistungen: 402 Fahrten mit 40 005 Personen.

Einnahmen: aus dem Gesamtbetrag von

10 565 Fl. 51 Kr.	5672 Fl. 44 Kr.
---------------------------	-----------------

Kosten: 29 767 Pfund Steinkohlen, im Durchschnitt à 3¼ Fl. per Ctr.	967 " 26 "
---	------------

28 059 Pfund Holz oder 1 Klafter = 30 Ctr.

9⅓ Klafter hartes und weiches Holz im Durchschnitt à 12½ Fl.	116 " 40 "
--	------------

1084 " 9 "

Ertrag: 4588 Fl. 38 Kr.

Pferdefahrten.

Leistungen: 1263 Fahrten mit 34 507 Personen.

Einnahmen: aus dem Gesamtbetrag von

10 565 Fl. 51 Kr.	4893 Fl. 7 Kr.
---------------------------	----------------

Kosten: für 10 Pferde

75 Schäffel 2½ Mezen Haber 6 Schober } 622 " 35 "
48 Schütte Stroh, 81½ Ctr. Heu

Ertrag: 4270 Fl. 32 Kr.

Einnahmen, Ausgaben und reiner Ertrag des Betriebs der Ludwigs-Eisenbahn in dem ersten Quartal vom 8. Dezember 1835 bis 7. März 1836:

Einnahmen von 74 512 Personen (ca. 8 $\frac{1}{2}$ Kr.	
pro Person im Durchschnitt	10 565 Fl. 51 Kr.
Ausgaben für Personalexigenz:	2174 " 9 "
für Realexigenz	2299 " 50 "
	<hr/>
	4473 Fl. 59 Kr.

reiner Ertrag: 6091 Fl. 52 Kr.

gewährte auf ein Anlagekapital von ca. 180 000 Fl. eine jährliche Dividende von 13 $\frac{1}{2}$ ‰.“

Zur Zeit beläuft sich das seit Jahren unveränderte Anlagekapital auf 303 429 Mk. oder 50 236 Mk. per km. Es ist in Stammaktien zerlegt. Die Betriebsergebnisse sind andauernd glänzende. 1862 hörte der Pferdebetrieb auf und wurde ausschließlich Dampfkraft verwendet. Die Frequenz stieg von 475 219 Personen in den ersten 13 Monaten des Betriebes auf 2 877 390 im Jahre 1898, die Einnahmen von 62 993 Fl. in den ersten 13 Monaten des Betriebes auf 332 035 Mk. im Jahre 1898. Die Passivresultate der Jahre 1886 und 1891 erklären sich durch bedeutende bauliche Aufwendungen, welche aus Reservefonds gedeckt wurden. 1898 lieferte der Betrieb eine Verzinsung des Anlagekapitals von 18,87‰.

Betrachten wir in der Beilage den Entwicklungsgang der übrigen Privatbahnen, so dürfen wir die Resultate als im allgemeinen günstige, teilweise sogar glänzende bezeichnen. So hat z. B. Schaftlach—Gmünd, sein Anlagekapital 1898 mit 18,84‰ verzinnt. Das höchste kilometrische Anlagekapital erforderte Deggendorf—Metten mit 124 408 Mk., nicht viel weniger die elektrische Bahn Bad Mibling—Feilnbach, nämlich 123 287 Mk. Den geringsten Kapitalaufwand verlangte die aus diesem Grunde auch am besten rentierende Strecke Schaftlach—Gmünd, nämlich nur 43 191 Mk. per km. In der Personen- und Güterfrequenz steht die Ludwigseisenbahn mit 476 389 Personen und 6585 Gütertonnen per km weit oben. Sieht man von dieser wegen ihrer Eigenart mit den übrigen Lokalbahnen nicht wohl zu vergleichenden Linie ab, so weisen die Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft den stärksten Personenverkehr mit 15 413 Personen per km auf, während ihr Güterverkehr von Gotteszell—Biechtach und Schaftlach—Gmünd übertroffen wird, von denen letzteres die stärkste Güterfrequenz mit 4509 t per km hat. Die kleine Schmalspurbahn Prien—Stock übertrifft zwar die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in der Höhe der Personalfrequenz; da sie aber fast ausschließlich Personenverkehr und nur Sommerbetrieb hat, auch nur

1,79 km lang ist, kommt sie bei einem Vergleiche besser weg, ebenso Rahl—Schöllkrippen, welches 1898 noch nicht in vollem Jahresbetriebe stand. Die höchste kilometrische Einnahme bringt Schaftlach—Gmünd, sowohl aus dem Personen= als aus dem Güterverkehre, immer abgesehen von der Ludwigseisenbahn. Auch mit seiner kilometrischen Gesamteinnahme von 14436 Mk. steht es obenan, während seine kilometrischen Gesamtausgaben von 6299 Mk. von der Chiemseebahn mit 10447 Mk. übertroffen werden. Die günstigste Verteilung der Ausgaben finden wir bei Deggendorf—Metten. Bei dieser Bahn betragen die Personalausgaben nur 27,68% der Gesamtausgabe. Am ungünstigsten ist das Ausgabeverhältnis der elektrischen Bahn Bad Aibling—Feilnbach, deren Personalkosten 61,34% der Gesamtausgabe bilden. Die höchsten kilometrischen Personalkosten erfordert Schaftlach—Gmünd, nämlich 2948 Mk., die geringsten Lam—Röfzing 977 Mk. Den größten kilometrischen Reinertrag erzielte im Jahre 1898 Schaftlach—Gmünd mit 8136 Mk., ihm folgt die Lokalbahn=Aktiengesellschaft mit 4787 Mk. Die Ludwigseisenbahn weist einen Betriebsüberschuß von 9481 Mk. per km auf.

Den geringsten Überschuß ergab 1898 Türkheim—Wörriehofen, 434 Mk. per km.

Die Verzinsung¹⁾ der 1898 in vollem Jahresbetriebe gestandenen Bahnen gestaltete sich folgendermaßen, wobei Rücklagen nicht in Rechnung gezogen sind:

	%
Ludwigseisenbahn	18,87
Schaftlach—Gmünd	18,84
Murnau—Garmisch—Partenkirchen	8,66
Oberdorf—Füssen	8,60
Sonthofen—Oberstdorf	6,80
Gotteszell—Biechtach	4,18
Walhallabahn	4,17
Fürth—Zirndorf—Cadolzburg	3,99
Röthenbach b./L.—Weiler	3,64
Deggendorf—Metten	2,84
Isarthalbahn	2,63
Lam—Röfzing	1,62
Bad Aibling—Feilnbach	0,80
Türkheim—Wörriehofen	0,51

¹⁾ Bei den Bahnen Prien—Stock, Röthenbach—Weiler, Aibling—Feilnbach, Rahl—Schöllkrippen und den Linien der Lokalbahn=Aktiengesellschaft in München mußte an Stelle des Anlagekapitals das Baukapital in Rechnung gezogen werden.

Alle 1898 im Betriebe gestandenen Privatlokalbahnen erbrachten Betriebsüberschüsse. Ende des Jahres 1898 waren im ganzen 16 Linien mit 239,79 km im rechtsrheinischen Bayern im Privatbetriebe, von welchen 14 Linien mit 229,21 km normalspurig und 2 Linien mit 10,58 km schmalspurig gebaut waren. Das Gesamtanlagekapital betrug 22 896 336 Mk. oder 98 226 Mk. per km. Personen wurden 5 465 013 befördert oder 25 079 per Jahreskilometer, die Güterfrequenz bezifferte sich auf 535 153 t oder 2452 t per Jahreskilometer. Die Gesamteinnahme betrug 2 220 705 Mk. gleich 10 172 Mk. per km, die Gesamtausgabe 1 328 466 Mk. gleich 6094 Mk. per km. Die Personalausgaben betrugen 40,45% der Gesamtausgabe. Der Betriebsüberschuß bezifferte sich auf 892 239 Mk. oder 4063 Mk. per km und verzinst das Gesamtanlagekapital mit 4,14%. 1899 wurden weitere Privatlokalbahnen nicht eröffnet. 1900 wurde die Privatlokalbahn Murnau—Oberammergau in Betrieb gesetzt. Sie ist normalspurig und wird bis zu der Vollendung der elektrischen Streckenausrüstung mittels Dampfkraft betrieben. Eigentümerin ist die Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke vorm. Kummer & Co. in Dresden-Niedersedlitz. Die Länge dieser Bahn beträgt 23,7 km.

Somit waren am 31. Dezember 1900 im rechtsrheinischen Bayern 263,49 km Lokalbahnen in Privatbetrieb, von welchen 252,91 km normalspurig und 10,58 km schmalspurig gebaut sind.

II. Kapitel.

Pfalz.

Die Gestaltung des Eisenbahnwesens in der Pfalz, wo der Bau und Betrieb der Bahnen von Privatgesellschaften unter Aufsicht des Staates und mit subsidiärer, zeitlich begrenzter Garantie desselben für eine bestimmte Minimalverzinsung des angewendeten Bau- und Einrichtungskapitales geführt wird, brachte es mit sich, daß auch der Lokalbahnbau diesen Privatgesellschaften zu übertragen war, die sich auf Anregung des Staates 1869 zu einer Gesellschaft verschmolzen hatten. Auf den Bau von Bahnen lokaler Bedeutung in der Pfalz fand das Gesetz vom 28. April 1882 mit den durch die Verhältnisse gebotenen Modifikationen Anwendung. Es wurde ebenfalls die Präzipualleistung der kostenlosen und lastenfreien Überlassung von Grund und Boden verlangt. Auch die KonzeSSIONIERUNG anderer Privatunternehmen als der Gesellschaft der Pfälzischen Eisenbahnen wurde nicht als ausgeschlossen betrachtet, doch soll sie nur dann statthaben, wenn solche Unternehmungen nicht auf Kosten der Reineinnahmen der Pfälzischen Eisenbahnen, an welchen der Staat durch seine Zinsgarantie interessiert ist,

rentieren, sondern nur dann, wenn sie sich für das Gesamtsystem als bedeutungslos darstellen. Die den Pfälzer Eisenbahnen gewährte Zinsgarantie wurde auf die Lokalbahnen ausgedehnt, die betreffenden Spezialgesetze vom 26. April 1888, 20. Mai 1892, 11. Juni 1896 und 29. Mai 1900 enthalten gleichmäßig folgende Bestimmungen:

Die fgl. Staatsregierung ist ermächtigt für den Fall der Herstellung der betr. Linie für das auf einen Maximalbetrag fixierte Bau- und Einrichtungskapital einen jährlichen Zinsertrag bis zu 4% vom Tage der Vollendung und Eröffnung der betr. Linie bis zum 31. Dezember 1904 zu gewährleisten, oder statt dieses Zinserträgnisses einen Überschuß der Betriebsrente in einer dem vierprozentigen Zinse der festgesetzten Bau- und Einrichtungskapitalien entsprechenden Höhe sicher zu stellen. Mit der baulichen Ausführung ist erst dann vorzugehen, wenn der für den Bahnbau und dessen Zugehör nötige Grund und Boden kosten- und lastenfrei der bauführenden Eisenbahngesellschaft zur Verfügung gestellt sein wird.

Der Lokalbahnbau kam in der Pfalz später als im rechtsrheinischen Bayern in Fluß. Einerseits zeigte sich die Gesellschaft der Pfälzer Eisenbahnen Lokalbahnwünschen wenig geneigt, andererseits waren die Interessenten nur schwer zu bewegen, die Präzipualleistung zu erfüllen. Sie meinten es sei Sache der Aktiengesellschaft, den nötigen Grund und Boden zu erwerben.

Das erste Lokalbahngesetz erschien am 26. April 1888 und bewilligte den Bau der Linien: Kohrbach—Klingenmünster, Ludwigshafen—Großkarlbach (schmalspurig) und Ludwigshafen—Dannstadter Höhe (schmalspurig), letztere Linie war von der Kammer der Abgeordneten eingefügt worden.

Das Gesetz vom 20. Mai 1892 enthielt die Bahnen: Lauterecken—Naudenheim, Grünstadt—Dffstein, Ebertsheim—Hettenleibellheim.

Das Gesetz vom 11. Juni 1896 bestimmte den Bau der Bahnen: Altenplan—St. Julian, Grünstadt—Altleiningen und Landau—Herrheim.

Das Gesetz vom 29. Mai 1900 sanktionierte die Linien: Biebermühle—Waldsichbach, Speyer—Geinsheim (schmalspurig) und Alsenz—Obermoschel (schmalspurig).

Dies letzte Gesetz enthält außer den mit den früheren Gesetzen gemeinsamen Bestimmungen noch die, daß erforderlichenfalls die bezeichneten Kapitalien um die Kosten der Geldaufbringung zu erhöhen sind.

Bei der Verhandlung des Entwurfes zu diesem Gesetze in der Kammer wurde es seitens der Pfälzer Abgeordneten lebhaft beklagt,

daß die Pfalz mit Lokalbahnen so wenig bedacht sei, auch das vorliegende Gesetz enthalte nur 29,5 km mit einem Aufwande von nicht ganz 2 Millionen Mk., während im rechtsrheinischen Bayern 34 Bahnen in einer Länge von mehr als 600 km und mit einem Aufwande von 46 Millionen Mk. gebaut werden sollten, auf die Pfalz treffe sonach knapp ein Drittel dessen, was ein rechtsrheinischer Kreis erhalte. Zudem seien die früher bewilligten Bahnen noch nicht einmal gebaut, so die bereits in dem Gesetze von 1892 enthaltene Strecke Grünstadt—Dffstein,¹⁾ ferner Grünstadt—Altleiningen und Altenplan—St. Julian.

In den letzten 4 Jahren wäre nur eine kleine Teilstrecke Landau—Herxheim mit einem Kostenaufwande von einer halben Million gebaut worden. Auch glaubten sich die Interessenten der Pfälzer Lokalbahnen benachteiligt, weil nur 6 km normalspurig, 23 km schmalspurig²⁾ gebaut werden sollten, während im rechtsrheinischen Bayern alle Bahnen, auch jene, die auf keinen größeren Güterverkehr rechnen könnten, normalspurig gebaut würden.³⁾

Dem gegenüber versuchte der Minister die Pfalz mit der strategischen Hauptbahn zu vertrösten, deren Bau, nach Bewilligung des Reichszuschusses seitens des Reichstages, begonnen werden soll. Die Verzögerung des Baues der früher bewilligten Lokalbahnen führte der Direktor der Pfälzischen Eisenbahnen auf die Schwierigkeiten zurück, die sich hinsichtlich der Grunderwerbungen ergeben und die noch nicht gelöst seien. Auf diese Schwierigkeiten wurde oben schon hingewiesen, aber es liegt doch nur zum geringeren Teile an ihnen, daß der Lokalbahnbau in der Pfalz noch so sehr im Rückstande ist.

Eine Erwerbsgesellschaft wird sich immer sträuben, Bahnen zweifelhafter Rentabilität zu bauen, und einer reinen privaten Erwerbsgesellschaft ist das auch nicht zu verargen, für sie steht das Interesse ihrer Anteilseigner in erster Linie, volkswirtschaftliche Rücksichten müssen zurücktreten. Das Privatkapital, auf das sie angewiesen, steht ihr nur so lange zur Verfügung, als sie einen dem Risiko entsprechenden Gewinn erzielt. Zumal wenn eine Lokalbahngesellschaft ausschließlich Lokalbahnen besitzt, wie z. B. die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, muß sie besondere Sorgfalt auf die Auswahl ihrer Linien verwenden, um das

¹⁾ Inzwischen wurde dieselbe eröffnet.

²⁾ Ob sich in diesem Falle die Anwendung der Schmalspur rechtfertigt, läßt sich ohne Ausarbeitung eines normalspurigen Projektes nicht entscheiden. Es scheint aber, daß die Anwendung der Normalspur gar nicht in Frage gezogen wurde.

³⁾ Zu bedauern ist auch die fehlende Festlegung der Bauzeit. Während im rechtsrheinischen Bayern die gesetzlich festgestellten Lokalbahnen in einem Zeitraume von vier Jahren gebaut werden, ist dies in der Pfalz nicht der Fall.

Gesamtresultat nicht zu gefährden. Anders eine Gesellschaft wie die Pfälzischen Eisenbahnen, die gut rentierende Hauptbahnen besitzt, hohe Dividenden verteilt, wenigstens in neuerer Zeit, und schon darum mehr auf den Ausbau des Lokalbahnnetzes bedacht sein könnte, ohne das Gesamtresultat wesentlich zu beeinflussen. Eine besondere Verpflichtung hätte sie hierzu, weil sie die staatliche Zinsgarantie genießt, was ihr den Charakter der reinen privaten Erwerbsgesellschaft nimmt, und weil ihr in dem Fusionsvertrage Vergünstigungen gewährt wurden, eben damit sie bei Ausbau des Pfälzer Bahnnetzes auch wirtschaftliche Rücksichten walten lassen könnte.

Diesen Rücksichten versteht die Gesellschaft der Pfälzischen Eisenbahnen sich mit großem Geschick zu entziehen, ohne hierin von der Staatsregierung durch die derselben zu Gebote stehenden Mittel gehindert zu werden, da der bayerische Staat seine früheren Zuschüsse zu der Dividende wieder einheimen möchte. Somit wird ein beschleunigter Ausbau des Lokalbahnnetzes vor der Hand nicht zu erhoffen sein.¹⁾

Im Jahre 1900 waren in der Pfalz in Summa 99,89 km Lokalbahnen in Betrieb, von welchen 63,10 km normalspurig und 36,79 km schmalspurig gebaut sind.

Die Entwicklung des Verkehrs u. s. w. der einzelnen Linien läßt sich leider statistisch nicht verfolgen, da in den Jahresberichten der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen nur eine stationsweise geordnete Übersicht der Frequenz und Einnahme erscheint, während in der Statistik des Reichseisenbahnamtes die normalspurigen Lokalbahnen in den Gesamtergebnissen der Pfälzischen Eisenbahnen verschwinden, die schmalspurigen zusammengekommen betrachtet sind.

Die beiden 1900 im Betriebe gestandenen schmalspurigen Lokalbahnen haben Meterspur, sie benutzen öffentliche Straßen in einer Länge von 31,76 km, nur 5,3 km liegen auf eigenem Bahnkörper. Der kleinste Krümmungshalbmesser beider Bahnen beträgt auf freier Strecke 70 m, die stärkste Steigung bei Ludwigshafen—Dannstadt 1:84, bei Ludwigshafen—Großkarlbach 1:33. Auf der Strecke Ludwigshafen—Dannstadt wird ein Wegübergang bewacht, während die übrigen

¹⁾ Die Benachteiligung der Pfalz hinsichtlich des Baues von Lokalbahnen und das eigenartige Finanzgebahren der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen werden eingehend beleuchtet in den Schriften: Friedrich Laval, „Gesammelte Aufsätze über die Pfälzischen Eisenbahnen“, Kaiserslautern 1898, und „Zur bayer. Lokalbahnvorlage. Separatabdruck des Leitartikels der „Pfälzischen Volkszeitung“ vom 21. Februar 1900. Immerhin darf nicht übersehen werden, daß im Jahr 1898 an Bahnen überhaupt auf 100 qkm in der Pfalz 12,3 km, im diesseitigen Bayern nur 8,3 km kamen.

82 Wegübergänge beider Strecken unbewacht bleiben. Stationen sind zusammen 28 vorhanden.

Das Baukapital beider Bahnen beziffert sich 1898 auf 1911486 Mk. oder 51957 Mk. per km.

Personen wurden 1898 befördert 2429904, Gütertonnen 28599. Personenkilometer wurden 9758999 und Tonnenkilometer 408054 geleistet, das sind per km 12960 bzw. 542.

Die Betriebseinnahme belief sich auf 293750 Mk. oder 7985 Mk. per km, die Betriebsausgaben auf 228535 Mk. = 77,80% der Betriebseinnahmen, oder 6212 Mk. per km.

Der Betriebsüberschuß betrug 65215 Mk. oder 1773 Mk. per km = 22,20% der Brutto-Einnahme.

III. Teil.

Vergleich der staatlichen Bahnen III. Ordnung mit den Privatbahnen III. Ordnung.

Die folgende Tabelle (S. 145) zieht einen Vergleich zwischen staatlichen und privaten Bahnen III. Ordnung. Zu Grunde gelegt ist der Stand des Jahres 1898.

In diesem Jahre waren 167,42 km Vicinalbahnen, 1179,37 km staatliche Lokalbahnen in Betrieb, während sich die Kilometerzahl der in vollem Jahresbetriebe gestandenen Privat-Lokalbahnen auf 216,79 belief.

Das kilometrische Anlagekapital der Vicinalbahnen betrug 92328 Mk., das der staatlichen Lokalbahnen 57 635 Mk., das der Privatlokalbahnen 98 226 Mk.

Da die Höhe des kilometrischen Anlagekapitals der Privatlokalbahnen eine sehr verschiedene ist, sei das kilometrische Anlagekapital der staatlichen Bahnen III. Ordnung auch mit dem der einzelnen Privatlokalbahnen in Vergleich gestellt:

Es kostete der Kilometer Mk. bei

Deggendorf—Metten	124 408
Mibling—Feisnbach	123 287
der Lokalbahn=Aktiengesellschaft	114 136
Brien—Stock	100 559
den staatlichen Vicinalbahnen	92 328
Türkheim—Wörrißhofen	85 779
Kahl—Schöllrippen	69 652
Gotteszell—Biechtach	65 671
Röthenbach—Weiler	59 746
Lam—Röhting	59 155
den staatlichen Lokalbahnen	57 635
der Ludwigseisenbahn	50 236
Schaftlach—Gmund	43 191

Der Bahnlilien				Es wurden befördert				Einnahmen aus					
Namen	Betriebslängen km	Gesamtanlage resp. Baukapital		Personen		Güter		Personen-		Güter-			
		In ganzen M	per km M	In ganzen	per km	In ganzen Tonnen à 1000 kg	per km	im ganzen M	per km M	im ganzen M	per km M		
Staatliche Vicinalbahnen	167,42	15 457 573	92 328	Fahrten		1 562 365	9 332	737 676	4 406	519 420	3 102	774 330	4 625
Staatliche Lokalbahnen	1179,37	67 973 410	57 635	Fahrten		5 263 357	4 463	1 654 507	1 403	1 789 389	1 517	2 169 843	1 840
Privatlokalbahnen	216,79	21 294 336	98 226	Personen		5 436 952	25 079	531 531	2 452	1 239 861	5 767	777 718	3 617
Summa	1563,58	104 725 319	66 978	—	—	2 923 764	1 870	3 548 670	2 273	3 721 891	2 384		

Namen	Ausgaben					Gesamt =				Abgleich		Summe Verzinsung %
	Persönliche			Sachliche		Einnahme		Ausgabe				
	In ganzen M	per km M	Prozente d. Gesamt- Ausgabe %	In ganzen M	per km M	In ganzen M	per km M	In ganzen M	per km M	In ganzen M	per km M	
Staatliche Vicinalbahnen	431 403	2 577	49,83	434 355	2 594	1 346 631	8 043	865 758	5 171	480 873	2 872	3,11
Staatliche Lokalbahnen	1 135 510	963	46,84	1 289 226	1 093	4 083 978	3 463	2 424 736	2 056	1 659 242	1 407	2,73
Privatlokalbahnen	534 737	2 487	40,45	770 790	3 585	2 205 149	10 172	1 324 227	6 094	880 922	4 063	4,14
Summa	2 101 650	1 346	45,54	2 494 371	1 597	7 635 758	4 883	4 614 721	2 951	3 021 037	1 932	2,88

Sieht man von der Ludwigseisenbahn, deren geringes Anlagekapital durch erhebliche Rückzahlungen während der langen Betriebszeit erreicht wurde, ab, so fällt nicht nur der Vergleich der staatlichen Lokalbahnen mit der Gesamtheit der Privatlokalbahnen, sondern auch der mit den einzelnen Linien derselben außerordentlich zu Gunsten der Staatsbahnen aus, nur eine Privatbahn, Schaftlach—Gmund, weist ein geringeres kilometrisches Erfordernis als die staatlichen Lokalbahnen auf. Hierdurch widerlegt sich die häufig aufgestellte Behauptung, der Staat sei nicht geeignet, den Bau von Bahnen III. Ordnung zu betreiben, weil er teurer baue als Private. Die bayerischen Lokalbahnen beweisen das Gegenteil. Daß die Vicinalbahnen in ihrer Anlage verfehlt und zu teuer gebaut sind, läßt sich nicht bestreiten, es ist aber in Betracht zu ziehen, daß dieselben in einer Zeit gebaut wurden, als man noch keine Erfahrungen gesammelt hatte und auch im übrigen Deutschland noch keine rationellen Lokalbahnen bestanden.

Die Zahlen des Personenverkehrs der staatlichen und privaten Bahnen III. Ordnung lassen sich nicht direkt vergleichen, da bei ersteren die Zahl der Fahrten, bei letzteren die Zahl der Personen registriert wird. Immerhin zeigen die 9332 Fahrten per Vicinalbahnkilometer und die 4463 Fahrten per staatlichen Lokalbahnkilometer gegen 25 079 beförderte Personen per Privatbahnkilometer die erheblich stärkere Personenfrequenz der Privatbahnen, bei welchen allerdings der gewaltige Personenverkehr der Ludwigseisenbahn bei der Kürze dieser Strecke die kilometrische Ziffer stark beeinflusst. Scheidet man letztere aus, so erhält man 11 070 Personen per Privatbahnkilometer.

Auch die Güterfrequenz der Privatbahnen ist größer als die der staatlichen Lokalbahnen, 2452 gegen 1403 t per km, während die Güterfrequenz der Vicinalbahnen mit 4406 t per km oben an steht und damit sogar die Güterfrequenz der bayerischen Vollbahnen übertrifft, die nur 3515 t per km beträgt.

Entsprechend der starken Personenfrequenz der Privatlokalbahnen übertreffen die Einnahmen derselben aus dem Personenverkehr, 5767 Mk. per km, die Einnahmen der staatlichen Bahnen III. Ordnung, die 3102 und 1517 Mk. betragen.

Unter den Einnahmen aus dem Güterverkehre stehen die Vicinalbahnen mit 4625 Mk. per km an der Spitze, ihnen folgen die privaten Lokalbahnen mit 3617 Mk. und die staatlichen mit 1840 Mk.

Während bei den staatlichen Bahnen III. Ordnung die Einnahmen aus dem Güterverkehre die aus dem Personenverkehre übertreffen, finden wir bei den Privatbahnen das Gegenteil.

Die kilometrische Gesamteinnahme der Privatbahnen betrug

10172 Mk., die der Vicinalbahnen 8043 Mk. und der staatlichen Lokalbahnen 3463 Mk.

Diesen Posten stehen gegenüber die kilometrischen Gesamtausgaben der Privatbahnen mit 6094 Mk., der Vicinalbahnen mit 5171 Mk. und der staatlichen Lokalbahnen mit 2056 Mk.

Ein Kriterium der rationellen Betriebsführung einer Lokalbahn bilden die Höhe der Personalkosten und ihr Anteil an den Gesamtkosten. Bezüglich der Höhe der Personalkosten schneiden die staatlichen Lokalbahnen am günstigsten ab, sie erforderten für diesen Titel im Jahre 1898 nur 963 Mk. per km. Auf den Vicinalbahnkilometer treffen 2577 Mk., und nicht viel weniger erforderten die Privatbahnen, nämlich 2487 Mk. per km. Allerdings betragen auch die Gesamtbetriebsausgaben der Privatbahnen fast das Dreifache des auf den staatlichen Lokalbahnkilometer treffenden Betrages.

Diese hohen Betriebsausgaben sind nicht in einer unzweckmäßigen Betriebsführung zu suchen, sondern erklären sich durch den stärkeren Verkehr der Privatbahnen. Unrationell sind die hohen Betriebskosten und besonders die hohen Personalkosten der Vicinalbahnen. Vergleichen wir das Verhältnis der Personalausgaben zu der Gesamtausgabe, so schneiden die staatlichen Lokalbahnen weniger günstig ab. Ihre Personalkosten betragen 46,84 % der gesamten Betriebskosten, die der Vicinalbahnen sogar 49,83 %. Die Personalkosten der Privatbahnen participieren nur mit 40,45 % an den gesamten Betriebskosten. Allerdings ist das Kostenverhältnis der Privatbahnen unter sich wieder sehr verschieden. Es sei in folgendem mit dem der staatlichen Bahnen III. Ordnung in Vergleich gestellt.

Es bildeten die Personalausgaben Prozente der Gesamtausgabe bei:

Nibling—Feilnbach	61,34
den Vicinalbahnen	49,83
den staatlichen Lokalbahnen	46,84
Schaftlach—Gmund	46,80
Nürnberg—Fürth.	42,70
Röthenbach—Weiler	41,88
Lokalbahn-Aktiengesellschaft	40,19
Gotteszell—Biechtach	36,86
Türkheim—Wörrißhofen	36,23
Lam—Röfzing.	33,91
Deggendorf—Metten	27,68

Nur die elektrische Bahn Nibling—Feilnbach hatte von den 1898 in vollem Jahresbetriebe gestandenen Privatlokalbahnen ein ungünstigeres Ausgabenverhältnis. Es ist jedoch zuzugeben, daß durch den stärkeren

Verkehr, wie ihn die Privatlokalbahnen aufweisen, die sachlichen Ausgaben in erheblicherem Maße, als die persönlichen, wachsen, und der Anteil der letzteren an der Gesamtausgabe hierdurch geringer wird. Aber diese Wahrnehmung begründet doch nur eine geringere Verschiebung des Ausgabenverhältnisses, dessen Besserung bei den staatlichen Bahnen III. Ordnung, speziell bei den Vicinalbahnen anzustreben ist.

Den höchsten kilometrischen Überschuß erzielten die Privatbahnen mit 4063 Mk., es folgten die Vicinalbahnen mit 2872 Mk. und die Lokalbahnen mit 1407 Mk.

Die Tarife der staatlichen Bahnen III. Ordnung sind in Kapitel III, Abschnitt 1, und Kapitel IV, Abschnitt 2, eingehend besprochen. Die Privatlokalbahnen haben im internen Verkehre verschiedene, den jeweiligen örtlichen Verhältnissen angepasste Tarife, die sich teils über die Sätze des staatlichen Tarifes erheben, teils unter demselben bleiben. Während also bei ihnen eine Rücksichtnahme auf die Anforderungen ihres Verkehrsgebietes Platz greift, ist das bei den staatlichen Bahnen III. Ordnung nur in sehr beschränktem Sinne der Fall, nämlich nur insofern, als die Lokalbahnzuschläge außer bei entsprechender Rentabilität der Linie auch wegen gewisser, in den genannten Kapiteln angeführter, örtlicher Verhältnisse aufgehoben werden.

Die Staatsregierung erkennt an, daß auch für ihre Lokalbahnen verschiedene, den örtlichen Verhältnissen Rechnung tragende Tarife wünschenswert wären, hält sie aber nicht für durchführbar.

In dieser Individualisierung der Tarife liegt meines Erachtens der Hauptgrund der besseren Rentabilität der Privatbahnen, soweit derselbe nicht einfach in den günstigeren Verhältnissen des betr. Verkehrsgebietes zu suchen ist. Die Schwierigkeiten, die sich einer Individualisierung der Tarife der staatlichen Bahnen III. Ordnung entgegenstellen, sind vielleicht die einzigen Nachteile, die dem System staatlicher Lokalbahnen gegenüber dem Privatlokalbahn-System anhaften.

Die Privatlokalbahnen im rechtsrheinischen Bayern erbrachten im Jahre 1898 eine Verzinsung von 4,14^o/_o. Von den staatlichen Bahnen III. Ordnung verzinste die Vicinalbahnen ihr Gesamtanlagekapital mit 3,11^o/_o, die Lokalbahnen mit 2,73^o/_o.

Die Gesamtlänge aller Bahnen III. Ordnung im rechtsrheinischen Bayern betrug im Berichtsjahre 1563,58 km,¹⁾ wovon nur 45,82 km schmalspurig gebaut sind. Die Schmalspurbahnen haben durchweg Meterspur.

¹⁾ Ohne die Bahn Kahl—Schöllkrippen, welche nicht im Jahresbetrieb stand, und deren Länge 23 km (Normalspurig) beträgt.

Die Bahnen III. Ordnung repräsentierten ein Gesamtkapital von
104 725 319 Mf.

oder 66 978 „ per km.

Sie beförderten 2 923 764 t Güter oder 1870 t per km.

Die Einnahmen hieraus beliefen sich auf

3 721 891 Mf.

oder 2 384 „ per km.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen

3 548 670 Mf.

oder 2 273 „ per km.

Die Gesamteinnahme

7 635 758 Mf.

oder 4 883 „ per km.

Die Gesamtausgabe

4 614 721 Mf.

oder 2 951 „ per km.

Für Personalausgaben waren

2 101 650 Mf.

oder 1 346 „ per km

aufzuwenden, welche 45,54 % der Gesamtausgabe in Anspruch nahmen.

Der Betriebsüberschuß betrug

3 021 037 Mf.

oder 1 932 „ per km

und verzinst das Gesamtanlagekapital mit 2,88 %.

Schlußbetrachtung.

Ende des Jahres 1899 waren im Königreich Bayern 1741 km Bahnen III. Ordnung im Betriebe. Auf je 100 qkm trafen 2,30 km Bahnen lokaler Bedeutung, auf je 10 000 Einwohner 2,99 km.

Diese 1741 km Bahnen III. Ordnung bildeten 27,39 % des gesamten Bahnnetzes.

Vergleichsweise waren im Königreich Preußen 5072,6 km „nebenbahnähnliche Kleinbahnen“, wie die Bahnen III. Ordnung in Preußen zum Unterschied von den ebenfalls zu den Kleinbahnen gezählten Straßenbahnen innerhalb der Städte bezeichnet werden, im Betriebe, so daß auf je 100 qkm 1,45 km und auf je 10 000 Einwohner 1,59 km trafen.

Die Ausdehnung des bayerischen Lokalbahnnetzes darf somit als eine zufriedenstellende bezeichnet werden, wenn auch bei dem Vergleiche mit Preußen in Betracht zu ziehen ist, einmal, daß dort der Bau von Kleinbahnen erst spät in Fluß kam, dann aber auch, daß eine Anzahl preussischer Nebenbahnen Lokalbahnen in unserem Sinne sind. In Bayern wiederum erhöht sich die Zahl der Bahnen III. Ordnung durch einige im Jahre 1900 eröffnete Linien und durch die in den Gesetzen vom 29. Mai und 30. Juni 1900 festgesetzten Bahnen, welche, wenigstens im rechtsrheinischen Bayern, bis zu dem Jahre 1904 eröffnet sein sollen.

Weniger befriedigend als die Ausdehnung des Lokalbahnnetzes sind die finanziellen Ergebnisse der staatlichen Bahnen III. Ordnung. Die Verzinsung des staatlichen Aufwandes der Vicinalbahnen ging von 3,90 % in 1897 auf 3,45 % in 1898 und 3 % in 1899 zurück, die Verzinsung des staatlichen Aufwandes der Lokalbahnen von 3,67 % auf 3 % in 1898 und auf 2,66 % in 1899. Während der Staat

1897 einen Überschuß von 60 786 Mk. über das 3 $\frac{1}{2}$ prozentige Zins-
erforderniß seines in Bahnen III. Ordnung festgelegten Kapitals hatte,
erlitt er im folgenden Jahre eine Zubuße von 281 651 Mk., welche
sich 1899 auf 605 015 Mk. erhöhte. In Anbetracht der direkten
Vorteile, des Verkehrszuwachses, welchen die Bahnen III. Ordnung
den Haupt- und Nebenbahnen bringen, erscheint diese Zubuße nicht
zu hoch. Immerhin darf sie nicht weiter steigen, wenn nicht die Ge-
fahr einer Stockung des staatlichen Lokalbahnbaues eintreten soll. Eine
Steigerung des Defizits ist aber sicher zu erwarten, wenn nicht Maß-
nahmen ergriffen werden. Das Gesetz vom 30. Juni 1900 genehmigte
über 600 km Lokalbahnen, deren Rentabilität zum großen Teile sehr
gering veranschlagt wird, bei einer Linie ist sogar ein Betriebsdefizit
vorgesehen. Und mit diesem Gesetze sind natürlich noch lange nicht alle
Lokalbahnwünsche erfüllt, es darf vielmehr gesagt werden, daß der Bau
von Bahnen III. Ordnung seinen Höhepunkt noch nicht erreicht hat.

Waltet auch bei Feststellung der zu erbauenden Lokalbahnen die
Tendenz ob, alle Kreise thunlichst gleichmäßig zu bedenken und nach
diesem Gesichtspunkte eine Auswahl zu treffen, so finden doch, zumal
innerhalb der Kreise, die rentableren Projekte naturgemäß zuerst Be-
rückichtigung. Somit wird mit jedem neuen Lokalbahngesetze die
Rentabilität der durch dasselbe festgestellten Lokalbahnen geringer, und
der Zuschuß, den der Staat zu seinem Zinsersfordernisse leisten muß,
größer.

Worin liegt nun der Fehler und wie ist ein günstigeres Ergebnis
zu erzielen?

Von mancher Seite wird behauptet, der Staat sei überhaupt nicht
geeignet, Lokalbahnen zu bauen und zu betreiben, er solle das der Privat-
thätigkeit überlassen. Im bayerischen Landtage wurde dieser Wunsch früher
wiederholt ausgesprochen. Es wurde gesagt, der Staat baue teurer
und führe einen kostspieligen Betrieb. Der Vergleich der staatlichen
und privaten Lokalbahnen im vorigen Kapitel widerlegt beide Be-
hauptungen. Wenn der Staatsbetrieb eine Individualisierung der
einzelnen Strecken gestattet, ist er wohl zulässig. Wesentlich hängt es
von dem Umfange des Staatsgebietes ab. In Bayern ist der Staats-
betrieb noch durchführbar, während in größeren Staaten der Bau von
Bahnen III. Ordnung den niederen Verbänden, Provinzen oder Kreisen
zuzuweisen ist. Überläßt der Staat den Bau von Lokalbahnen ganz
der Privatthätigkeit, so kann er sich der Leistung von Zuschüssen
à fonds perdu nicht entziehen, ohne welche nur Gewinn versprechende
Linien gebaut wurden. Diese Zuschüsse würden aber dem bayerischen
Staate teurer zu stehen kommen als das Staatsbahnsystem, ohne daß
er die gleiche Einwirkung auf den Lokalbahnbau hätte.

Eine andere Frage ist es, ob ein gemischtes System von staatlichen und privaten Bahnen III. Ordnung, wie es in Bayern besteht, gutzuheißen ist. Diese Frage ist entschieden zu verneinen. Ein Staat, der selbst den Bau von Lokalbahnen betreibt, darf sich nicht die rentablen Linien aus der Hand nehmen lassen, um selbst die unrentablen zu bauen. Zum mindesten ist das spekulative Kapital fern zu halten, wenn man die Interessenten nicht ausschließen zu dürfen glaubt. In dieser Hinsicht wurde in Bayern ein Fehler begangen, der um so unverständlicher ist, als bei Erlaß des Gesetzes vom 28. April 1882 Bahnen lokaler Bedeutung betreffend, ausdrücklich zugesagt wurde, daß, außer den der Pfälzer Eisenbahngesellschaft gehörigen Linien, in der Pfalz nur solche Lokalbahnen konzessioniert werden sollten, welche die Rente der Pfälzischen Eisenbahnen nicht schädigen könnten. Während man also die Pfälzischen Privatbahnen vor unliebsamer Konkurrenz schützte, gab man die eignen Interessen im rechtsrheinischen Bayern preis.¹⁾

Neuerdings schützt man sich vor weiterem Schaden durch Verwaltungsmaßregeln. Man erteilt dem spekulativen Kapitale keine weiteren Konzessionen, trotzdem das Lokalbahngesetz vom 28. April 1882, welches den Bau und sogar die Unterstützung privater Lokalbahnen vorsieht, noch Gültigkeit hat. Ferner beschränkt man die Privatlokalbahnen im Interesse der Staatsbahnen in ihrer Tarifbildung; so mußte die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München ihre Tarife auf der Isarthalbahn erhöhen, um der, übrigens längeren, Staatsbahnstrecke keine Konkurrenz zu machen.

Der einmal gemachte Fehler läßt sich hierdurch nicht wieder gut machen. In der Tagespresse, die sich in neuerer Zeit öfters mit den Lokalbahnen beschäftigt, wird zur Herbeiführung eines günstigeren Betriebsergebnisses die Anwendung der Schmalspur empfohlen. So in einem eingehenden Artikel der „Münchener Neuesten Nachrichten“ vom 18. Oktober 1900.

Der Schreiber dieses Artikels glaubt durch allgemeine Anwendung der Schmalspur die Anlagekosten erheblich zu reduzieren und die Betriebskosten durch Abtrennung der Schmalspurbahnen von der Verwaltung der normalspurigen Strecken zu verringern. Er sagt, das Verhältnis der Anlagekosten bei Normal- und bei Schmalspur stelle sich bei gleichen Bedingungen auf 8 : 5, Erfahrungen ergäben die Möglich-

¹⁾ Fügt man dem Anlagekapital und den Erträgen der staatlichen Bahnen III. Ordnung das Anlagekapital und die Erträge der Privatlokalbahnen mit Ausnahme der Ludwigseisenbahn Nürnberg—Fürth hinzu, so ergibt sich per 1898 ein Gesamtanlagekapital von 104 421 890 Mk., welches sich bei einem Betriebsüberschusse von 2 963 770 Mk. freilich auch nur mit 2,83% verzinst.

feit eines Durchschnittsatzes von 25 000 Mk. (bei Straßenbenutzung etwa 17 000 Mk.) kilometrische Baukosten, also im allgemeinen und unbeschadet besonderer verteuender Umstände eine Ersparnis an Anlagekosten von 50% zu Gunsten der Schmalspur.

Diese Behauptungen sind, allgemein ausgesprochen, unrichtig. Es kommen Fälle vor, in welchen Schmalspurbahnen zu 25 000 Mk. und darunter per km herzustellen sind, ebenso Fälle, in welchen die Anwendung der schmalen Spurweite eine Ersparnis von 50% gegenüber der normalen bedeutet, aber diese Fälle bilden nicht den Durchschnitt, sondern sind die Ausnahmen, in denen, wie eingangs ausgeführt, schmalspurig zu bauen ist.

Zum Belege dieser Behauptung seien einige Zahlen angeführt.

Es kostete der Kilometer bei den 1898 in Betrieb gestandenen bayerischen Schmalspurbahnen

	Mk.:
Chiemseebahn	100 559
Pfälzer Schmalspurbahnen	51 957
Walhallabahn	46 958
Eichstätt—Kinding	39 254

Im Durchschnitt kostete der Kilometer der 1898 im Betriebe gestandenen bayerischen Schmalspurbahnen 47 548 Mk. Von 1602,07 km Schmalspurbahnen, welche in der von dem Reichseisenbahnamente per 1898 publizierten Statistik verzeichnet sind, kosteten nur 127,95 km 25 000 Mk. per km, resp. darunter, alle übrigen mehr, und zwar meist ganz erheblich mehr, bis zu 111 034 Mk.¹⁾

Häufig kommt der Irrtum daher, daß man Schmalspurbahnen mit Haupt- oder Nebenbahnen vergleicht, mit Bahnen, die ganz anderen Zwecken dienen.

So wurde früher von der sächsischen Statistik zur Empfehlung der Schmalspur angegeben, die Baukosten der Vollspur stellten sich in Sachsen zu der Schmalspur auf 301 538 Mk. und 85 074 Mk. per km. Jetzt wird in dem „Centralblatt der Bauverwaltung“²⁾ gezeigt, daß erstere Zahl insofern nicht vergleichsfähig ist, als sie die Kosten aller Vollspurbahnen umfaßt, während nur solche Vollspurbahnen in Betracht gezogen werden dürften, die ähnlichen Verkehrsbedürfnissen dienen, wie die Schmalspurbahnen. Bei dieser Beschränkung stellen sich die Zahlen für 1897 auf 120 410 Mk. und 88 875 Mk., so daß wie die

¹⁾ Selbst die häufig als Muster hingestellte Feldbahn kostete 1898 32 627 Mk. per km, trotzdem sie bei einer Länge von 44 km die Landstraße in einer Länge von 26,10 km benutzt.

²⁾ Centralblatt der Bauverwaltung, 1900 20. Jahrgang Nr. 39.

„Zeitschrift für Kleinbahnen“¹⁾ hierzu bemerkt, bei Berücksichtigung der aus der Schmalspur erwachsenden Betriebsnachteile der Vergleich kaum zu deren Gunsten ausfällt.

Das Verhältnis der Normalspur zur Schmalspur stellte sich demnach in Sachsen wie 100 : 73,81.

In dem erwähnten Artikel der „Münchener Neuesten Nachrichten“ wird zwar zugegeben, daß das Verhältnis der Betriebsausgaben zu der Einnahme bei den Schmalspurbahnen ungünstiger sei, als bei den normalspurigen, die Differenz wird aber nicht als erheblich bezeichnet.

Dem gegenüber seien einige Zahlen angeführt:

Es betrug im Jahre 1898 die Betriebsausgabe in Prozenten der Einnahme:

Bei den in vollem Jahresbetriebe gestandenen normalspurigen

staatlichen Lokalbahnen 57,57%

Bei den normalspurigen Privat-Lokalbahnen 59,53 „

Bei den Schmalspurbahnen:

Pfälzer Schmalspurbahnen 77,80 „

Chiemseebahn 76,05 „

Eichstätt—Kinding 70,00 „

Walhallabahn 67,17 „

Im Durchschnitt: 75,33 „

Das Verhältnis kann sich in einem Jahre durch außerordentliche Ausgaben zu Gunsten der Schmalspur verschieben, im allgemeinen sind die Betriebskosten der Schmalspurbahnen erheblich höher.

Die bayerische Regierung steht also zweifellos auf dem richtigen Standpunkte, wenn sie die Wahl der Spurweite von Fall zu Fall trifft; das Verhältnis der Anlage- und Betriebskosten der Spurweiten bringt es dann von selbst mit sich, daß die Schmalspur die Ausnahme bildet. Sind doch auch von 363,38 km privater Lokalbahnen in Bayern bisher nur 47,37 km schmalspurig gebaut.

Die einzige Möglichkeit einer günstigeren Gestaltung der Betriebsergebnisse bildet meines Erachtens neben der durchführbaren Reduzierung der Betriebskosten der Vicinalbahnen, eine Reform des Tarifwesens. Es ist unmöglich, daß Lokalbahnen ein günstiges Betriebsergebnis ergeben können, die in den verschiedensten Landesteilen den verschiedensten örtlichen Interessen dienen sollen und dabei die gleichen Tarife haben. Man verlangt von einer Lokalbahn, daß sie sich völlig den örtlichen Verhältnissen anpasse, wie kann sie das, wenn sie an einen für alle Bahnen III. Ordnung festgelegten Tarif gebunden ist?

¹⁾ Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin, VII. Jahrgang 1900 Heft Nr. 7.

Das Webersche Wort von der Individualisierung gilt nicht zum wenigsten auch für das Tarifwesen.

Es ist nicht abzuleugnen, daß der Individualisierung der Tarife der staatlichen Bahnen III. Ordnung bedeutende Schwierigkeiten entgegenstehen. Es wird mannigfacher Versuche bedürfen, ehe der jeweils geeignete Tarif gefunden, und häufige Änderungen werden nicht zu vermeiden sein.

Mehr als diese Schwierigkeiten fürchtet die Regierung vielleicht einen Kampf aller gegen alle. Jeder Abgeordnete in der Kammer könnte einen günstigen Tarif heimbringen wollen. Eine widerstandsfähige Regierung wird aber unberechtigten Ansprüchen entgegenzutreten wissen.

Zur Durchführung der Tarifreform wird eine dezentralisierte Verwaltung der Lokalbahnen nötig sein. Aber diese Schwierigkeiten lassen sich überwinden und müssen sich beseitigen lassen, wenn der Lokalbahnban in Bayern weiter eine günstige Entwicklung nehmen soll.

Beilagen.

Die Tabellen der staatlichen Bahnen III. Ordnung sind nach den jährlich erscheinenden statistischen Berichten über den Betrieb der königlich bayerischen Verkehrsanstalten, die Tabellen der Privatbahnen III. Ordnung nach den Jahresberichten der betr. Eigentümer und nach der von dem Reichseisenbahnamte herausgegebenen Statistik zusammengestellt.

Alphabetisches Verzeichniss

der bayerischen staatlichen Eisenbahnen III. Ordnung.

Tabellen= Nummer	Name der Bahnlinie.	Tabellen= Nummer
a) Vicinalbahnen.		
10	Bieffenhofen—Oberdorf b./B.	10
9	Dombühl—Feuchtwangen	9
14	Feucht—Altdorf	14
2	Georgensgemünd—Spalt	2
7	Holzkirchen—Tölz	7
6	Immenstadt—Sonthofen	6
11	Neustadt a./M.—Windsheim	11
12	Prien—Mschau	12
4	Schwaben—Erding	4
13	Senden—Weißenhorn	13
1	Siegelsdorf—Langenzenn	1
	(Die 1895 erfolgte Fortsetzung „Langenzenn—Wilhermsdorf“ siehe unter Lokalbahnen Nr. 53)	
8	Sinzing—Miling	8
5	Steinach—Rothenburg o./L.	5
15	Weilheim—Murnau	15
3	Wiesau—Tirschenreuth	3
b) Staatliche Lokalbahnen.		
66	Amberg—Schnaittenbach	66
30	Bad Reichenhall—Berchtesgaden	30
60	Bayreuth—Warmensteinach	60
59	Bodenwöhr—Neunburg v./W.	59
54	Breitengüßbach—Ebern—Maroldsweisach	54

Tabellen- Nummer	Name der Bahnlinie	Tabellen- Nummer
39	Cham—Röhting (Cham—Röhting—Lam 1./8. 93 bis 30./3. 97)	39
52	Cham—Waldmünchen	52
51	Dinkelscherben—Thannhausen a./M.	51
69	Dorfen—Belden a./B.	69
18	Eichstätt-Bahnhof—Eichstätt-Stadt—Kinding (früher: Eichstätt-Bahnhof—Eichstätt-Stadt)	18
24	Erlangen—Gräfenberg	24
45	Erlangen—Herzogenaurach	45
21	Feucht—Wendelstein	21
35	Forchheim—Ebermannstadt	35
41	Forchheim—Höchstädt a./M.	41
31	Freilassing—Laufen—Tittmoning (früher: Freilassing—Laufen)	31
16	Gemünden—Hammelburg	16
75	Graßing—Ebersberg	75
46	Graßing—Glonn	46
40	Günzburg—Krumbach	40
38	Hafsfurt—Hofheim	38
74	Haidhof—Burglengenfeld	74
25	Hof—Maila—Marygrün—Bad Steben (früher: Hof—Maila—Marygrün)	25
37	Jossa—Brückenau	37
48	Kellmünz—Babenhausen	48
56	Kempten—Pfronten	56
73	Kirchenlamitz—Weißenstadt	73
43	Kitzingen—Gerolzhofen	43
23	Landsberg—Schongau	23
53	Langenzenn—Wilhelmsdorf (Fortsetzung der Vicinalbahnstrecke Siegelödorf—Langenzenn)	53
20	Ludwigstadt—Lehesten	20
71	Markt Oberdorf—Lehrbruck	71
64	Mehring—Weilheim	64
70	Mellrichstadt—Fladungen	70
61	Mühdorf—Burghausen	61
26	Münchberg—Helmbrechts	26

Tabellen= Nummer	Name der Bahnlinie.	Tabellen= Nummer
67	München=Dtzbahnhof—Deisenhofen	67
62	Neuenmarkt—Bischofsgrün (früher: Neuenmarkt—Bernerck und Neuenmarkt—Bernerck— Goldmühl)	62
27	Neumarkt o./Pf.—Weilngries mit Greißlbach—Freystadt	27
34	Neusorg—Fichtelberg	34
19	Neustadt a./S.—Bischofsheim v./Rh.	19
42	Neustadt a./S.—Königshofen i./Gfd.	42
22	Neustadt a./W. N.—Bohenstrauß	22
72	Nürnberg=Dtzbahnhof—Nürnberg=Westbahnhof	72
33	Passau—Freyung (früher: Passau—Röhrnbach)	33
63	Penzberg—Kochel	63
29	Pocking—Passau Reichenhall siehe Bad Reichenhall	29
44	Rentwertshausen—Römhild	44
28	Roth—Greding	28
57	Schnaittach—Hüttenbach	57
47	Selb=Plößberg—Selb=Stadt mit Flügelbahn zur Ludwigsmühle	47
65	Steinach—Windsheim (als Anschluß an die Vicinalbahn Neu= stadt a./N.—Windsheim)	65
58	Straubing—Konzell (früher: Straubing—Bogen)	58
76	Strullendorf—Schlüsselfeld (bis Pommersfelden)	76
55	Traunstein—Ruhpolding	55
36	Traunstein—Trostberg	36
17	Uebersee—Marquartstein	17
68	Wilshofen—Aidenbach	68
49	Widlesgreuth—Windsbach	49
50	Wolnzach—Mtt.=Wolnzach—Mainburg (früher: Wolnzach—Mtt.=Wolnzach)	50
32	Zwiesel—Grafenau	32

Nr. 1. Vicinalbahn Siegelisdorf—Langenzenn, 5,55 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd- arbeiten	Aufwand für Erd- arbeiten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1872	274 395	173 006	62 526	38 863	—	—	—	—	7 469	14 016	pass.	6 547
1873	285 326	183 937	"	"	—	—	—	—	12 159	20 084	"	7 925
1874	286 975	185 586	"	"	—	—	—	—	10 533	23 014	"	12 481
1875	"	"	"	"	31 905	3 624 100	8 189	2 700	11 242	17 152	"	5 910
1876	"	"	"	"	29 380	3 707 260	7 880	2 770	11 066	21 013	"	9 947
1877	"	"	"	"	28 763	3 805 810	8 822	3 958	13 260	19 199	"	5 939
1878	"	"	"	"	27 957	4 897 250	8 636	5 048	14 147	20 889	"	6 742
1879	286 532	185 143	"	"	26 258	3 518 000	8 128	3 877	12 447	20 506	"	8 059
1880	"	"	"	"	27 146	3 756 020	8 345	4 225	13 022	14 233	"	1 211
1881	"	"	"	"	27 363	3 882 320	8 074	3 862	12 379	16 370	"	3 991
1882	"	"	"	"	26 315	3 432 260	8 041	3 387	11 798	14 416	"	2 618
1883	"	"	"	"	25 358	3 130 850	7 734	3 391	11 460	15 594	"	4 134
1884	"	"	"	"	24 639	3 685 800	7 558	3 735	11 648	15 747	"	4 100
1885	"	"	"	"	24 843	3 192 740	7 637	3 229	11 286	17 639	"	6 353
1886	"	"	"	"	27 184	4 494 930	7 978	4 494	12 916	16 104	"	3 188
1887	"	"	"	"	26 399	10 799 850	8 098	7 911	16 430	18 696	"	2 267
1888	"	"	"	"	27 221	23 603 690	8 357	14 216	22 965	21 907	alt.	1 059
1889	"	"	"	"	29 083	24 042 150	8 933	15 821	25 302	20 468	"	4 834
1890	"	"	"	"	30 584	28 549 710	9 327	17 870	27 790	20 774	"	7 016
1891	"	"	"	"	29 798	23 942 930	9 067	15 662	25 317	17 822	"	7 495
1892	"	"	"	"	27 294	22 414 130	8 484	14 470	23 450	20 565	"	2 886
1893	"	"	"	"	28 592	24 756 130	8 917	17 750	27 346	19 931	"	7 415
1894	"	"	"	"	28 083	29 532 430	8 793	21 977	31 402	24 637	"	6 765
1895	"	"	"	"	27 590	32 041 910	8 686	20 790	30 305	20 117	"	10 188
1896	"	"	"	"	33 840	27 871 200	6 150	17 222	24 161	16 694	"	7 467
1897	"	"	"	"	38 154	38 327 720	7 100	27 462	35 547	17 287	"	18 260
1898	"	"	"	"	74 191	73 845 030	10 810	45 497	57 615	25 165	"	32 449
1899	"	247 669	—	"	113 662	116 537 650	15 022	68 308	85 029	28 928	"	56 101

Eröffnet am 25. Mai 1872. — Vom Jahre 1896 ab „Zahl der Fahrten“, statt der „Personen“.

Sohnann, Die Entwicklung der Seilbahnen in Bayern.

Nr. 2. Vicinalbahn Georgensgmünd—Spalt, 6,92 km.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd= arbeiten	Aufwand für Erd= arbeiten.	Aufwand der Inter= essenzen für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt=		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		
1872	293 295	199 002	54 811	39 482	—	—	—	—	2 364	2 993	pass.	629
1873	404 193	309 900	"	"	—	—	—	—	9 710	24 178	"	14 468
1874	"	"	"	"	—	—	—	—	13 069	27 067	"	13 998
1875	398 276	303 983	"	"	20 762	10 945 600	6 637	8 196	15 610	17 520	"	1 910
1876	"	"	"	"	21 119	3 850 700	6 858	3 581	11 190	19 811	"	8 621
1877	398 308	304 015	"	"	20 898	3 276 000	7 254	4 452	12 171	18 428	"	6 257
1878	"	"	"	"	21 135	2 148 520	7 282	4 479	12 049	22 117	"	10 068
1879	"	"	"	"	21 584	4 368 920	7 411	7 057	14 842	21 634	"	6 792
1880	"	"	"	"	21 904	4 764 350	7 415	7 379	15 174	17 842	"	2 668
1881	"	"	"	"	20 658	6 253 150	7 011	8 156	15 519	15 803	"	284
1882	"	"	"	"	21 832	4 320 850	7 465	6 608	14 622	14 604	aff.	18
1883	"	"	"	"	21 981	5 341 570	7 341	7 828	15 647	16 591	pass.	944
1884	"	"	"	"	21 317	5 095 890	7 217	7 399	15 212	13 974	aff.	1 238
1885	"	"	"	"	19 803	3 956 540	6 671	5 699	12 708	18 903	pass.	6 195
1886	"	"	"	"	20 498	5 680 470	6 844	7 355	14 669	16 803	"	2 134
1887	"	"	"	"	19 307	5 733 420	6 435	6 974	13 843	16 908	"	3 065
1888	"	"	"	"	21 517	5 287 560	7 110	8 432	16 033	18 049	"	2 016
1889	"	"	"	"	20 618	6 440 670	6 871	9 266	16 596	17 893	"	1 297
1890	"	"	"	"	20 087	6 147 410	6 736	8 639	15 777	18 206	"	2 429
1891	"	"	"	"	21 618	7 019 010	7 375	9 058	16 837	18 782	"	1 945
1892	"	"	"	"	24 503	6 501 090	8 331	8 598	19 528	20 147	"	619
1893	"	"	"	"	23 310	7 131 500	7 930	9 284	17 827	19 812	"	1 985
1894	"	"	"	"	24 557	6 928 590	8 414	9 967	18 885	19 779	"	894
1895	"	"	"	"	24 668	6 843 550	8 421	9 255	18 168	19 140	"	972
1896	"	"	"	"	40 295	6 374 530	8 391	9 431	18 561	18 227	aff.	334
1897	"	"	"	"	41 164	6 708 530	8 778	10 968	20 344	17 921	"	2 423
1898	"	"	"	"	46 420	7 514 960	9 534	10 892	21 289	18 730	"	2 559
1899	"	358 826	—	"	48 815	9 507 270	9 371	12 257	22 951	35 522	pass.	12 571

Eröffnet am 16. Oktober 1872. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 3. Vicinalbahn Schwaben—Erding, 13,63 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd- arbeiten	Aufwand für Erd- arbeiten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1872	779 697	586 468	90 945	102 284	—	—	—	—	4 522	4 015	aff.	507
1873	861 451	668 222	"	"	—	—	—	—	30 305	53 427	pass.	23 122
1874	888 962	695 733	"	"	—	—	—	—	33 057	52 253	"	19 196
1875	893 547	700 318	"	"	40 097	7 108 200	22 293	11 628	36 969	49 586	"	12 617
1876	891 919	698 690	"	"	40 927	8 708 690	22 886	14 061	40 875	59 368	"	18 493
1877	892 100	698 871	"	"	46 191	10 369 950	26 407	17 607	46 453	59 508	"	13 055
1878	892 213	698 984	"	"	44 576	8 665 340	25 392	17 741	45 607	48 305	"	2 698
1879	894 612	701 383	"	"	42 235	9 614 560	24 235	19 310	46 045	45 613	aff.	432
1880	"	"	"	"	40 399	10 212 130	23 379	19 583	45 553	29 247	"	16 306
1881	"	"	151 245	41 984	41 436	11 683 960	24 062	22 535	49 324	38 912	"	10 412
1882	891 557	"	146 460	43 714	39 029	9 704 140	22 409	18 683	44 019	33 079	"	10 940
1883	"	"	"	"	38 558	11 851 460	22 100	22 389	47 342	35 818	"	11 524
1884	"	"	"	"	40 075	11 019 660	22 928	20 697	46 339	32 569	"	13 770
1885	"	"	"	"	38 448	10 460 750	22 387	20 075	45 802	26 347	"	19 455
1886	"	"	"	"	39 877	11 074 210	23 345	22 513	49 503	31 210	"	18 293
1887	"	"	"	"	39 672	12 435 450	22 918	23 807	49 972	30 267	"	19 705
1888	"	"	"	"	40 943	13 388 290	23 745	25 011	52 424	38 431	"	13 993
1889	"	"	"	"	43 405	13 529 950	24 737	26 196	55 023	38 861	"	16 162
1890	"	"	"	"	51 206	14 603 640	28 513	27 825	60 749	43 909	"	16 840
1891	"	"	"	"	56 479	15 806 980	30 916	28 772	66 107	44 276	"	21 831
1892	"	"	"	"	57 937	15 281 130	32 255	27 735	67 386	46 444	"	20 942
1893	"	"	"	"	57 146	14 139 240	31 934	26 523	65 794	52 212	"	13 582
1894	"	"	"	"	60 296	16 114 490	33 479	28 555	70 414	54 075	"	16 339
1895	"	"	"	"	56 539	18 737 270	31 410	34 332	73 163	51 470	"	21 693
1896	"	"	"	"	98 348	18 285 100	33 091	35 426	71 884	47 123	"	24 761
1897	"	"	"	"	98 814	21 775 460	34 210	43 484	80 770	41 900	"	38 870
1898	"	"	"	"	77 948	22 387 690	33 158	31 555	68 057	47 302	"	20 755
1899	"	847 843	—	"	120 751	25 019 490	37 907	34 440	75 856	43 628	"	32 228

Eröffnet am 16. November 1872. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 4. Vicinalbahn Wiesau—Tirschenreuth, 11,00 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd- arbeiten	Aufwand für Erd- arbeiten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1872	459 427	—	46 286	57 478	—	—	—	—	4 762	4 397	aft.	365
1873	"	—	"	"	—	—	—	—	45 819	34 006	"	11 813
1874	"	—	"	"	—	—	—	—	48 130	37 263	"	10 867
1875	"	—	"	"	—	—	—	—	42 425	43 472	pass.	1 047
1876	"	355 663	"	"	18 116	17 075 065	8 943	31 512	41 233	32 135	aft.	9 098
1877	459 514	355 750	"	"	19 683	12 901 215	10 316	22 242	33 727	37 082	pass.	3 355
1878	"	"	"	"	19 171	13 814 765	9 678	18 714	29 133	31 782	"	2 649
1879	"	"	"	"	18 664	13 423 400	9 375	17 298	27 420	32 591	"	5 171
1880	"	"	"	"	17 351	16 205 820	8 671	20 446	30 084	21 710	aft.	8 374
1881	"	"	"	"	19 577	15 772 550	9 788	19 940	33 856	22 899	"	10 957
1882	"	"	"	"	21 012	19 595 980	10 516	24 563	35 843	23 223	"	12 620
1883	"	"	"	"	21 161	24 743 830	10 579	31 081	42 483	25 646	"	16 837
1884	"	"	"	"	21 622	26 804 060	10 810	34 368	46 784	24 590	"	22 194
1885	"	"	"	"	20 596	25 015 290	10 326	30 776	42 953	24 190	"	18 763
1886	"	"	"	"	21 295	29 036 860	10 556	35 727	48 064	29 763	"	18 301
1887	"	"	"	"	21 618	32 668 980	10 662	40 090	52 444	27 874	"	24 570
1888	"	"	"	"	22 995	35 476 660	11 438	42 054	55 350	35 725	"	19 625
1889	"	"	"	"	22 573	35 200 910	11 296	41 729	54 924	32 663	"	22 261
1890	"	"	"	"	24 164	34 119 130	12 176	41 834	55 835	34 035	"	21 800
1891	"	"	"	"	25 115	38 821 460	12 736	48 199	63 168	40 037	"	23 131
1892	"	"	"	"	24 088	42 427 690	12 736	49 404	64 570	33 140	"	31 430
1893	"	"	"	"	24 788	45 440 550	13 492	54 821	70 774	33 345	"	37 429
1894	"	"	"	"	24 609	48 406 350	13 330	56 860	72 440	35 001	"	37 439
1895	"	"	"	"	25 631	51 111 380	13 931	38 670	55 320	35 017	"	20 303
1896	"	"	"	"	43 263	59 961 830	14 076	47 840	64 497	30 431	"	34 066
1897	"	"	"	"	45 704	64 281 980	14 886	55 343	73 065	30 660	"	42 405
1898	"	"	"	"	47 225	67 309 190	14 532	56 113	74 036	33 406	"	40 630
1899	"	402 036	—	"	47 531	66 918 550	15 981	56 280	75 765	51 548	"	24 217

Bis zum 1. Januar 1876 der Ostbahn-Gesellschaft gehörig. — Ab 1. Januar 1876 vom Staate übernommen.
Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 5. Vicinalbahn Steinach—Rothenburg, 11,07 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd- arbeiten	Aufwand für Erd- arbeiten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
1873	983 540	755 066	127 407	101 067	—	kg	—	—	3 684	8 847	pass.	5 163
1874	1 071 636	843 162	"	"	—	—	—	—	26 722	54 574		27 852
1875	1 074 269	845 795	"	"	37 338	10 962 700	16 798	11 220	30 240	34 035	"	3 795
1876	1 078 103	849 629	"	"	35 415	11 401 520	16 029	11 761	29 838	50 006	"	20 168
1877	1 078 213	849 739	"	"	38 167	10 432 480	18 319	14 499	34 569	61 239	"	26 670
1878	"	"	"	"	37 365	8 904 230	17 781	14 340	34 346	54 590	"	20 244
1879	"	"	"	"	36 145	10 592 820	17 340	16 543	36 052	35 864	aft.	188
1880	1 078 760	850 286	"	"	36 661	11 375 900	17 426	18 522	38 515	28 709		9 806
1881	"	"	"	"	39 660	12 035 790	19 084	19 906	41 544	26 214	"	15 330
1882	"	"	"	"	37 913	10 520 740	18 226	19 269	40 223	30 532	"	9 691
1883	"	"	"	"	38 790	11 351 660	18 643	20 382	41 313	28 982	"	12 331
1884	"	"	"	"	37 955	12 683 700	19 683	23 647	45 521	28 771	"	16 750
1885	"	"	"	"	37 529	12 569 090	19 838	24 129	46 241	29 893	"	16 348
1886	"	"	"	"	36 576	14 660 030	18 948	26 525	47 885	31 368	"	16 517
1887	"	"	"	"	36 722	14 834 080	19 054	27 120	48 713	32 961	"	15 752
1888	"	"	"	"	37 805	15 849 060	19 947	28 499	50 866	35 322	"	15 544
1889	"	"	"	"	39 100	17 366 920	20 350	31 406	54 088	37 061	"	17 027
1890	"	"	"	"	42 015	17 765 070	21 596	31 760	55 263	44 399	"	10 864
1891	"	"	"	"	41 675	14 393 470	21 895	23 233	47 859	45 340	"	2 519
1892	"	"	"	"	43 249	20 220 360	23 166	27 307	53 404	47 569	"	5 835
1893	"	"	"	"	47 830	20 720 970	26 083	31 428	61 233	49 217	"	12 016
1894	"	"	"	"	45 403	20 564 090	24 672	30 530	58 355	52 327	"	6 028
1895	"	"	"	"	45 633	23 788 970	24 581	34 212	62 403	49 237	"	13 166
1896	"	"	"	"	79 645	26 356 010	26 000	39 739	67 112	51 373	"	15 739
1897	"	"	"	"	93 932	27 555 460	28 569	46 288	76 797	51 840	"	24 957
1898	"	"	"	"	95 179	29 059 270	30 854	34 727	68 033	63 607	"	4 426
1899	"	977 693	—	"	133 720	32 697 800	34 515	38 845	75 855	66 662	"	9 193

Eröffnet am 1. November 1873. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 6. Vicinalbahn Immenstadt—Sonthofen, 8,34 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd- arbeiten.	Aufwand für Erd- arbeiten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1873	537 033	285 127	114 745	137 161	—	—	—	—	8 877	6 718	aff.	2 159
1874	869 493	617 587	"	"	—	—	—	—	67 071	58 601	"	8 470
1875	904 467	652 561	"	"	87 931	35 626 200	30 817	41 359	73 860	40 598	"	33 262
1876	889 815	637 909	"	"	86 742	31 018 005	30 640	36 841	70 125	48 182	"	21 943
1877	966 499	714 593	"	"	85 601	31 383 305	33 085	44 904	79 688	48 707	"	30 981
1878	970 529	718 623	"	"	80 327	29 508 385	30 907	50 363	83 290	65 368	"	17 922
1879	970 541	718 635	"	"	77 849	27 810 900	29 990	47 178	79 101	61 071	"	18 030
1880	970 543	718 637	"	"	73 309	29 854 110	28 384	49 013	79 549	36 675	"	42 874
1881	"	718 637	"	"	72 171	32 341 260	27 964	50 302	80 399	34 955	"	45 444
1882	"	776 010	57 372	"	72 569	33 598 400	27 469	51 117	80 755	36 628	"	44 127
1883	"	"	"	"	73 026	35 052 090	27 753	54 072	84 220	39 537	"	44 683
1884	"	"	"	"	71 898	33 610 700	27 316	52 780	82 472	35 100	"	47 372
1885	"	"	"	"	74 618	34 325 810	28 526	52 535	83 557	41 788	"	41 769
1886	"	"	"	"	78 566	37 167 900	29 551	59 114	91 177	38 532	"	52 645
1887	"	"	"	"	81 146	44 661 700	30 521	66 754	99 559	39 646	"	59 913
1888	"	"	"	"	89 828	43 830 680	34 222	66 334	103 018	42 490	"	60 528
1889	"	"	"	"	95 781	44 606 090	37 088	70 185	109 942	42 538	"	67 404
1890	"	"	"	"	97 387	45 277 130	36 844	68 053	107 672	52 070	"	55 602
1891	"	"	"	"	102 691	42 221 540	39 128	64 657	106 732	63 186	"	43 546
1892	"	"	"	"	103 272	43 561 250	39 201	69 061	111 495	56 018	"	55 477
1893	"	"	"	"	103 777	49 618 100	41 044	75 905	120 397	54 794	"	65 603
1894	"	833 382	—	"	111 250	57 044 600	44 262	84 829	132 688	61 517	"	71 171
1895	"	"	—	"	117 065	56 260 440	46 133	55 717	105 695	62 401	"	43 294
1896	"	"	—	"	190 364	61 093 910	45 882	58 832	107 217	60 946	"	46 271
1897	"	"	—	"	187 198	59 289 820	46 072	68 116	117 471	63 434	"	54 037
1898	"	"	—	"	200 947	62 108 540	47 563	70 480	120 702	82 645	"	38 057
1899	"	970 543	—	—	220 989	66 000 570	52 148	73 411	128 958	78 533	"	50 425

Eröffnet am 16. November 1873. — Im Jahre 1882 wurde die Hälfte des Betrags für Erdarbeiten auf den Staat übernommen. —
Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 7. Vicinalbahn Holzkirchen—Tölz, 21,43 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd- arbeiten	Aufwand für Erd- arbeiten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	℔	℔	℔	℔		kg	℔	℔	℔	℔		℔
1874	1 970 138	1 522 127	288 039	159 972	—	—	—	—	81 014	70 244	aff.	10 770
1875	2 060 662	1 612 651	"	"	93 851	36 889 000	59 124	47 661	112 508	121 144	pass.	8 636
1876	2 041 183	1 595 647	285 564	"	117 127	40 169 130	77 676	52 243	136 259	115 940	aff.	20 319
1877	2 085 478	1 636 821	288 685	"	114 231	46 547 240	78 531	67 113	150 436	121 145	"	29 291
1878	2 092 644	1 642 962	289 710	"	109 613	41 106 050	77 302	71 852	155 302	105 064	"	50 238
1879	2 094 089	1 646 078	288 039	"	108 188	40 383 345	74 853	66 359	147 546	82 718	"	64 828
1880	2 096 467	1 648 456	"	"	103 425	44 031 480	73 062	69 185	148 463	87 165	"	61 298
1881	"	"	"	"	105 284	51 423 070	74 292	75 893	156 118	84 765	"	71 353
1882	2 094 505	"	"	158 010	108 203	63 083 450	76 439	88 700	171 528	83 956	"	87 572
1883	2 096 395	1 650 346	"	"	118 931	60 497 180	81 866	87 181	175 925	85 037	"	90 888
1884	"	"	"	"	121 597	69 140 340	83 345	94 018	183 608	96 397	"	87 211
1885	"	"	"	"	130 248	56 500 390	92 192	86 379	185 950	82 129	"	103 821
1886	"	"	"	"	120 079	58 198 800	82 151	97 232	186 323	89 289	"	97 033
1887	"	"	"	"	130 334	63 341 150	89 452	104 638	201 226	100 582	"	100 643
1888	"	"	"	"	131 157	77 572 030	89 154	124 805	221 798	102 563	"	119 235
1889	"	"	"	"	133 842	88 399 240	90 958	138 086	236 579	118 195	"	118 384
1890	"	"	"	"	141 060	86 503 610	82 651	135 250	225 461	113 017	"	112 444
1891	"	"	"	"	139 963	85 847 030	95 685	132 360	235 966	117 247	"	118 719
1892	"	"	"	"	138 893	92 123 160	98 122	137 742	246 697	125 068	"	121 629
1893	"	"	"	"	147 178	90 846 340	105 643	101 817	220 277	150 898	"	69 379
1894	"	"	"	"	151 073	92 791 920	108 647	106 819	228 838	156 476	"	72 362
1895	"	"	"	"	154 018	104 617 320	109 108	114 327	237 049	152 550	"	84 499
1896	"	"	"	"	247 060	119 638 850	109 775	131 463	253 579	147 945	"	105 634
1897	"	"	"	"	272 191	115 944 030	120 660	133 894	265 997	138 488	"	127 509
1898	"	"	"	"	283 376	131 203 280	123 141	147 321	282 708	165 784	"	116 924
1899	2 098 357	1 938 385	—	159 972	299 147	131 190 270	128 974	147 073	289 250	196 304	"	92 946

Eröffnet am 1. Juni 1874. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 8. Vicinalbahn Sinzing—Alling, 4,15 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd- arbeiten	Aufwand für Erd- arbeiten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	alt.	ℳ
1875	301 935	209 594	67 663	24 678	142	775 400	18	572	593	411		182
1876	389 728	291 543	73 507	"	8 733	12 350 180	1929	24 505	26 472	8 873	"	17 599
1877	394 358	294 363	75 317	"	12 633	13 178 550	2204	20 594	22 951	8 896	"	14 055
1878	401 412	299 987	76 747	"	14 075	11 970 680	3591	15 442	19 302	13 273	"	6 029
1879	403 378	300 337	79 188	23 853	12 395	13 163 310	3143	15 427	18 838	7 208	"	11 630
1880	402 168	298 302	"	24 678	12 385	13 343 080	3098	15 325	18 684	8 299	"	10 385
1881	400 136	296 270	"	"	11 438	13 998 500	2776	15 391	18 442	8 218	"	10 224
1882	400 567	296 275	"	25 104	9 823	12 205 470	2349	13 864	16 531	8 696	"	7 835
1883	"	"	"	"	9 063	10 544 410	2183	11 872	14 316	8 460	"	5 856
1884	"	"	"	"	7 374	12 158 990	1741	12 969	15 016	8 127	"	6 889
1885	"	"	"	"	9 442	10 866 070	2225	11 613	14 250	9 366	"	4 884
1886	"	"	"	"	9 251	11 791 530	2171	12 891	15 408	9 517	"	5 890
1887	"	"	"	"	11 167	11 228 740	2621	11 894	14 990	7 793	"	7 197
1888	"	"	"	"	9 866	11 100 120	2245	12 372	15 005	9 661	"	5 344
1889	"	"	"	"	12 423	10 542 160	2843	11 733	14 936	11 457	"	3 479
1890	"	"	"	"	11 907	12 936 690	2823	13 123	16 324	10 634	"	5 690
1891	"	"	"	"	12 858	11 822 750	3025	11 692	15 092	10 667	"	4 425
1892	"	"	"	"	12 967	11 196 360	3085	12 033	15 515	14 939	"	576
1893	"	"	"	"	13 087	11 586 370	3139	12 951	16 513	10 338	"	6 175
1894	"	"	"	"	13 885	11 364 700	3370	12 925	16 615	11 987	"	4 628
1895	"	"	"	"	15 446	10 914 180	3762	11 917	15 991	12 794	"	3 197
1896	"	"	"	"	19 169	8 712 070	3161	9 685	13 140	11 972	"	1 168
1897	"	"	"	"	21 051	9 149 720	3518	10 314	14 101	10 556	"	3 545
1898	"	"	"	"	24 073	9 866 500	3757	10 993	15 046	12 017	"	3 029
1899	"	375 463	—	"	27 682	9 781 510	3255	10 443	14 056	13 868	"	188

Eröffnet am 20. Dezember 1875. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 9. Vicinalbahn Dombühl—Fenchtwangen, 11,10 km.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd= arbeiten	Aufwand für Erd= arbeiten	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt= Einnahme		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen= Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1876	899 438	681 216	105 066	113 156	26 366	3 319 850	11 447	4 249	16 350	16 755	pass.	405
1877	1 166 770	922 290	131 324	"	31 444	4 468 625	14 473	6 869	22 120	28 441	"	6 321
1878	1 188 825	942 116	133 553	"	27 973	3 634 940	12 852	6 619	20 332	31 286	"	10 954
1879	1 189 122	942 299	133 667	"	26 322	4 301 650	12 089	7 325	20 249	29 099	"	8 850
1880	1 189 158	942 335	"	"	26 836	6 496 050	12 311	8 936	22 231	22 949	"	718
1881	1 189 139	"	"	113 137	30 122	7 106 480	14 048	9 656	24 989	25 598	"	609
1882	"	"	"	"	33 609	9 227 830	15 770	11 438	29 017	28 635	aff.	382
1883	"	"	"	"	31 983	8 910 480	15 003	11 467	27 828	26 357	"	1 471
1884	"	"	"	"	31 389	9 349 940	15 968	12 260	29 855	24 975	"	4 880
1885	"	"	"	"	29 404	12 941 260	15 133	14 466	30 864	27 363	"	3 501
1886	"	"	"	"	28 745	12 594 850	14 682	13 802	30 051	28 170	"	1 881
1887	"	"	"	"	28 306	12 044 560	14 450	13 510	29 382	28 986	"	396
1888	"	"	"	"	29 255	13 250 940	15 040	14 696	31 134	30 758	"	376
1889	"	"	"	"	29 588	15 329 940	15 152	16 158	32 685	28 835	"	3 850
1890	"	"	"	"	32 605	16 495 270	16 364	18 191	35 848	31 635	"	4 213
1891	"	"	"	"	34 444	16 628 560	18 123	20 839	40 377	34 148	"	6 229
1892	"	"	"	"	39 531	16 375 600	21 132	20 648	43 399	35 625	"	7 774
1893	"	"	"	"	40 565	26 209 170	21 979	30 711	55 879	37 335	"	18 544
1894	"	"	"	"	43 644	23 043 390	24 208	25 859	52 016	38 965	"	13 051
1895	"	"	"	"	46 334	24 924 960	25 319	27 724	54 930	39 834	"	15 096
1896	"	"	"	"	81 289	31 334 490	26 893	33 451	61 444	41 357	"	20 087
1897	"	"	"	"	85 178	30 310 300	29 428	34 959	65 956	47 554	"	18 402
1898	"	"	"	"	108 547	32 325 960	29 750	34 335	65 866	54 504	"	11 362
1899	"	1 076 002	—	"	105 441	32 730 140	29 663	35 151	66 597	48 785	"	17 812

Eröffnet am 15 April 1876. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 10. Vicinalbahn Vießenhofen — Oberdorf, 6,51 km.

Jahr	Gesamtaufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erdarbeiten	Aufwand für Erdarbeiten	Aufwand der Interessenten für Grunderwerbungen	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
1876	451 844	347 412	52 766	51 666	23 647	11 272 050	6 433	12 681	19 983	15 722	aff.	4 261
1877	521 923	409 856	60 401	"	36 033	13 992 060	10 964	21 672	33 284	34 367	pass.	1 083
1878	623 084	510 553	60 865	"	34 323	17 333 920	10 314	29 693	41 146	34 814	aff.	6 332
1879	635 433	522 922	59 682	52 829	33 335	17 140 570	10 060	28 630	39 687	33 569	"	6 118
1880	634 775	523 427	"	51 666	35 137	15 986 420	10 531	26 847	38 284	24 246	"	14 038
1881	"	"	"	"	32 840	19 755 630	9 851	31 626	42 272	22 038	"	20 234
1882	"	"	"	"	37 319	22 001 930	10 654	33 453	45 531	22 942	"	22 589
1883	636 330	524 982	"	"	33 044	26 283 120	9 884	37 471	48 752	29 243	"	19 509
1884	"	"	"	"	33 311	29 369 570	9 973	38 280	49 433	28 725	"	20 708
1885	"	"	"	"	33 149	24 161 350	9 879	32 936	43 932	27 288	"	16 644
1886	"	"	"	"	36 948	22 546 710	11 381	34 362	47 058	39 343	"	7 715
1887	"	"	"	"	37 577	24 678 450	11 482	35 924	48 423	34 408	"	14 015
1888	"	"	"	"	38 288	31 620 690	11 832	45 156	58 230	35 701	"	22 529
1889	"	"	"	"	52 394	37 188 960	16 525	53 431	71 646	36 180	"	35 466
1890	"	"	"	"	67 676	47 505 490	21 475	64 998	87 689	40 052	"	47 637
1891	"	"	"	"	60 121	52 256 880	18 627	72 807	92 764	44 113	"	48 651
1892	"	"	"	"	60 479	48 913 080	19 314	69 237	90 082	44 827	"	45 255
1893	"	"	"	"	62 591	57 922 360	20 317	78 807	100 969	44 174	"	56 795
1894	"	"	"	"	66 325	60 476 110	21 138	81 201	104 456	45 752	"	58 704
1895	"	"	"	"	68 081	65 168 350	21 576	54 065	77 968	45 419	"	32 549
1896	"	"	"	"	105 726	67 411 800	21 677	55 304	78 290	47 463	"	30 827
1897	"	"	"	"	112 571	75 888 380	23 714	67 041	92 139	51 202	"	40 937
1898	"	"	"	"	119 446	81 415 870	24 965	69 023	95 713	55 308	"	40 405
1899	"	584 664	—	"	129 848	97 493 920	27 203	80 132	109 296	56 818	"	52 478

Eröffnet am 1. Juni 1876. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 11. Vicinalbahn Neustadt a. N.—Windsheim, 15,32 km.

Im Jahre	Gesamt- aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd- arbeiten	Aufwand für Erd- arbeiten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1876	1 603 336	1 205 373	208 922	189 041	21 235	2 519 320	10 618	3 812	14 911	16 156	pass.	1245
1877	1 749 553	1 356 159	204 353	"	49 240	8 249 330	25 166	12 401	38 633	34 458	akt.	4175
1878	1 754 778	1 358 238	207 499	"	47 375	10 628 510	23 982	15 181	40 392	35 544	"	4848
1879	1 754 733	1 358 310	207 382	"	41 639	9 608 960	21 174	14 166	36 755	37 082	pass.	327
1880	1 755 187	1 358 764	"	"	36 486	11 094 500	18 648	15 203	35 405	27 394	akt.	8011
1881	"	"	"	"	35 666	10 670 710	17 845	14 621	34 226	33 274	"	952
1882	"	"	"	"	37 667	9 104 020	19 251	12 682	33 784	32 493	"	1291
1883	"	"	"	"	38 101	10 328 840	18 859	14 030	34 331	37 428	pass.	3097
1884	"	"	"	"	36 574	11 509 160	18 501	15 804	35 729	31 110	akt.	4619
1885	"	"	"	"	35 287	12 020 710	18 034	16 306	35 532	28 987	"	6545
1886	"	"	"	"	34 097	14 538 980	17 508	18 763	37 903	31 351	"	6552
1887	"	"	"	"	34 641	16 178 190	17 845	19 691	39 377	31 941	"	7436
1888	"	"	"	"	35 577	18 003 500	18 366	21 081	41 105	32 836	"	8269
1889	"	"	"	"	36 263	18 188 360	18 699	22 590	43 155	34 119	"	9036
1890	"	"	"	"	37 190	16 738 910	19 591	21 657	43 002	38 192	"	4810
1891	"	"	"	"	36 989	17 915 690	18 818	24 213	44 870	37 670	"	7200
1892	"	"	"	"	38 230	23 479 110	19 779	27 209	49 226	40 925	"	8301
1893	"	"	"	"	40 870	20 139 480	21 366	25 213	49 074	43 365	"	5709
1894	"	"	"	"	37 826	18 845 630	19 907	25 101	47 127	48 907	pass.	1780
1895	"	"	"	"	38 226	20 481 380	20 356	25 310	47 909	45 728	akt.	2181
1896	"	"	"	"	60 934	21 135 430	20 592	28 413	49 986	48 236	"	1750
1897	"	"	"	"	72 106	22 514 590	22 703	31 372	55 478	48 037	"	7441
1898	"	"	"	"	69 281	24 109 050	22 144	33 817	57 721	51 258	"	6463
1899	"	1 566 146	—	"	69 053	30 334 300	20 716	32 200	55 067	45 995	"	9072

Eröffnet am 6. August 1876. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 12. Vicinalbahn Brien—Njchan, 9,62 km.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd= arbeiten	Aufwand für Erd= arbeiten.	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt=		Abgleich	
					Personen	Güter kg	Personen= Güter= Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
1878	1 117 684	720 669	244 996	152 019	12 159	2 868 680	5 239	4 808	10 257	10 987	pass.	730
1879	1 269 872	836 872	285 004	147 996	25 710	5 516 020	10 937	9 542	20 892	23 673	"	2 781
1880	1 280 073	843 040	285 398	151 635	24 849	8 047 110	10 475	10 268	21 234	20 831	aft.	403
1881	1 282 590	845 341	285 416	151 833	23 850	13 040 460	9 930	14 986	26 053	24 396	"	1 657
1882	1 368 144	847 044	369 267	"	24 403	14 153 330	10 249	17 003	28 106	19 638	"	8 468
1883	1 368 925	847 825	"	"	24 096	17 341 420	9 989	20 666	31 528	18 836	"	12 692
1884	"	"	"	"	24 088	17 997 640	10 331	21 325	32 598	20 861	"	11 737
1885	"	"	"	"	24 237	17 196 040	10 396	19 590	30 933	21 463	"	9 470
1886	"	"	"	"	25 390	15 456 300	10 837	19 075	30 900	26 951	"	3 949
1887	"	"	"	"	26 647	13 289 860	11 273	16 664	28 856	25 445	"	3 411
1888	"	"	"	"	26 371	15 139 830	11 035	18 798	30 818	24 950	"	5 868
1889	"	"	"	"	26 982	16 828 180	11 181	20 886	33 007	26 050	"	6 957
1890	"	"	"	"	28 623	14 028 790	11 600	19 256	31 854	28 777	"	3 077
1891	"	"	"	"	30 474	8 788 290	12 490	14 037	27 459	32 711	pass.	5 252
1892	"	"	"	"	27 708	8 549 130	11 425	14 546	27 124	35 124	"	8 000
1893	"	"	"	"	29 497	11 082 470	12 550	17 172	30 995	34 645	"	3 650
1894	"	"	"	"	28 236	11 803 300	11 229	17 572	30 140	34 479	"	4 339
1895	"	"	"	"	32 379	12 291 940	13 352	18 613	33 411	33 883	"	472
1896	"	"	"	"	50 357	13 833 410	13 089	20 862	34 577	32 362	aft.	2 215
1897	"	"	"	"	57 120	14 429 800	15 150	24 383	40 832	31 559	"	9 273
1898	"	"	"	"	58 696	15 719 060	15 270	26 825	43 671	33 166	"	10 505
1899	"	1 217 092	—	"	59 373	16 845 610	14 953	18 552	34 948	32 601	"	2 347

Eröffnet am 18. August 1878. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 13. Vicinal-Bahn Zenden-Weißhorn, 9,58 km.

Im Jahre	Gesamt-Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erdarbeiten.	Aufwand für Erdarbeiten.	Aufwand der Interessenten für Grunderwerbungen	Es wurden befördert		Einnahmen aus Personen- Güter-Verkehr		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Einnahme	Ausgabe				
	M	M	M	M	M	kg	M	M	M	M		M
1878	766 740	536 458	110 568	119 714	10 187	2 242 640	4 396	3 601	8 253	8 929	pass.	676
1879	956 210	678 846	165 363	112 001	27 452	7 884 280	11 902	10 069	22 767	25 313	aff.	2 546
1880	968 982	684 204	165 964	118 814	27 475	9 164 000	12 069	10 341	23 365	22 488	aff.	877
1881	972 461	686 673	"	119 884	26 925	8 419 930	11 677	10 022	22 782	24 293	pass.	1 511
1882	972 465	686 613	"	119 888	26 354	9 953 880	11 284	10 587	22 954	22 424	aff.	530
1883	972 613	686 761	"	"	26 467	9 733 160	11 472	11 707	24 255	22 468	"	1 787
1884	"	"	"	"	25 581	9 067 170	10 984	11 611	23 743	22 918	"	825
1885	"	"	"	"	25 357	9 169 230	10 859	11 705	23 499	21 965	"	1 534
1886	"	"	"	"	25 194	9 596 890	10 539	13 430	25 079	26 782	pass.	1 703
1887	"	"	"	"	24 761	11 139 820	10 321	14 011	25 090	27 205	"	2 115
1888	"	"	"	"	24 262	10 604 110	10 239	13 953	25 080	24 970	aff.	110
1889	"	"	"	"	25 365	14 762 260	10 637	18 132	29 873	25 429	"	4 444
1890	"	"	"	"	27 564	14 553 900	11 746	19 854	33 095	27 733	"	5 362
1891	"	"	"	"	27 439	21 025 820	11 620	26 986	40 069	30 291	"	9 778
1892	"	"	"	"	26 491	20 469 600	11 362	26 524	39 291	30 278	"	9 013
1893	"	"	"	"	30 147	15 286 260	12 274	18 852	33 228	31 118	"	2 110
1894	"	"	"	"	30 329	17 728 460	13 420	21 839	36 760	30 477	"	6 283
1895	"	"	"	"	32 662	18 896 190	14 045	24 324	39 949	34 183	"	5 766
1896	"	"	"	"	58 935	21 054 620	15 293	26 837	43 111	31 033	"	12 078
1897	"	"	"	"	53 800	20 112 710	14 888	29 706	45 685	23 075	"	22 610
1898	"	"	"	"	59 145	22 651 730	15 068	22 544	38 897	25 079	"	13 818
1899	"	852 725	—	"	62 504	22 254 960	16 137	21 112	38 640	28 592	"	10 048

Eröffnet am 15. September 1878. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd- arbeiten	Aufwand für Erd- arbeiten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1878	956 654	740 301	93 520	122 833	8 598	788 820	4 416	1 375	5 927	7 585	pass.	1 658
1879	1 125 336	846 226	170 681	108 429	38 781	3 724 130	20 037	5 185	26 130	28 605	"	2 475
1880	1 146 350	850 764	172 903	122 683	33 253	4 875 750	17 251	6 783	25 168	21 526	aft.	3 642
1881	1 142 733	847 147	"	"	32 512	4 304 460	16 961	5 730	23 880	22 044	"	1 836
1882	1 142 297	846 711	"	"	33 420	6 064 180	17 566	7 806	26 657	22 077	"	4 580
1883	"	"	"	"	33 154	7 641 590	17 112	9 187	27 596	23 202	"	4 394
1884	"	"	"	"	35 501	6 579 070	18 175	8 446	27 885	22 609	"	5 276
1885	"	"	"	"	35 639	6 101 410	18 271	8 016	27 705	25 180	"	2 525
1886	"	"	"	"	35 171	6 104 780	18 009	7 263	26 798	24 447	"	2 351
1887	"	"	"	"	34 976	7 369 560	18 099	8 809	29 092	25 820	"	3 272
1888	"	"	"	"	36 199	5 985 420	18 940	8 208	28 640	25 605	"	3 035
1889	"	"	"	"	37 546	6 458 100	19 406	8 466	29 121	27 858	"	1 263
1890	"	"	"	"	40 824	5 655 310	21 170	8 100	30 501	28 171	"	2 330
1891	"	"	"	"	40 040	6 498 210	20 727	8 683	30 872	34 355	pass.	3 483
1892	"	"	"	"	37 128	5 063 130	19 548	7 139	28 224	33 785	"	5 561
1893	"	"	"	"	38 228	5 921 960	20 122	7 968	29 987	36 273	"	6 286
1894	"	"	"	"	40 522	7 619 090	21 702	10 641	33 984	36 781	"	2 797
1895	"	"	"	"	43 238	10 741 470	23 335	12 368	37 659	34 097	aft.	3 562
1896	"	"	"	"	81 814	14 119 670	25 590	16 414	44 707	28 998	"	15 709
1897	"	"	"	"	85 033	36 683 210	27 023	36 572	66 200	34 359	"	31 841
1898	"	"	"	"	97 754	55 943 360	29 419	43 685	76 799	50 416	"	26 383
1899	"	1 019 614	—	"	97 341	34 055 990	28 751	27 256	59 261	37 810	"	21 451

Eröffnet am 15. Oktober 1878. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

174

Nr. 15. Vicinalbahn Weilheim-Murnau, 21,38 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand exkl. Erd- arbeiten.	Aufwand für Erd- arbeiten.	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1879	1 686 336	1 255 798	270 808	159 730	55 795	14 786 120	40 120	26 852	68 948	37 555	akt.	31 393
1880	1 793 058	1 353 895	274 543	164 620	156 337	25 426 270	145 862	45 901	196 146	64 754	"	131 392
1881	1 806 437	1 367 455	"	164 439	64 651	22 643 290	44 900	40 005	88 040	64 171	"	23 869
1882	1 808 772	1 370 213	"	164 016	62 734	23 026 230	44 232	40 242	87 851	63 537	"	24 314
1883	1 808 944	1 370 385	"	"	64 906	24 163 570	46 294	43 480	93 638	67 503	"	26 135
1884	"	"	"	"	61 222	30 788 230	44 972	53 884	102 686	68 447	"	34 239
1885	"	"	"	"	61 591	27 556 440	45 425	51 392	100 859	73 583	"	27 276
1886	"	"	"	"	66 490	29 800 310	49 960	65 868	119 990	80 985	"	39 005
1887	"	"	"	"	72 153	31 506 920	55 247	68 848	128 614	96 674	"	31 940
1888	"	"	"	"	71 435	35 042 960	54 929	75 352	134 630	94 273	"	40 357
1889	"	"	"	"	83 332	47 665 000	64 247	96 815	165 843	98 174	"	67 669
1890	"	"	"	"	184 577	50 176 000	194 126	106 543	308 846	141 460	"	107 386
1891	"	"	"	"	95 443	40 428 700	76 059	80 874	163 393	114 486	"	48 907
1892	"	"	"	"	92 722	47 372 690	75 142	88 530	170 516	116 805	"	53 711
1893	"	"	"	"	96 374	59 059 850	80 073	110 640	198 831	112 592	"	86 239
1894	"	"	"	"	107 706	66 747 440	88 522	120 551	217 848	129 905	"	87 943
1895	"	"	"	"	106 886	69 848 700	89 987	124 372	224 250	122 291	"	101 959
1896	"	"	"	"	151 901	77 735 020	85 072	105 790	198 186	117 864	"	80 322
1897	"	"	"	"	175 395	85 913 390	94 331	123 910	226 063	127 636	"	98 427
1898	"	"	"	"	200 137	102 216 380	109 456	136 523	260 478	147 370	"	113 108
1899	"	1 644 928	—	"	207 060	107 390 200	110 663	145 164	267 424	210 989	"	56 435

Eröffnet am 15. Mai 1879. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 16. Lokalbahn Gemünden—Hammelburg, 27,81 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1884	1 387 180	—	—	—	18 765	9 475 350	11 538	16 883	29 745	12 110	aft.	17 635
1885	1 385 141	—	—	—	29 732	11 349 800	17 775	22 602	42 753	26 188	"	16 565
1886	1 383 975	—	—	—	28 086	16 765 060	16 342	31 242	50 570	23 401	"	27 169
1887	1 335 404	—	—	—	26 557	12 832 150	15 941	24 992	43 649	29 502	"	14 147
1888	1 340 490	—	—	—	26 095	12 927 760	16 543	25 795	44 461	28 004	"	16 457
1889	1 340 490	—	—	—	29 314	18 940 860	18 295	34 398	55 005	29 174	"	25 831
1890	1 342 621	—	—	—	30 486	18 965 280	18 894	32 698	56 169	31 153	"	25 016
1891	1 345 082	—	—	—	33 694	15 206 080	19 682	28 121	52 444	35 159	"	17 285
1892	1 350 939	—	—	—	43 011	16 298 580	19 017	31 812	55 764	29 941	"	25 823
1893	1 358 687	—	—	—	42 633	16 100 030	18 845	28 260	51 998	32 156	"	19 842
1894	1 368 453	—	—	—	40 713	17 780 400	18 552	30 993	54 316	31 007	"	23 309
1895	1 443 893	—	—	—	57 548	24 569 800	28 703	43 938	78 397	37 468	"	40 929
1896	1 480 964	—	—	—	53 770	23 284 050	26 964	44 441	75 684	38 570	"	37 114
1897	1 485 436	—	—	—	59 757	23 419 790	25 545	42 167	72 172	44 365	"	27 807
1898	1 456 536	—	—	—	62 606	24 886 510	28 849	35 432	67 577	41 174	"	26 403
1899	1 463 582	—	—	—	70 973	29 111 780	30 571	39 881	73 525	46 549	"	26 976

Eröffnet am 1. Juli 1884. — Diese Linie wurde ausschließlich auf Staatskosten erbaut.
Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 17. Sosalbahn Uebersee—Marquartstein, 8,03 km.

S o h m a r n n, Die Entwicklung der Sosalbahnen in Bayern.

Im Jahre	Gesamt- aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1885	267 517	243 081	5000	19 436	15 840	10 288 530	4 788	14 467	19 407	4 312	aff.	15 095
1886	302 872	275 991	"	21 801	36 070	28 034 615	10 673	37 415	49 141	12 013	"	37 128
1887	310 005	282 479	"	22 526	38 296	34 750 250	11 212	46 124	58 142	12 565	"	45 578
1888	315 184	285 015	"	25 169	43 150	39 339 750	12 588	54 447	67 935	14 860	"	53 075
1889	315 860	285 691	"	"	44 550	47 738 360	13 059	53 543	67 536	16 234	"	51 302
1890	316 325	286 156	"	"	50 405	45 462 470	14 190	51 500	67 382	18 606	"	48 776
1891	338 874	308 705	"	"	49 046	41 531 550	14 104	48 208	64 205	20 730	"	43 475
1892	343 094	312 925	"	"	47 488	40 559 370	13 791	35 797	51 859	21 242	"	30 617
1893	347 969	317 800	"	"	50 120	40 261 850	14 749	30 701	47 543	21 534	"	26 009
1894	348 538	318 369	"	"	52 548	43 854 800	14 915	33 299	50 313	21 028	"	29 285
1895	348 963	318 794	"	"	56 716	47 759 380	15 031	34 057	51 135	21 807	"	29 328
1896	"	"	"	"	54 985	49 343 840	14 286	35 010	50 886	21 276	"	29 610
1897	"	"	"	"	58 131	51 867 430	15 255	35 457	52 533	24 802	"	27 731
1898	"	"	"	"	58 039	52 525 210	15 214	38 527	55 171	26 400	"	28 771
1899	"	"	"	"	70 043	49 899 570	15 679	36 797	54 151	27 148	"	27 003

Eröffnet am 10. August 1885.

ℳ 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 18. Lokalbahn Eichstätt Bahnhof—Stadt, 5,17 km
und ab 1898 Eichstätt Bahnhof—Stadt—Kinding, 35,24 km total.

Im Jahre	Gesamtaufwand	Staatlicher Aufwand	Barzuschüsse der Interessenten	Aufwand der Interessenten für Grunderwerbungen	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1885	285 534	212 576	30 000	42 958	18 481	734 390	5 348	1 924	7 463	4 267	aft.	3 196
1886	323 366	239 125	"	54 241	58 703	5 096 385	16 859	11 345	28 802	15 723	"	13 079
1887	345 346	259 940	"	55 406	57 304	7 859 985	16 165	15 245	31 921	19 862	"	12 059
1888	350 373	266 917	"	53 460	61 193	9 579 100	17 124	17 575	35 255	19 844	"	15 411
1889	350 958	267 502	"	"	64 715	13 680 175	18 106	23 006	41 681	22 377	"	19 304
1890	357 072	273 616	"	53 456	73 035	17 016 380	17 940	26 700	46 597	23 406	"	23 191
1891	361 924	278 468	"	"	83 740	17 366 030	19 209	27 681	48 869	23 998	"	24 871
1892	363 285	279 829	"	"	92 403	17 424 960	20 157	28 231	50 842	26 803	"	24 039
1893	365 433	281 977	"	"	102 312	23 413 010	22 059	21 585	46 236	29 087	"	17 149
1894	367 634	284 178	"	"	115 199	20 192 900	24 238	19 064	46 161	30 355	"	15 806
1895	368 105	284 649	"	"	113 651	23 531 560	24 490	21 266	48 802	30 799	"	18 003
1896	"	"	"	"	109 019	26 708 990	24 540	21 740	49 281	29 486	"	19 795
1897	368 156	284 700	"	"	111 172	38 375 570	24 767	29 050	56 984	31 823	"	25 161
1898	1 423 661	1 323 408	"	70 253	129 208	38 056 790	30 795	32 915	65 144	45 600	"	19 544
1899	1 526 948	1 361 091	"	135 857	223 197	46 664 590	55 370	51 094	109 096	74 737	"	34 359

5,17 km. Eröffnet am 15. September 1885.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

30,09 km. Fortsetzung von Eichstätt — total 35,24 km — Stadt nach Kinding am 7. November 1898 eröffnet.

Nr. 19. Lokalbahn Neustadt a. S.—Bischofsheim v. Rh. 18,88 km.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar= zuschüsse der Inter= essenten.	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt= Einnahme		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen= Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg.	M	M	M	M		
1885	647 145	576 393	—	70 752	1 158	907 270	359	1 597	2 031	1 834	akt.	197
1886	734 485	658 412	—	76 072	18 817	6 825 960	10 919	11 390	23 880	16 358	"	7 522
1887	804 134	727 177	—	76 958	18 303	11 069 820	11 026	15 958	28 901	19 280	"	9 621
1888	809 648	732 672	—	76 977	17 671	13 496 520	10 749	20 756	33 577	22 263	"	11 314
1889	811 120	734 133	—	76 988	20 260	18 871 420	12 408	25 324	39 592	23 768	"	15 824
1890	813 138	736 151	—	"	21 448	23 588 290	12 509	21 527	36 421	23 504	"	12 917
1891	813 066	736 079	—	"	23 245	30 871 540	12 938	26 064	41 142	26 117	"	15 025
1892	813 100	736 113	—	"	24 913	36 953 370	13 321	31 344	46 836	17 753	"	19 083
1893	820 648	743 661	—	"	25 689	36 849 510	12 792	34 623	50 081	27 975	"	22 106
1894	832 442	755 454	—	"	29 082	49 134 920	14 450	39 512	56 604	32 323	"	24 281
1895	833 260	756 272	—	"	34 637	51 218 800	15 966	42 329	61 143	33 997	"	27 146
1896	"	"	—	"	38 125	52 305 170	15 537	44 898	61 914	31 683	"	30 231
1897	"	"	—	"	39 077	45 524 460	16 146	38 071	56 182	35 707	"	20 475
1898	"	"	—	"	36 802	46 996 450	16 165	38 533	55 544	35 003	"	20 541
1899	"	"	—	"	37 625	52 589 700	16 398	43 410	60 789	41 517	"	19 272

Eröffnet am 15. Oktober 1885.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1885	373 778	356 077	—	17 701	4 013	1 556 170	2 083	2 610	4 841	4 586	alt	255
1886	458 560	434 224	—	24 336	16 682	42 452 830	5 129	65 713	72 127	26 678	"	45 449
1887	457 172	434 927	—	22 245	15 041	45 883 370	4 585	71 954	78 730	25 408	"	53 322
1888	492 838	470 593	—	"	15 140	48 608 710	4 508	76 646	83 239	25 240	"	57 999
1889	494 080	471 835	—	"	15 720	51 865 350	4 706	80 912	89 533	28 103	"	61 430
1890	498 526	476 281	—	"	16 092	50 755 640	4 580	75 280	82 401	24 915	"	57 486
1891	501 335	479 090	—	"	16 436	48 272 430	4 664	64 144	71 020	24 966	"	46 054
1892	504 887	482 642	—	"	16 134	47 057 640	4 660	63 441	70 318	24 717	"	45 601
1893	513 086	490 841	—	"	16 421	47 011 820	4 674	62 316	69 252	23 793	"	45 459
1894	591 741	569 496	—	"	16 488	45 356 140	4 799	60 218	67 195	23 402	"	43 793
1895	591 741	"	—	"	15 380	48 757 610	4 634	64 493	71 439	23 760	"	47 679
1896	"	514 490	—	77 251	16 238	60 327 290	4 733	78 385	85 119	51 011	"	34 108
1897	"	"	—	"	16 678	59 809 140	5 032	77 625	84 990	53 207	"	31 783
1898	"	"	—	"	18 168	58 167 850	5 473	75 816	82 682	61 178	"	21 504
1899	"	"	—	"	19 587	50 293 600	5 944	65 922	72 733	55 392	"	17 341

Eröffnet am 1. Dezember 1885.

Im Bauaufwand pro 1894 sind auch die vom bayerischen Staat beschafften Betriebsmittel mit ℳ 77 251 mit eingerechnet.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Der unter „Staatlicher Aufwand“ pro 1896 aufgeführte Betrag von ℳ 514 490 (genau ℳ 514 489,97) bildet die Baukosten, welche von der Herzogl. Sachl.-Meiningen'schen Regierung bezahlt worden sind. Die Beschaffung der auf dieser Linie verwendeten Fahrbetriebsmittel erfolgte aus bayerischen Staatsmitteln und die betr. Linie ist 1895 von der kgl. bayr. Staatseisenbahnverwaltung eigentümlich erworben worden.

Nr. 21. Lokalbahn Feucht—Wendelstein, 5,30 km.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar= zuschüsse der Inter= essenten	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt= Einnahme Ausgabe		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen= Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1886	193 721	186 308	6700	713	12 565	1 689 410	2989	2 620	5 697	4 013	aft.	1 684
1887	206 094	198 430	"	964	11 050	4 119 110	6911	4 677	11 841	9 193	"	2 648
1888	210 562	196 266	"	7596	28 834	5 688 720	6794	7 199	14 245	10 947	"	3 298
1889	210 647	196 351	"	"	28 969	5 710 820	6730	7 196	14 210	11 228	"	2 982
1890	"	"	"	"	27 355	6 547 340	6927	5 749	13 166	11 946	"	1 220
1891	210 648	196 352	"	"	25 827	6 107 380	7032	6 859	14 454	12 632	"	1 822
1892	210 657	196 361	"	"	26 942	8 555 210	6454	8 413	15 421	11 910	"	3 511
1893	212 005	197 710	"	"	27 073	7 772 920	6179	7 673	14 361	12 139	"	2 222
1894	213 650	199 354	"	"	24 855	10 256 810	6016	8 490	15 176	12 667	"	2 509
1895	214 556	200 260	"	"	35 229	11 066 130	7818	10 399	18 890	14 491	"	4 399
1896	"	"	"	"	35 274	39 229 570	8110	26 435	35 459	15 451	"	20 008
1897	"	"	"	"	36 285	49 014 810	8381	38 223	48 021	15 687	"	32 334
1898	"	"	"	"	36 748	29 426 870	8551	18 547	28 279	14 701	"	13 579
1899	"	"	"	"	41 215	25 730 280	9049	15 912	25 739	20 556	"	5 183

Eröffnet am 1. August 1886.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Jahr	Gesamt-		Bar-	Auswand	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
	Aufwand	Staatlicher Aufwand			zuschüsse der Inter-	der Inter-	Personen	Güter	Personen-	Güter-		Einnahme
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		
1886	1 167 324	1 081 199	—	86 124	7 288	6 170 775	4 268	13 334	17 802	5 831	att.	11 971
1887	1 293 544	1 204 817	—	88 727	37 100	41 604 340	21 787	84 472	108 794	27 822	"	80 972
1888	1 333 526	1 233 813	—	99 712	36 585	52 252 060	21 664	104 538	129 058	45 352	"	83 706
1889	1 366 959	1 261 796	—	105 163	39 964	56 046 780	23 715	111 113	139 053	42 265	"	96 788
1890	1 373 794	1 268 622	—	105 171	42 934	57 664 200	26 333	112 242	145 598	43 342	"	102 256
1891	1 376 719	1 270 769	—	105 951	44 774	56 049 290	26 819	105 986	139 569	49 727	"	89 842
1892	1 380 533	1 274 582	—	"	59 556	50 874 080	25 713	103 734	135 858	50 747	"	85 111
1893	1 385 553	1 279 603	—	"	62 751	56 166 130	26 686	78 183	112 133	51 250	"	60 883
1894	1 388 847	1 282 896	—	"	63 976	61 314 530	27 395	83 836	120 572	49 931	"	70 641
1895	1 391 847	1 285 897	—	"	64 894	77 496 260	26 968	102 412	137 659	46 922	"	90 737
1896	1 392 820	1 286 869	—	"	41 071	76 864 800	27 521	104 191	137 722	53 700	"	84 022
1897	1 448 172	1 342 221	—	"	52 659	78 469 860	30 269	102 172	139 549	56 902	"	82 647
1898	1 457 204	1 351 253	—	"	60 026	91 430 040	31 768	116 272	153 624	64 003	"	89 621
1899	1 460 973	1 355 022	—	"	75 571	88 324 950	32 824	110 409	149 179	65 465	"	83 714

Eröffnet am 16. Oktober 1886.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 23. Lokalbahn Landsberg—Schongau, 28,71 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1886	842 325	817 856	—	24 470	3 986	3 529 305	2 669	7 383	10 222	3 857	att.	6 365
1887	946 416	883 183	—	63 233	43 952	22 187 875	30 070	51 065	83 539	28 081	"	55 458
1888	964 564	893 492	—	71 072	46 859	24 201 060	31 601	57 509	92 168	36 537	"	55 631
1889	982 245	910 338	—	71 907	53 095	25 641 880	34 955	59 813	97 820	40 495	"	57 325
1890	982 367	910 460	—	"	58 366	30 722 890	38 747	68 354	112 258	44 587	"	67 671
1891	987 837	915 931	—	"	58 928	26 707 080	37 621	61 646	104 198	47 410	"	56 789
1892	987 846	915 939	—	"	79 816	24 919 150	37 697	60 209	103 337	50 651	"	52 686
1893	998 136	926 230	—	"	83 399	35 215 860	38 204	56 538	100 500	50 342	"	50 158
1894	999 196	927 290	—	"	80 238	40 452 630	40 586	61 903	108 123	50 714	"	57 409
1895	1 058 070	986 163	—	"	60 654	43 705 370	39 136	68 076	113 070	53 862	"	59 208
1896	1 068 267	991 361	5000	"	78 093	57 773 910	41 541	86 661	132 260	56 099	"	76 161
1897	1 087 304	1 010 397	"	"	95 349	57 406 070	46 026	86 960	137 008	58 261	"	78 747
1898	1 109 966	1 033 059	"	"	107 851	62 738 830	47 991	91 826	142 240	64 248	"	77 992
1899	1 176 945	1 100 038	"	"	106 837	69 512 730	50 814	99 754	153 250	64 206	"	89 044

Eröffnet am 16. November 1886.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 24. Lokalbahn Erlangen—Gräfenberg, 28,21 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1886	972 554	890 632	—	81 922	7 779	738 125	3 857	1 623	5 777	3 668	alt.	1 909
1887	1 179 387	1 093 033	—	86 355	62 488	8 058 455	34 683	16 333	51 903	30 128	"	21 775
1888	1 255 283	1 166 293	—	88 989	75 135	10 919 930	37 883	19 784	59 243	46 288	"	12 955
1889	1 268 147	1 179 158	—	"	76 181	10 440 615	38 624	21 719	62 191	42 606	"	19 585
1890	1 263 257	1 174 267	—	"	79 544	10 654 750	39 837	21 943	65 614	45 667	"	19 947
1891	1 263 882	1 174 892	—	"	91 164	20 338 730	40 957	37 992	82 654	49 346	"	33 308
1892	1 291 542	1 202 553	—	"	121 132	11 296 940	45 773	25 256	75 096	52 446	"	22 650
1893	1 304 890	1 215 901	—	"	99 416	15 721 170	47 756	31 727	83 878	54 139	"	29 739
1894	"	"	—	"	106 280	11 605 160	50 546	24 281	79 543	52 818	"	26 725
1895	1 305 070	1 216 081	—	"	114 673	12 020 560	54 323	25 490	84 476	58 795	"	25 681
1896	"	"	—	"	115 273	16 106 960	54 565	29 054	87 845	58 542	"	29 303
1897	"	"	—	"	140 976	22 023 640	53 970	34 423	93 400	60 113	"	33 287
1898	"	"	—	"	155 647	32 516 070	57 029	34 782	95 124	71 793	"	23 331
1899	"	"	—	"	164 759	29 872 810	56 598	31 716	91 403	73 429	"	17 974

Eröffnet am 22. November 1886.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 25. Lokalbahn Hof—Naila—Marrgrün, 22,97 km
und ab 1. Juli 1898 Hof—Naila—Bad Steben, 27,03 km total.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar= zuschüsse der Inter= essenten	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt= Einnahme Ausgabe		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen= Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1887	1 406 944	1 262 971	—	143 972	44 762	16 538 330	28 934	41 300	71 715	18 702	aff.	53 013
1888	1 526 502	1 381 273	—	145 230	75 337	32 191 600	45 672	76 662	126 693	42 413	"	84 280
1889	1 589 841	1 441 235	—	148 606	78 097	32 784 020	48 950	80 030	133 162	40 959	"	92 203
1890	1 624 374	1 478 314	—	146 061	93 451	41 254 750	57 127	83 532	147 765	49 039	"	98 726
1891	1 703 561	1 549 131	—	154 430	104 041	38 569 740	59 359	85 172	151 787	60 047	"	91 740
1892	1 747 888	1 593 184	—	154 704	126 555	36 325 010	61 561	82 603	150 930	61 730	"	89 200
1893	1 763 534	1 609 729	—	153 806	194 274	57 036 640	61 645	74 693	144 126	66 032	"	78 093
1894	1 777 259	1 623 453	—	"	203 416	60 517 050	64 776	76 406	149 727	69 979	"	79 748
1895	1 778 268	1 624 462	—	"	218 632	75 175 270	67 068	87 757	163 345	81 178	"	82 167
1896	1 782 806	1 629 000	—	"	164 386	93 321 430	71 974	105 209	182 079	86 644	"	95 435
1897	"	"	—	"	243 888	96 794 280	77 563	105 438	188 062	96 966	"	91 096
1898	1 985 122	1 830 881	—	154 240	318 237	91 133 280	88 855	100 705	193 159	141 555	"	51 604
1899	1 996 153	1 833 274	—	162 879	305 125	100 163 980	95 198	104 624	203 911	176 052	"	27 859

Eröffnet am 1. Juni 1887.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Am 1. Juni 1898 Eröffnung der 4,06 km langen Reststrecke Marrgrün—Bad Steben.

Nr. 26. Lokalbahn Mündchberg—Selmbrechts, 9,68 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1887	616 321	575 418	8500	32 403	27 278	10 013 635	8 479	18 950	27 723	8 031	aft.	19 692
1888	632 447	591 544	"	"	46 478	22 681 690	14 860	40 303	55 836	19 216	"	36 620
1889	650 857	603 217	"	39 140	50 539	24 180 490	16 126	43 156	60 166	24 324	"	35 842
1890	663 720	616 012	"	39 209	51 595	20 870 650	16 736	37 187	55 729	26 778	"	28 951
1891	664 329	616 393	"	39 436	49 124	20 741 030	15 313	35 032	52 211	27 611	"	24 600
1892	666 721	618 784	"	39 437	46 389	21 745 620	15 005	38 450	55 343	28 208	"	27 135
1893	670 962	623 025	"	"	46 727	23 602 460	15 170	40 649	57 703	26 778	"	30 925
1894	"	"	"	"	50 512	25 491 060	16 010	43 306	61 364	27 815	"	33 549
1895	671 057	623 120	"	"	53 816	26 892 810	16 273	45 499	64 247	28 707	"	35 540
1896	"	"	"	"	61 425	30 540 390	18 545	51 848	72 059	26 964	"	45 095
1897	"	"	"	"	61 553	34 374 680	18 729	56 227	76 604	27 836	"	48 768
1898	"	"	"	"	64 722	38 214 400	19 428	37 109	57 491	36 256	"	21 235
1899	"	"	"	"	70 691	35 717 980	20 247	35 840	56 869	33 009	"	23 860

Eröffnet am 1. Juni 1887.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar= zuschüsse der Inter= essenten	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt= Einnahme Ausgabe		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen= Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		
1888	1 232 040	1 163 534	—	68 506	39 352	3 926 580	22 278	9 686	33 137	21 092	aff.	12 045
1889	1 228 109	1 159 502	—	68 607	65 804	9 563 120	37 270	23 840	64 345	47 036	"	17 309
1890	1 227 559	1 154 409	—	73 150	69 585	10 045 260	38 769	24 723	68 863	48 914	"	19 949
1891	1 227 916	1 154 766	—	73 150	74 410	12 658 520	40 412	28 528	73 972	51 019	"	22 953
1892	1 228 175	1 155 024	—	73 150	91 060	15 066 710	40 929	32 574	79 060	50 615	"	28 445
1893	1 241 271	1 168 120	—	73 150	109 529	16 020 200	41 028	34 413	81 296	53 718	"	27 578
1894	1 245 061	1 171 910	—	73 150	102 925	16 838 380	42 943	35 173	85 126	56 541	"	28 585
1895	1 257 364	1 184 214	—	73 150	109 619	17 249 800	43 079	36 531	87 179	56 151	"	31 028
1896	1 257 375	1 184 225	—	73 150	114 812	19 728 330	43 693	42 672	92 432	56 209	"	36 223
1897	"	"	—	"	143 660	23 526 840	45 920	44 902	97 128	58 428	"	38 700
1898	1 275 924	1 202 774	—	"	159 107	29 253 260	50 080	42 592	95 898	62 649	"	33 249
1899	1 359.311	1 286 161	—	"	177 767	31 763 920	51 147	45 551	100 017	71 968	"	28 049

Eröffnet am 1. Juni 1888.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 28. Lokalbahn Roth—Greding, 39,22 km.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar= zuschüsse der Inter= essenten.	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt= Einnahme Ausgabe		Abgleich	
					Personen	Güter kg	Personen= Verkehr	Güter= Verkehr				
1888	1 464 713	1 381 847	—	82 866	37 952	6 095 540	21 209	15 088	37 243	22 818	aff.	14 425
1889	1 482 267	1 395 873	—	86 394	63 072	9 576 740	34 682	25 623	62 361	52 058	"	10 303
1890	1 502 581	1 402 771	—	99 810	67 072	11 185 330	35 980	29 951	71 138	53 901	"	17 237
1891	1 504 063	1 411 694	—	92 369	69 483	10 003 970	36 374	27 766	70 276	51 442	"	18 834
1892	1 504 107	1 411 768	—	92 369	96 730	10 141 470	35 816	29 572	72 141	51 577	"	20 564
1893	1 522 445	1 430 107	—	92 339	88 824	12 290 720	34 886	34 810	76 853	52 735	"	24 118
1894	1 525 203	1 432 864	—	"	94 137	13 620 580	36 877	35 978	79 871	53 980	"	25 891
1895	1 526 190	1 433 852	—	"	102 521	20 119 830	39 676	45 638	92 854	59 732	"	33 122
1896	1 526 429	1 434 090	—	"	74 851	19 425 300	41 419	44 945	92 951	59 035	"	33 916
1897	1 526 494	1 434 156	—	"	97 321	28 242 130	43 025	54 024	103 879	62 030	"	41 849
1898	1 528 065	1 435 726	—	"	110 044	28 372 470	42 416	42 748	88 957	61 954	"	27 003
1899	1 530 906	1 438 568	—	"	111 189	27 807 210	44 654	43 321	92 820	71 119	"	21 701

Eröffnet am 1. Juni 1888.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 29. Lokalbahn Bocting—Passau, 34,06 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1888	2 471 384	2 274 021	—	197 363	11 480	2 057 860	7 888	4 677	12 763	8 670	aff.	4 093
1889	2 828 917	2 616 552	—	212 365	75 736	11 845 005	55 710	26 697	84 182	46 117	"	38 065
1890	2 933 123	2 714 936	—	218 187	82 915	11 546 010	62 048	26 183	93 892	74 530	"	19 362
1891	2 962 920	2 736 813	—	226 107	87 011	12 886 060	63 852	29 537	99 903	78 637	"	21 266
1892	2 972 493	2 743 359	—	229 134	86 549	17 000 480	61 705	33 823	100 278	77 326	"	22 952
1893	3 034 354	2 801 164	—	233 191	90 110	22 113 820	62 807	42 056	109 979	81 373	"	28 606
1894	3 035 755	2 802 564	—	"	116 427	22 301 510	60 836	42 435	110 488	85 779	"	24 709
1895	3 038 269	2 805 079	—	"	123 259	27 672 990	55 862	46 108	111 569	64 483	"	47 086
1896	3 038 441	2 805 250	—	"	103 026	35 338 020	54 232	63 663	125 118	82 873	"	42 245
1897	3 043 415	2 810 225	—	"	93 626	54 185 440	53 438	107 581	168 775	92 316	"	76 459
1898	3 081 029	2 847 839	—	"	119 078	49 916 100	61 988	85 095	150 341	106 288	"	44 053
1899	3 088 608	2 855 417	—	"	131 334	46 441 880	61 486	77 327	142 142	119 946	"	22 196

Eröffnet am 15. Oktober 1888.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt Personen.

Nr. 30. Lokalbahn Bad Reichenhall—Berchtesgaden, 18,81 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		
1888	1 260 794	1 232 560	—	28 234	* 5 978	2 014 250	3 814	7 646	11 604	5 340	aff.	6 264
1889	1 417 901	1 371 411	—	46 490	78 128	11 686 560	81 508	47 024	131 600	43 420	"	88 180
1890	1 428 254	1 371 303	—	56 950	90 993	13 589 990	87 721	52 864	149 089	59 993	"	89 096
1891	1 436 304	1 379 057	—	57 247	89 792	14 700 740	81 496	54 525	143 430	63 076	"	80 354
1892	1 449 050	1 391 700	—	57 350	93 314	11 612 120	84 070	45 046	136 810	60 549	"	76 261
1893	1 452 592	1 395 217	—	57 375	106 708	15 698 430	92 632	58 532	159 214	60 564	"	98 650
1894	1 464 930	1 399 205	—	65 725	117 593	14 360 790	89 988	58 313	157 196	59 336	"	97 860
1895	1 464 609	1 398 884	—	"	131 921	17 889 940	98 216	38 468	146 257	59 007	"	87 250
1896	1 466 493	1 400 769	—	"	113 001	19 883 130	84 547	43 138	134 695	72 302	"	62 393
1897	1 468 436	1 402 712	—	"	138 677	20 357 920	81 143	32 059	120 795	75 088	"	45 707
1898	1 474 210	1 408 486	—	"	153 593	23 627 790	88 773	34 981	132 115	71 037	"	61 078
1899	1 479 537	1 413 812	—	"	165 781	23 738 410	92 406	35 781	132 690	135 909	pass.	3 219

Eröffnet am 25. Oktober 1888.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 31. Lokalbahn Freilassing—Laufen 12,33 km }
 und ab 1894 Laufen—Tittmoning 24,62 km } 36,95 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1890	556 378	509 946	—	46 431	36 634	5 048 220	20 454	9 691	31 538	12 467	alt.	19 071
1891	572 024	524 473	—	47 551	74 834	12 841 270	36 654	22 762	61 916	26 433	"	35 483
1892	578 119	529 273	—	48 846	111 952	11 722 950	36 923	20 303	60 046	26 031	"	34 015
1893	579 539	530 692	—	"	112 784	18 603 270	37 132	27 789	67 733	29 514	"	38 219
1894	590 534	541 687	—	"	189 981	24 632 340	73 829	45 210	127 537	50 746	"	76 791
	892 569	831 944	—	60 626								
1895	592 793	543 947	—	48 846	232 530	29 046 460	87 938	42 040	140 125	69 487	"	70 638
	904 948	838 791	—	66 156								
1896	1 505 260	1 389 865	—	115 395	121 765	32 334 310	71 281	48 759	126 135	65 136	"	60 999
1897	1 510 726	1 394 933	—	115 793	158 815	38 790 850	67 168	59 708	133 331	62 253	"	71 078
1898	1 538 530	1 422 319	—	116 211	186 887	41 060 440	71 544	64 446	139 721	72 214	"	67 507
1899	1 546 032	1 429 821	—	"	201 111	38 796 300	75 561	62 825	142 244	80 431	"	61 813

Eröffnet am 14. Juni 1890.

Laufen—Tittmoning eröffnet am 1. Mai 1894.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 32. Totalbahn Zwickel—Grafenau, 31,52 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	№	№	№	№		kg	№	№	№	№		№
1890	2 218 478	2 046 621	—	171 856	8 731	7 813 810	6 476	16 618	24 644	12 323	aff.	12 321
1891	2 463 499	2 280 607	—	182 892	27 830	30 084 050	20 313	63 290	87 225	46 831	"	40 394
1892	2 505 677	2 317 241	—	188 436	31 154	32 954 350	18 461	71 750	94 988	55 028	"	39 960
1893	2 515 566	2 326 974	—	188 593	37 506	31 270 210	18 988	68 488	92 260	59 856	"	32 404
1894	2 519 476	2 330 443	—	189 034	41 666	29 976 990	19 926	64 794	90 528	54 321	"	36 207
1895	2 523 704	2 334 487	—	189 218	40 250	30 710 150	20 752	66 892	92 325	53 237	"	39 088
1896	2 529 183	2 339 355	—	189 828	39 346	36 095 690	19 914	76 391	99 928	55 648	"	44 280
1897	2 529 955	2 339 921	—	190 034	39 497	37 426 990	20 758	76 816	101 710	59 689	"	42 021
1898	2 536 390	2 346 356	—	"	40 503	45 598 120	21 388	64 667	88 725	58 351	"	30 374
1899	2 545 895	2 355 861	—	"	38 585	52 659 790	21 180	73 050	96 730	59 184	"	37 546

Eröffnet am 1. September 1890.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Eröffnet am 1. Sept. 1890.
 Ab 1896 Zahl der Fahrten statt Personen.
 Gesamt-Einnahme 1 017 110 Mk.
 Gesamt-Ausgabe 1 017 110 Mk.

Nr. 33. Sodalbahn Passau-Röhrnbach (Teilstrecke), 30,56 km, bezw. ab 15. Okt. 1892 Passau-Freyung, 49,53 km total.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1890	4 044 800	3 793 759	—	251 041	2 317	1 806 570	2 993	3 865	6 940	3 538	akt.	3 402
1891	5 183 831	4 898 122	—	285 709	58 624	29 449 580	55 132	60 165	123 047	33 929	"	89 118
1892	5 940 498	5 575 861	—	364 638	90 895	36 408 920	61 042	86 296	156 906	46 733	"	110 173
1893	6 107 072	5 741 887	—	365 185	104 943	53 346 060	92 883	134 384	242 800	81 582	"	161 218
1894	6 117 963	5 750 327	—	367 636	145 816	51 604 110	92 284	130 420	245 873	92 579	"	153 294
1895	6 225 352	5 765 617	—	459 735	127 439	49 074 160	87 077	124 412	228 036	94 946	"	133 090
1896	6 237 343	5 776 944	—	460 399	136 047	44 880 230	88 987	132 835	230 915	93 845	"	137 070
1897	6 238 689	5 776 807	—	461 881	140 941	73 008 570	88 608	161 299	260 276	101 831	"	158 445
1898	6 238 930	5 777 031	—	461 898	151 144	79 222 310	96 669	153 428	260 204	123 655	"	136 549
1899	6 239 416	5 777 030	—	462 386	154 218	86 694 050	98 109	165 846	273 937	137 094	"	136 843

Passau—Freyung (30,56 km) eröffnet am 6. Dezember 1890.

Fortsetzung Röhrnbach—Freyung (18,97 km) am 15. Oktober 1892 eröffnet.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1890	740 473	708 437	—	32 036	973	388 420	289	659	950	1 062	pass.	112
1891	814 699	782 494	—	32 205	25 112	10 780 160	8 105	17 943	27 645	18 757	akt.	8 888
1892	823 172	795 547	—	27 625	41 633	11 203 900	8 922	18 599	30 001	26 608	"	3 393
1893	837 526	799 194	—	38 331	43 559	11 104 750	8 872	19 198	30 659	24 753	"	5 906
1894	838 308	799 417	—	38 892	40 918	13 958 330	8 582	23 521	34 730	23 674	"	11 056
1895	838 076	799 151	—	38 925	48 384	15 820 290	9 477	26 783	38 958	21 649	"	17 309
1896	839 123	800 184	—	38 940	54 368	15 841 610	9 684	27 336	39 529	23 209	"	16 320
1897	"	"	—	"	46 714	16 701 320	9 524	31 275	43 299	25 659	"	17 640
1898	846 974	806 480	—	40 494	50 059	22 172 830	9 537	21 490	32 257	25 092	"	7 165
1899	846 994	806 500	—	"	56 003	18 804 570	10 274	19 228	30 753	28 869	"	1 884

Eröffnet am 20. Dezember 1890.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 35. Lokalbahn Forchheim—Ebermannstadt, 14,73 km.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar= zuschüsse der Inter= essenten.	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt= Einnahme		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen= Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1891	815 339	702 044	—	113 295	61 153	3 041 840	25 462	7 249	34 789	13 460	aff.	21 329
1892	788 513	674 984	—	113 529	131 740	6 965 740	39 452	15 100	58 093	26 507	"	31 586
1893	811 990	698 561	—	114 430	140 041	6 781 670	41 443	16 539	61 675	27 361	"	34 314
1894	816 899	702 469	—	"	146 847	9 763 280	42 782	25 159	71 798	30 723	"	41 075
1895	826 355	711 925	—	"	171 683	9 118 570	46 014	13 981	64 070	32 606	"	31 464
1896	828 221	712 000	—	116 221	157 329	7 406 640	43 875	12 964	59 902	29 533	"	30 369
1897	"	"	—	"	175 924	8 125 340	46 607	14 572	64 227	33 359	"	30 868
1898	"	"	—	"	182 792	9 156 560	48 264	17 076	67 151	42 602	"	24 549
1899	"	"	—	"	199 092	10 641 860	48 983	17 085	67 881	39 589	"	28 292

Eröffnet am 1. Juni 1891.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 36. Lokalbahn Traunstein—Troitzberg, 21,38 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M.	M.	M.	M.		kg	M.	M.	M.	M.		M.
1891	820 321	820 206	—	115	31 967	5 473 430	17 836	12 089	31 119	9 881	aft.	21 238
1892	923 164	867 097	—	56 067	104 104	23 629 300	51 268	43 887	100 702	33 680	"	67 022
1893	923 483	864 200	—	59 283	126 219	29 166 020	49 423	52 657	107 697	37 270	"	70 427
1894	931 669	872 915	—	58 754	138 841	36 413 640	52 016	63 974	123 141	40 259	"	82 882
1895	924 317	865 564	—	"	136 178	33 954 060	50 548	42 860	99 640	41 194	"	58 446
1896	"	"	—	"	127 111	40 344 380	49 535	53 402	106 861	45 478	"	61 383
1897	933 967	875 214	—	"	142 693	34 606 760	56 594	50 354	111 294	74 418	"	36 876
1898	935 972	877 218	—	"	145 192	38 511 270	54 720	56 102	113 480	60 893	"	52 587
1899	936 462	877 708	—	"	145 771	36 846 090	51 135	53 486	107 034	98 759	"	8 275

Eröffnet am 7. September 1891.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 37. Lokalbahn Jossa—Brückenau, 17,07 km.

Zum Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1891	764 013	705 215	—	58 798	6 133	3 028 960	2 491	6 152	9 107	5 863	aft.	3 244
1892	815 403	754 968	—	60 435	37 952	12 357 380	16 252	27 716	46 589	29 812	"	16 777
1893	835 763	774 762	—	61 001	42 620	11 459 130	16 288	23 502	42 683	35 808	"	6 875
1894	841 221	778 807	—	62 414	52 478	17 635 320	16 864	24 948	45 201	32 842	"	12 359
1895	841 497	777 556	—	63 940	61 447	15 459 740	18 190	23 771	45 627	31 647	"	13 980
1896	841 629	"	—	64 072	40 546	15 913 150	17 372	24 414	44 941	30 264	"	14 677
1897	842 448	778 342	—	64 107	66 418	20 347 370	18 133	28 054	49 035	35 750	"	13 285
1898	842 579	778 824	—	63 755	72 242	24 713 980	23 950	18 598	45 491	37 998	"	7 493
1899	853 972	790 217	—	"	87 478	30 661 810	25 491	21 234	49 771	39 316	"	10 455

Eröffnet am 15. Oktober 1891.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 38. Lokalbahn Hatzfurt—Hofheim, 15,49 km.

Im Jahre	Gesamt- aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1892	747 094	650 839	27 500	68 756	38 354	5 520 780	19 313	13 070	34 593	18 482	alt.	16 111
1893	747 419	649 652	"	70 267	67 043	8 904 240	22 416	18 571	44 652	29 356	"	15 296
1894	749 988	651 114	"	71 374	63 335	9 007 860	21 933	18 932	44 073	30 907	"	13 166
1895	751 710	652 222	"	71 988	64 187	8 474 700	22 220	18 441	44 516	29 915	"	14 601
1896	751 903	652 277	"	72 125	61 050	9 994 260	20 788	22 238	45 016	25 758	"	19 258
1897	752 778	652 704	"	72 574	62 834	8 988 620	21 102	21 040	44 393	26 757	"	17 636
1898	752 811	"	"	72 607	65 165	8 175 660	22 465	14 205	37 925	27 109	"	10 816
1899	753 597	653 490	"	"	71 250	9 515 550	22 336	16 011	39 581	33 182	"	6 399

Eröffnet am 15. März 1892.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1892	1 025 115	1 025 054	—	61	22 290	7 342 290	11 552	17 127	30 738	13 611	alt.	17 127 *)
1893	1 014 251	944 191	—	70 059	{39 391 48 240	{14 046 200 16 280 920	14 138 18 928	29 331 44 933	45 935 66 592	19 555 33 213	"	{26 380 33 379}
1894	1 093 058	960 562	—	132 496	125 089	34 827 610	47 529	100 286	155 108	75 429	"	79 679
1895	1 100 453	964 538	—	135 915	124 573	38 360 000	46 312	107 792	161 084	77 935	"	83 149
1896	1 117 500	968 161	—	149 339	119 454	39 813 590	45 492	119 238	171 228	119 787	"	51 441
1897	1 163 641	1 014 231	—	149 409	90 430	{12 730 110 36 487 010	6 305 33 582	17 891 84 478	26 972 122 611	11 866 †)99 380	"	{15 106 23 231}
1898	1 167 778	1 017 695	—	150 083	68 992	48 382 120	28 878	67 227	99 316	43 928	"	55 388
1899	1 169 096	1 018 954	—	150 143	74 774	51 612 240	30 208	71 076	105 047	43 286	"	61 761

Die Strecke Röfching—Lam mit einer Länge von 17,75 km wurde von der Aktiengesellschaft Röfching—Lam erbaut, den Betrieb übernahm die Staatseisenbahnverwaltung laut Vertrag vom 4. Juli 1893 und wurde Cham—Röfching—Lam vom 1. August 1893 bis zum 1. Oktober 1897 als eine Strecke betrieben. Die Betriebslänge der Pachtstrecke Röfching—Lam von 17,75 km wurde nur im Verhältnis der wirklichen Betriebszeit und zwar mit 13,31 km (= 75 %) bei Durchschnittsberechnungen in Ansatz gebracht. Vom 1. Oktober 1897 an ging die Linie Röfching—Lam in den Betrieb der Eigentümerin über.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Im Gesamt-Aufwand ist nur die Strecke „Cham—Röfching“ inbegriffen.

*) Eröffnet am 16. Juli 1892.

†) Hierunter Pachtzins M 42 081,92.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter kg	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
1892	1 194 572	1 101 582	3000	89 990	37 301	4 244 100	12 986	11 181	25 557	9 598	alt.	15 959
1893	1 332 864	1 219 072	"	110 793	152 645	18 947 020	55 340	47 277	110 467	42 068	"	68 399
1894	1 322 030	1 208 202	"	110 828	139 103	21 524 690	58 140	55 531	121 553	57 101	"	64 452
1895	1 346 017	1 217 626	"	125 391	142 394	22 189 530	56 863	58 853	124 085	58 369	"	65 716
1896	1 346 691	1 218 060	"	125 630	133 100	24 369 620	57 585	47 941	112 172	55 921	"	56 251
1897	1 350 411	1 221 781	"	"	169 659	26 787 300	59 697	50 045	116 021	55 629	"	60 392
1898	1 343 623	1 222 000	"	118 623	163 530	33 248 190	56 845	57 262	117 283	56 585	"	60 698
1899	"	"	"	"	170 433	32 946 120	59 478	59 114	121 836	65 110	"	56 726

Eröffnet am 1. Oktober 1892. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 41. Lokalbahn Forchheim—Höchstädt a. N., 22,71 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1892	704 064	703 945	—	120	7 153	935 100	2 971	1 903	5 172	4 166	akt.	1 006
1893	860 554	801 276	—	59 278	60 298	5 461 080	25 071	12 212	39 846	22 464	"	17 382
1894	870 230	801 585	—	68 645	60 416	5 955 210	23 847	13 215	40 071	29 180	"	10 891
1895	874 342	802 024	—	72 318	72 596	7 407 800	26 001	16 642	45 706	28 164	"	17 542
1896	878 115	804 316	—	73 800	76 744	6 930 430	27 056	16 397	45 754	29 155	"	16 599
1897	879 783	804 418	—	75 364	81 724	14 024 450	29 540	21 849	54 005	33 858	"	20 147
1898	904 675	829 663	—	75 011	92 773	20 096 380	32 903	23 550	58 160	34 959	"	23 201
1899	908 434	833 422	—	75 012	94 869	14 569 340	32 380	20 986	55 142	42 680	"	12 462

Eröffnet am 16. November 1892.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 42. Lokalbahn Neustadt a. S.—Königshofen i. Gr., 23,25 km.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar= zuschüsse der Inter= essenten	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt= Einnahme		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen= Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1893	1 026 629	952 385	—	74 244	12 710	1 469 610	5 304	3 852	9 849	5 449	aft.	4 400
1894	1 162 303	1 015 824	—	146 479	55 450	7 810 880	22 465	18 355	44 691	22 354	"	22 337
1895	1 168 780	1 020 982	—	147 799	58 087	11 239 440	23 009	23 098	50 379	27 081	"	23 298
1896	1 171 438	1 021 153	—	150 285	62 182	10 600 100	23 535	23 764	50 231	28 213	"	22 018
1897	1 172 499	1 022 091	—	150 408	63 985	9 776 730	23 473	25 470	51 707	30 365	"	21 342
1898	1 175 869	1 026 576	—	149 293	72 779	11 014 850	24 659	21 152	47 222	30 012	"	17 210
1899	1 175 869	1 026 576	—	149 293	71 844	15 083 870	25 623	28 365	55 619	33 476	"	22 143

Eröffnet am 1. Oktober 1893.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 43. Lokalbahn Rixingen—Gerolzhofen, 30,04 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1893	1 390 018	1 228 874	40 000	121 144	14 849	1 079 840	4 929	2 907	8 370	5 401	aft.	2 969
1894	1 600 333	1 367 668	"	192 665	127 292	12 380 440	47 148	29 719	83 677	36 435	"	47 242
1895	1 657 955	1 415 331	"	202 624	138 790	16 605 990	49 921	37 476	95 992	51 647	"	44 345
1896	1 667 084	1 423 565	"	203 518	137 395	19 295 040	48 786	45 868	101 185	46 039	"	55 146
1897	1 670 350	1 426 751	"	203 599	124 056	19 922 470	50 598	48 960	106 497	51 867	"	54 630
1898	1 672 455	1 428 928	"	203 527	119 746	21 782 890	49 530	38 860	92 938	56 665	"	36 273
1899	1 690 994	1 451 710	"	199 284	124 785	28 042 960	50 855	47 304	103 021	57 496	"	45 525

Eröffnet am 18. November 1893.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 44. Lokalbahn Rentwertshausen—Römhild, 10,73 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1893	360 469	—	—	—	3 934	411 170	908	907	1 893	3 584	pass.	1691
1894	455 356	44 557	—	410 799	39 998	6 282 740	9 595	11 356	22 807	23 604	"	797
1895	459 888	49 089	—	"	33 418	5 724 210	9 314	10 466	21 972	20 470	akt.	1502
1896	461 984	51 185	—	"	39 758	5 157 980	9 137	11 467	22 234	18 201	"	4033
1897	488 784	77 985	—	"	37 183	5 721 500	9 946	12 119	25 030	17 324	"	7706
1898	488 785	77 986	—	"	41 527	7 061 010	10 172	10 227	21 555	19 386	"	2169
1899	"	77 985	—	410 800	41 539	7 337 670	10 168	10 269	21 680	20 173	"	1507

Eröffnet am 25. November 1893.

Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Im Bauaufwand pr. 1894 sind auch die vom bayerischen Staat beschafften Betriebsmittel mit M 51 185 mit eingerechnet.

Der unter „Grunderwerbung“ pr. 1894 aufgeführte Betrag von M 410 799 ergibt die Baukosten, welche von der Herzogl. Sachsen-Meiningerischen Regierung bezahlt worden sind.

Die Beschaffung der auf dieser von der königl. bayerischen Staatseisenbahn pachtweise betriebenen Linie verwendeten Fahrbetriebsmittel erfolgte aus bayerischen Staatsmitteln. Diese Linie wurde ab 1. Januar 1895 vom bayerischen Staat käuflich übernommen.

Nr. 45. Lokalbahn Erlangen—Herzogenaurach, 11,76 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1894	477 925	459 607	—	18 318	44 594	4 766 680	13 578	5 404	20 099	15 865	akt.	4 234
1895	490 968	468 849	—	22 119	93 701	9 023 150	19 447	8 893	30 364	25 004	"	5 360
1896	515 164	470 651	—	44 513	100 132	9 505 090	21 662	9 979	33 919	25 334	"	8 585
1897	515 014	470 659	—	44 355	107 720	14 941 430	21 855	15 738	39 689	27 078	"	12 611
1898	519 355	475 000	—	"	114 125	22 441 510	23 272	15 620	40 327	28 980	"	11 347
1899	518 976	475 329	—	43 647	130 239	29 503 940	24 778	21 497	47 718	29 803	"	17 915

Eröffnet am 16. April 1894. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 46. Lokalbahn Graing—Glonn, 10,62 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1894	498 730	492 032	—	6 698	30 274	9 611 720	8 130	13 366	22 858	10 782	akt.	12 076
1895	507 839	477 196	—	30 643	46 096	16 668 160	11 240	23 009	37 051	19 447	"	17 604
1896	514 196	477 501	—	36 695	44 856	19 023 830	11 766	25 202	39 229	20 033	"	19 196
1897	515 753	479 032	—	36 722	52 032	16 963 240	12 448	22 941	38 019	20 588	"	17 431
1898	513 567	"	—	34 535	56 008	19 584 620	12 285	15 927	30 102	21 186	"	8 916
1899	538 873	504 338	—	"	56 780	19 511 580	13 189	16 551	32 364	25 049	"	7 315

Eröffnet am 27. Mai 1894. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 47. Lokalbahn Selb, Bahnhof—Selb, untere Stadt, 4 km mit Flügelbahn Selb obere Stadt—Ludwigmühle, 0,97 km.

Im Jahre	Gesamt- aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1894	312 447	278 416	34 000	31	10 947	5 817 010	1660	8 446	10 315	3 595	alt.	6 720
1895	343 869	298 829	"	11 039	43 251	35 588 600	6419	51 110	58 845	16 650	"	42 195
1896	349 498	304 276	"	11 222	43 781	43 752 500	6225	62 860	70 491	25 495	"	44 996
1897	370 317	323 981	"	12 336	45 807	63 279 460	6695	46 243	54 286	28 428	"	25 858
1898	380 479	334 144	"	"	55 187	65 956 530	7983	47 529	56 276	36 878	"	19 398
1899	"	"	"	"	57 194	63 692 350	8351	45 741	54 885	55 249	pass.	364

Eröffnet am 25. Oktober 1894. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“. — Ab 1897 heißt die Strecke: Selb-Blössberg—Selb-Stadt, mit Flügelbahn Selb, obere Stadt—Ludwigmühle.

Nr. 48. Lokalbahn Kellmünz—Babenhaujen, 10,30 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1894	427 836	427 755	—	81	5 459	2 058 550	1 432	2 495	4 142	2 604	alt.	1538
1895	501 003	473 074	—	27 930	36 292	7 986 270	10 774	14 338	27 146	21 111	"	6035
1896	519 454	488 787	—	30 667	36 931	9 368 260	10 156	16 496	28 750	22 613	"	6137
1897	515 468	484 891	—	30 577	35 158	9 362 230	10 168	17 207	29 414	22 105	"	7309
1898	520 531	489 934	—	30 597	37 656	15 855 910	10 153	16 055	27 045	23 197	"	3848
1899	525 532	494 935	—	"	35 442	15 558 910	9 841	15 972	26 650	24 740	"	1910

Eröffnet am 17. November 1894. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 49. Lokalbahn Wiedlesgreuth—Windsbach, 11,77 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1894	380 589	380 589	—	—	3 870	231 650	984	411	1 572	1 584	pass.	12
1895	496 851	471 253	—	25 598	48 311	5 142 780	12 345	8 517	22 836	17 189	akt.	5 647
1896	514 644	481 898	—	32 746	47 615	6 108 120	14 285	8 601	24 832	20 108	"	4 724
1897	516 571	481 194	—	35 377	52 158	6 285 840	12 906	9 997	24 905	20 366	"	4 539
1898	533 659	498 263	—	35 396	62 237	8 730 190	14 024	8 841	24 116	23 417	"	699
1899	533 982	498 580	—	35 402	71 002	15 961 180	14 948	13 764	30 668	21 861	"	8 807

Eröffnet am 1. Dezember 1894. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 50. Lokalbahn Wolnzach—Markt-Wolnzach, 5,30 km*),
mit Fortsetzung vom 16. Dezember 1895 an nach Mainburg, total 23,27**).

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1894	439 231	437 221	—	2 011	2 494	495 530	532	692	1 313	1 491	pass.	178
1895	990 045	987 707	—	2 338	36 913	13 008 560	8 777	19 722	29 802	18 987	akt.	10 815
1896	1 122 259	1 015 895	—	106 364	68 005	26 249 970	30 283	54 054	88 763	34 083	"	54 680
1897	1 138 865	1 009 257	—	129 608	86 611	31 916 810	32 516	67 101	104 526	56 487	"	48 039
1898	1 175 798	1 043 611	—	132 188	97 530	36 461 680	35 160	46 581	84 204	53 612	"	30 592
1899	1 200 254	1 065 854	—	134 400	102 821	36 362 910	32 919	51 148	86 638	61 042	"	25 596

*) Eröffnet am 6. Dezember 1894. **) Eröffnet am 16. Dezember 1895. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 51. Lokalbahn Dinkelscherben—Thannhausen a. M., 13,86 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1894	518 501	518 440	—	60	2 668	362 370	748	647	1 552	1 155	alt.	397
1895	671 681	611 662	—	60 019	62 067	12 381 830	17 557	21 574	43 160	22 606	"	20 554
1896	693 380	627 006	—	66 374	59 873	15 566 170	17 058	27 709	47 217	30 454	"	16 762
1897	690 257	623 864	—	66 394	60 690	13 174 600	17 909	24 892	45 315	29 268	"	16 047
1898	704 031	637 652	—	66 379	62 728	14 933 140	17 782	18 114	36 855	30 539	"	6 316
1899	708 313	641 934	—	"	63 275	17 385 400	18 560	20 188	39 752	32 884	"	6 868

Eröffnet am 17. Dezember 1894. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 52. Lokalbahn Cham—Waldmünchen, 22,03 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten.	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1895	1 148 310	1 043 020	—	105 290	22 823	6 304 330	9 250	14 037	24 935	11 331	alt.	13 604
1896	1 216 124	1 101 710	—	114 415	46 700	22 829 390	19 615	46 126	71 118	35 663	"	35 455
1897	1 240 684	1 122 118	—	118 566	45 942	32 815 500	19 248	63 170	88 191	34 348	"	53 843
1898	1 250 738	1 127 199	—	123 538	47 597	46 128 440	19 719	57 478	81 684	36 833	"	44 851
1899	1 269 624	1 145 482	—	124 142	48 122	46 607 640	18 582	56 485	79 809	43 166	"	36 643

Eröffnet am 1. August 1895. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 53. Lokalbahn Langenzenn—Wilhermsdorf, 6,15 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1895	252 617	212 440	—	40 177	19 565	1 553 010	3 063	2 189	5 575	6 411	pass.	836
1896	295 151	254 247	—	40 905	53 612	6 278 580	9 739	6 908	18 038	19 723		*
1897	297 451	256 138	—	41 313	56 731	8 432 700	15 070	9 989	26 637	19 583	aff.	7054
1898	297 671	256 382	—	41 289	52 493	18 342 430	9 316	14 759	24 994	23 814	"	1180
1899	309 952	268 056	—	41 896	73 515	24 584 500	12 229	17 275	30 839	22 322	"	8517

Eröffnet am 3. September 1895. — * Bei Vicinalbahn Nr. 1 mit enthalten. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 54. Lokalbahn Breitengüßbach—Ebern, 13,33 km
und ab 26. 10. 1896 Breitengüßbach—Ebern—Maroldsweisach, 33,84 km total.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1895	902 139	901 831	—	308	14 680	1 766 970	4 519	2 640	7 652	4 941	aff.	2 711
1896	1 513 117	1 398 914	—	114 203	91 358	9 692 400	28 155	20 127	51 199	27 120	"	24 079
1897	1 615 579	1 439 653	—	175 926	119 780	23 786 770	42 562	41 539	89 313	41 232	"	48 081
1898	1 718 766	1 519 764	—	199 002	117 799	40 920 540	43 925	61 364	107 948	63 238	"	44 710
1899	1 734 599	1 533 293	—	201 306	130 215	44 723 040	48 025	59 765	110 754	59 655	"	51 099

Eröffnet am 24. Oktober 1895. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 55. Lokalbahn Traunstein—Ruhpolding, 13,20 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1895	693 631	664 334	—	29 297	32 073	5 664 380	10 462	13652	24 513	8 102	aff.	16 411
1896	757 397	700 081	—	57 316	108 150	25 147 520	30 212	42481	74 565	29 468	"	45 097
1897	784 999	712 692	—	72 307	111 530	28 673 430	31 113	50404	83 973	31 327	"	52 646
1898	804 411	730 304	—	74 107	112 862	33 843 050	31 517	36010	69 048	32 841	"	36 207
1899	797 515	723 408	—	74 107	110 413	35 839 620	29 283	37310	68 210	63 957	"	4 253

Eröffnet am 9. November 1895. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 56. Lokalbahn Rempten—Fronten, 30,68 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1895	1 586 015	1 489 717	—	96 298	15 123	1 632 830	5 430	3 985	9 960	5 447	aff.	4 513
1896	1 920 292	1 699 601	—	220 690	222 914	29 990 050	80 444	69 390	155 104	62 359	"	92 745
1897	1 948 519	1 723 116	—	225 403	221 378	33 683 720	77 689	80 353	165 164	80 344	"	84 820
1898	1 970 860	1 743 163	—	227 696	230 283	43 594 940	78 608	72 415	155 310	83 092	"	72 218
1899	1 983 354	1 756 295	—	227 059	213 146	44 569 550	75 173	73 869	153 384	76 859	"	76 525

Eröffnet am 1. Dezember 1895. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“.

Nr. 57. Lokalbahn Schnaittach—Simmelsdorf—Hüttenbach, 9,77 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1895	379 797	373 718	—	6 078	5 623	619 130	1 218	658	1 969	1 569	alt.	400
1896	545 595	485 079	—	60 516	76 278	13 242 060	17 111	16 566	35 250	16 585	"	18 665
1897	552 741	490 173	—	62 568	94 426	20 312 240	18 061	25 636	45 574	19 730	"	25 844
1898	569 503	506 674	—	62 829	103 154	29 465 850	21 237	18 737	41 366	21 255	"	20 111
1899	575 464	512 635	—	62 829	94 004	28 653 230	20 303	18 159	40 060	23 501	"	16 559

Eröffnet am 5. Dezember 1895. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“, statt „Personen“.

Nr. 58. Lokalbahn Straubing—Vogen, 9,70 km, ab 1896 Fortsetzung nach Konzell, 34,20 km total.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		kg	M	M	M	M		M
1895	1 375 582	1 375 400	—	183	5 168	214 280	1 592	453	2 136	1 555	alt.	581
1896	2 366 098	2 306 987	—	59 111	137 085	12 211 620	46 101	19 242	67 931	28 899	"	39 032
1897	2 695 191	2 517 178	—	178 014	186 556	18 809 420	75 601	39 655	120 772	50 259	"	70 513
1898	2 788 252	2 607 047	—	181 205	226 553	29 984 140	78 692	57 857	140 207	75 283	"	64 925
1899	2 843 710	2 663 197	—	180 513	226 580	32 929 490	77 628	44 078	125 619	72 463	"	53 156

Eröffnet am 9. Dezember 1895. — Ab 1896 „Zahl der Fahrten“ statt „Personen“. — Fortsetzung der Teilstrecke Straubing—Vogen = 9,70 km am 16. Mai 1896 bis Steinburg um 10 km, und am 5. Dezember 1896 von Steinburg bis zum Endpunkte Konzell um weitere 14,50 km eröffnet. 34,20 km total.

Nr. 59. Lokalbahn Bodentwöhr—Neunburg v. W., 10,67 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1896	651 213	610 022	—	41 191	16 602	4 658 580	4 855	8 291	13 932	9 958	aft.	3 974
1897	671 152	628 235	—	42 917	40 242	12 889 640	11 280	22 227	35 630	23 571	"	12 059
1898	675 825	630 166	—	45 659	47 403	16 402 000	11 927	29 595	43 053	24 759	"	18 294
1899	681 690	635 995	—	45 695	48 121	22 792 500	12 668	23 429	37 663	28 287	"	9 376

Eröffnet am 3. August 1896.

Nr. 60. Lokalbahn Bayreuth—Warmensteinach, 22,91 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1896	1 100 915	1 091 071	—	9 845	41 686	2 924 820	14 027	6 329	21 241	11 668	aft.	9 573
1897	1 167 167	1 101 832	—	65 334	90 946	7 925 510	32 064	17 323	51 654	35 054	"	16 600
1898	1 230 789	1 160 993	—	69 795	97 725	11 655 590	33 337	20 707	55 258	38 689	"	16 569
1899	1 259 578	1 161 722	—	97 856	103 061	11 251 820	32 086	16 169	49 540	46 950	"	2 590

Eröffnet am 15. August 1896.

Nr. 61. Lokalbahn Mühldorf—Burghausen, 28,82 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1897	2 267 798	2 154 361	—	113 437	198 803	14 444 730	46 573	30 875	88 129	34 034	akt.	54 095
1898	2 410 381	2 258 057	—	152 324	344 091	28 537 670	94 804	64 618	162 232	68 440	"	93 792
1899	2 472 132	2 315 496	—	156 636	310 378	33 215 130	102 684	70 972	177 300	83 082	"	94 218

Eröffnet: 12,61 km Teilstrecke Mühldorf—Altötting am 1. Mai 1897; 16,21 km Reststrecke Altötting—Burghausen (28,82 km total) am 10. August 1897.

Nr. 62. Lokalbahn Neuenmarkt—Berneck, 10,95 km; ab 1897 Neuenmarkt—Goldmühl, 13,05 km; und ab 1898 Neuenmarkt—Berneck—Bischofsgrün, 21,00 km total.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1896	515 827	515 827	—	—	635	42 340	153	80	246	741	pass.	495
1897	708 842	708 716	—	126	69 330	10 288 090	14 503	19 796	37 047	19 005	akt.	18 042
1898	1 175 199	1 167 008	—	8 191	73 951	18 298 150	18 126	32 916	52 203	30 679	"	21 524
1899	1 239 893	1 182 215	—	57 678	93 110	18 223 260	25 302	34 779	61 864	48 479	"	13 385

Eröffnet: Teilstrecke Neuenmarkt—Berneck = 10,95 km am 28. Dezember 1896; die Fortsetzung nach Goldmühl = 2,10 km am 15. Juni 1897 und von da ab nach Bischofsgrün = 7,95 km (= 21,00 km total) am 20. Oktober 1898.

Nr. 63. Lokalbahn Benzberg—Rochei mit Verbindungsbahn, 16,19 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1898	1 202 547	1 155 096	—	47 451	101 034	13 865 360	26 641	23 558	51 509	23 963	aff.	27 546
1899	1 263 168	1 181 143	—	82 025	154 350	19 214 930	50 211	28 656	81 441	79 735	"	1 706

Eröffnet am 23. Mai 1898.

Nr. 64. Lokalbahn Mering—Weilheim, 54,59 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1898	2 580 414	2 526 474	—	53 940	92 768	12 951 560	32 116	25 305	59 012	44 103	aff.	14 909
1899	2 714 096	2 563 517	—	150 579	238 512	207 486 870	93 808	197 974	297 776	177 222	"	120 554

Eröffnet: am 30. Juni 1898 die Teilstrecken 13,07 km Weilheim—Dieffen und 29,77 km Mering—Schondorf, und am 24. Dezember 1898 11,75 km der Zwischenstrecke Schondorf—Dieffen (54,59 km total).

Nr. 65. Lokalbahn Steinach—Windsheim, 13,73 km.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar= zuschüsse der Inter= essenten	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt= Einnahme Ausgabe		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen= Güter= Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1898	421 270	421 147	—	123	30 521	10 364 960	11 209	16 022	27 429	27 033	alt.	396
1899	547 947	477 613	—	70 334	86 777	29 933 940	25 491	45 267	71 539	33 266	"	38 273

Eröffnet am 1. August 1898.

Nr. 66. Lokalbahn Amberg—Schnaittenbach, 21,52 km.

Im Jahre	Gesamt= Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar= zuschüsse der Inter= essenten	Aufwand der Inter= essenten für Grund= erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt= Einnahme Ausgabe		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen= Güter= Verkehr	Güter= Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1898	968 874	947 242	—	21 631	25 501	3 282 220	5 649	5 904	11 753	6 198	alt.	5 555
1899	1 071 776	996 386	—	75 390	88 735	20 508 700	26 953	31 065	60 672	36 958	"	23 714

Eröffnet am 8. Oktober 1898.

Nr. 67. Lokalbahn München Ostbahnhof—Deisenhofen, 13,04 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten.	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1898	1 101 371	700 325	—	401 046	16 912	2 803 780	4 163	3 732	8 259	5 125	aff.	3 134
1899	1 476 499	1 068 193	—	408 306	302 398	50 976 420	37 217	41 892	81 980	39 341	"	42 639

Eröffnet am 10. Oktober 1898.

Nr. 68. Lokalbahn Bilsbosen—Aidenbach, 12,51 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1898	632 656	585 890	—	46 766	10 284	2 404 020	2 386	5 478	7 986	4 984	aff.	3 002
1899	744 086	692 763	—	51 323	88 164	24 274 940	21 003	55 357	77 824	34 450	"	43 374

Eröffnet am 21. November 1898.

Nr. 69. Lokalbahn Dorfen—Velden a. B., 20,52 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
1898	978 695	947 751	—	30 944	2 638	kg 116 870	155	302	473	1 324	pass. aft.	851
1899	1 046 600	956 522	—	90 078	98 517	26 068 550	29 161	42 320	73 556	55 035		18 521

Eröffnet am 24. Dezember 1898.

Nr. 70. Lokalbahn Mellrichstadt—Stadungen, 18,35 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
1898	821 185	646 045	175 000	140	1 129	kg 123 710	303	250	561	1 987	pass. aft.	1 426
1899	890 374	715 182	175 000	192	101 987	20 703 640	25 269	31 860	58 613	33 337		25 276

Eröffnet am 28. Dezember 1898.

Nr. 71. Lokalbahn Markt Oberdorf—Rechbruck, 22,29 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
1899	1 036 862	989 295	16 000	31 567	32 529	kg 14 137 920	13 402	25 495	39 479	20 054	akt.	19 425

Eröffnet am 1. Juli 1900.

Nr. 72. Lokalbahn Nürnberg Ostbahnhof—Nordbahnhof, 6,21 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
1899	924 020	474 604	—	449 416	—	kg 35 608 190	—	22 436	22 439	5967	akt.	16 472

Eröffnet am 1. Juli 1900, nur für Güterverkehr.

Nr. 73. Lokalbahn Kirchenlamitz—Weixenstadt, 12,07 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
1899	ℳ 760 214	ℳ 757 688	—	ℳ 2526	36 586	kg 7 486 440	ℳ 7311	ℳ 12 168	ℳ 19 752	ℳ 13 093	alt.	ℳ 6659

Eröffnet am 20. Juli 1900.

Nr. 74. Lokalbahn Haidhof—Burglengensfeld, 6,86 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
1899	ℳ 452 854	ℳ 426 828	—	ℳ 26 026	18 046	kg 1 848 830	ℳ 3184	ℳ 4853	ℳ 8123	ℳ 6311	alt.	ℳ 1812

Eröffnet am 25. September 1900.

Nr. 75. Lokalbahn Graßing—Ebersberg, 5,96 km.

Im Jahre	Gesamt- Aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten.	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
1899	M 344 774	M 341 730	M —	M 3044	10 322	kg 1 528 640	M 1849	M 2517	M 4737	M 2923	pass.	M 1814

Eröffnet am 12. November 1900.

Nr. 76. Lokalbahn Strullendorf—Steppach—Pommersfelden, 16,62 km.

Im Jahre	Gesamt- aufwand	Staatlicher Aufwand	Bar- zuschüsse der Inter- essenten	Aufwand der Inter- essenten für Grund- erwerbung	Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
					Personen (Fahrten)	Güter	Personen- Verkehr	Güter- Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
1899	M 941 867	M 941 585	M —	M 282	2553	kg 227 930	M 924	M 354	M 1304	M 4028	pass.	M 2724

Eröffnet am 16. Dezember 1899 als Teilstrecke der Lokalbahn Strullendorf—Schlüsselfeld.

Alphabetisches Verzeichniss der bayerischen Privat-Lokalbahnen.

Tabellen= Nummer	Namen der Bahnlmnen	Tabellen= Nummer
14	Mibling—Feilenbach	14
10	Deggendorf—Metten	10
8	Fürth—Zirndorf—Eadolzburg	8
11	Gotteszell—Biechtach	11
9	Harthalbahn	9
16	Kahl—Schöllkrippen	16
15	Lam—Röyting	15
7	Murnau—Garmisch—Partenkirchen	7
1	Mürnberg—Fürth	1
5	Oberdorf b. B.—Füssen	5
3	Prien—Stoc	3
12	Röthenbach b. Lindau—Weiler	12
2	Schafklach—Gmund	2
4	Sonthofen—Oberstdorf	4
13	Türkheim—Wörrishofen	13
6	Walhallabahn	6

Nr. 1 Privat-Lokalbahn Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg—Fürth.

Eigentümerin: Aktiengesellschaft. Länge: 6,04 km. Spurweite: 1,435 m. Eröffnet am 7. Dezember 1835.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Kennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		T. à 1000 kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1884	303 429	303 429	—	—	1 357 864	20 779	225 336	18 175	254 030	171 168	aff.	82 862
1885	"	"	—	—	1 443 011	20 677	237 771	14 651	259 654	192 876	"	66 778
1886	"	"	—	—	1 489 368	21 646	243 622	15 300	264 498	287 917	pass.	23 419
1887	"	"	—	—	1 502 214	23 861	246 948	16 933	270 923	203 037	aff.	67 886
1888	"	"	—	—	1 616 115	24 369	259 853	17 548	283 266	214 933	"	68 333
1889	"	"	—	—	1 660 553	23 304	266 174	16 560	287 917	256 867	"	31 050
1890	"	"	—	—	1 759 049	29 501	281 521	20 274	307 657	281 147	"	26 510
1891	"	"	—	—	1 761 061	25 954	279 328	16 767	301 826	363 475	pass.	61 649
1892	"	"	—	—	1 915 417	24 491	295 710	15 528	316 495	289 118	aff.	27 377
1893	"	"	—	—	2 050 258	28 953	308 543	19 325	333 267	267 531	"	65 736
1894	"	"	—	—	2 302 590	30 405	321 484	19 890	348 820	273 791	"	75 029
1895	"	"	—	—	2 511 499	29 359	327 605	19 181	357 742	302 373	"	55 369
1896	"	"	—	—	2 449 120	35 516	304 949	22 554	338 048	294 778	"	43 270
1897	"	"	—	—	2 609 752	32 361	284 449	20 597	312 021	246 839	"	65 182
1898	"	"	—	—	2 877 390	39 774	301 914	23 975	332 035	274 768	"	57 267
1899	"	"	—	—	2 877 339	44 288	297 679	26 361	331 362	275 303	"	56 059

Die Verzinsung betrug im Jahre 1884 27,31 %
 " " " " " 1898 18,87 %
 " " " " " 1899 18,48 %

Die berechnete Verzinsung aller Privatbahnen berücksichtigt weder Rücklagen noch Obligationenzinsen; sie soll lediglich, wie bei den Staatsbahnen, den theoretischen Prozentsatz des Reinertrags angeben.

Nr. 2. Privat-Lokalbahn Schaftlach—Gmund.

Eigentümerin: Aktiengesellschaft. Länge: 7,71 km. Spurweite: 1,435 m. Eröffnet am 1. August 1883.

Mit Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Kennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		T. à 1000 kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1884	400 000	300 000	—	100 000	68 314	23 270	34 614	31 485	71 887	32 148	aft.	39 739
1885	398 000	"	—	98 000	74 623	20 475	38 289	27 497	71 171	29 967	"	41 204
1886	393 000	"	—	93 000	73 053	24 069	38 035	32 058	75 695	29 041	"	46 654
1887	388 000	"	—	88 000	78 173	26 485	40 543	36 530	82 744	28 553	"	54 191
1888	383 000	"	—	83 000	82 615	31 219	43 436	41 820	90 988	39 409	"	51 579
1889	378 000	"	—	78 000	81 880	30 577	41 142	40 782	87 790	35 233	"	52 557
1890	373 000	"	—	73 000	85 256	32 129	42 273	42 270	90 858	32 905	"	57 953
1891	368 000	"	—	68 000	85 464	31 757	42 539	42 115	91 061	38 768	"	52 293
1892	363 000	"	—	63 000	90 670	32 632	45 336	42 394	93 838	38 329	"	55 509
1893	358 000	"	—	58 000	93 445	33 236	46 403	43 635	97 567	42 209	"	55 358
1894	353 000	"	—	53 000	94 437	35 227	47 596	46 275	101 289	43 576	"	57 713
1895	348 000	"	—	48 000	97 959	35 178	48 056	45 688	102 560	70 898	"	31 662
1896	343 000	"	—	43 000	92 271	36 821	46 533	48 801	104 240	60 299	"	43 941
1897	338 000	"	—	38 000	112 154	34 547	56 531	47 725	113 812	56 786	"	57 026
1898	333 000	"	—	33 000	112 936	34 765	55 302	47 279	111 301	48 562	"	62 739
1899	328 000	"	—	28 000	117 273	34 571	56 830	48 346	115 105	52 296	"	62 809

Die Verzinsung betrug im Jahre 1884 9,94 %
 " " " " " 1898 19,84 %
 " " " " " 1899 19,15 %

Die Lokalbahn Schaftlach—Gmund wurde am 1. August 1883 eröffnet. — Mangels Aufzeichnungen können für das Jahr 1883 Angaben nicht gemacht werden.

Nr. 3. Privat-Kokalbahn Prien—Stocf.

Eigentümerin: Chiemseebahn-Gesellschaft Fessler & Comp. in Prien. Länge: 1,79 km. Spurweite: 1,000 m.
Eröffnet 10. Juli 1887.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		T. à 1000 kg	M	M	M	M		M
1894	180 000	—	—	—	34 188	450	21 558	514	22 573	16 380	aff.	6193
1895	"	—	—	—	39 438	430	22 698	461	23 643	15 801	"	7842
1896	"	—	—	—	33 327	423	18 994	408	20 002	17 941	"	2061
1897	"	—	—	—	37 926	468	20 854	443	21 777	17 895	"	3882
1898	"	—	—	—	42 708	604	—	—	24 589	18 700	"	5889
1899	"	—	—	—	45 515	274	—	—	25 073	22 643	"	2430

Die Verzinsung betrug im Jahre 1894: 3,44 %
 " " " " " 1898: 3,27 %
 " " " " " 1899: 1,35 %

Das Anlagekapital wurde von den Besitzern der Bahn aufgebracht.

Die Bahn hat nur Sommerbetrieb.

Erneuerungs- und Reservefonds, sowie eine Pensionskasse sind nicht vorhanden.

Bis zu dem Jahre 1893 sind statistische Aufzeichnungen nicht vorhanden. Ebenso fehlt eine Spezifikation der Einnahme ab 1898.

Nr. 4. Privat-Lokalbahn Southofen—Oberstdorf.

Eigentümerin: Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Länge: 13,42 km. Spurweite: 1,435 m.
Eröffnet am 29. Juli 1888.

Im Jahre	Gesamt- Anlage- kapital	Das Anlagekapital setzt sich zusam- men aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stamm- aktien	Prioritäts- Stamm- aktien	Prioritäts- Obliga- tionen	Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M.	M.	M.	M.		T. à 1000 kg	M.	M.	M.	M.		M.
1888	503 941	—	—	—	52 509	4 174	22 949	9 624	33 532	11 049	aff.	22 483
1889	545 034	—	—	—	103 304	10 370	42 938	22 649	67 964	30 041	"	37 923
1890	602 690	—	—	—	107 552	9 653	44 640	20 405	68 392	38 607	"	29 785
1891	641 807	—	—	—	104 233	9 948	43 396	21 503	67 024	34 845	"	32 179
1892	652 791	—	—	—	111 296	10 931	46 263	22 965	71 561	38 570	"	32 991
1893	655 950	—	—	—	110 072	12 914	45 537	25 760	74 247	42 406	"	31 841
1894	685 004	—	—	—	122 798	18 401	50 910	32 347	88 151	36 356	"	51 795
1895	697 404	—	—	—	122 492	14 737	50 463	28 067	83 792	39 883	"	43 909
1896	700 249	—	—	—	120 613	17 671	48 341	32 306	87 269	40 498	"	46 771
1897	702 188	—	—	—	124 394	16 374	50 591	31 370	88 056	41 829	"	46 227
1898	735 562	—	—	—	136 997	19 498	56 181	36 497	99 265	49 247	"	50 018
1899	748 105	—	—	—	145 071	19 626	60 124	35 330	103 192	48 497	"	54 695

Die Verzinsung betrug im Jahre 1889: 6,96 %
" " " " " 1898: 6,80 %
" " " " " 1899: 7,31 %

Nr. 5. Privat-Lokalbahn Markt—Oberdorf—Füssen.

Eigentümerin: Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Länge: 30,62 km. Spurweite: 1,435 m. Eröffnet am 1. Juni 1889.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		T. à 1000 kg	M	M	M	M		M
1889	1 305 731	—	—	—	91 936	18 851	65 803	59 532	138 497	42 419	aff.	96 078
1890	1 424 037	—	—	—	141 873	33 300	109 821	100 399	238 650	101 946	"	136 704
1891	1 459 836	—	—	—	136 048	34 857	90 022	107 141	223 497	96 143	"	124 354
1892	1 481 763	—	—	—	139 791	34 887	91 300	109 025	233 053	113 173	"	119 880
1893	1 600 517	—	—	—	138 066	41 828	93 701	117 128	246 951	113 827	"	133 124
1894	1 673 197	—	—	—	149 256	46 320	98 991	129 573	270 612	115 965	"	154 647
1895	1 670 581	—	—	—	154 007	48 683	101 273	133 601	274 940	124 670	"	150 270
1896	1 704 108	—	—	—	151 222	48 974	93 225	132 773	269 707	127 459	"	142 248
1897	1 735 351	—	—	—	163 800	57 290	104 551	152 732	302 743	134 741	"	168 002
1898	1 779 894	—	—	—	171 227	63 567	110 141	155 567	312 280	159 202	"	153 078
1899	1 792 477	—	—	—	163 192	66 332	109 993	159 991	321 462	164 672	"	156 790

Die Verzinsung betrug im Jahre 1890: 9,60 %
 " " " " " 1898: 8,60 %
 " " " " " 1899: 8,75 %

Nr. 6. Privat-Lokalbahn Walhallabahn.

Eigentümerin: Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Länge: 8,79 km. Spurweite: 1,00 m. Eröffnet am 23. Juni 1889.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		T. à 1000 kg	M	M	M	M		M
1889	307 075	—	—	—	71 022	—	21 750	—	22 845	9 141	alt.	13 704
1890	353 780	—	—	—	121 682	—	35 247	—	37 326	22 661	"	14 665
1891	352 530	—	—	—	128 242	—	35 661	—	37 804	22 366	"	15 438
1892	371 980	—	—	—	128 725	460	36 122	964	39 664	25 640	"	14 024
1893	374 094	—	—	—	141 922	999	38 836	1903	42 809	28 400	"	14 409
1894	378 010	—	—	—	145 242	1084	39 787	2187	44 296	26 104	"	18 192
1895	390 714	—	—	—	151 379	1199	39 479	2342	43 991	30 364	"	13 627
1896	394 948	—	—	—	158 417	1630	40 595	2819	46 109	26 926	"	19 183
1897	400 323	—	—	—	173 539	1512	41 445	2918	46 831	27 960	"	18 871
1898	412 759	—	—	—	173 987	1901	42 429	3316	48 347	31 159	"	17 188
1899	407 677	—	—	—	190 732	4454	44 782	4976	52 255	34 935	"	17 320

Die Verzinsung betrug im Jahre 1890: 4,15 %
 " " " " " 1898: 4,17 %
 " " " " " 1899: 4,25 %

Nr. 7. Privat-Lokalbahn Murnau—Garmisch—Partenkirchen.

Eigentümerin: Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Länge: 25,18 km. Spurweite: 1,435 m. Eröffnet am 25. Juli 1889.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		T. à 1000 kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1889	1 228 023	—	—	—	65 636	11 034	49 571	32 759	84 914	34 040	akt.	50 874
1890	1 481 752	—	—	—	339 299	27 838	262 506	81 857	355 172	135 099	"	220 073
1891	1 660 578	—	—	—	124 944	23 485	94 240	66 170	168 221	82 167	"	86 054
1892	1 684 405	—	—	—	126 949	27 608	97 902	69 758	177 591	88 220	"	89 371
1893	1 692 329	—	—	—	139 876	31 091	106 661	77 315	194 314	89 420	"	104 894
1894	1 752 884	—	—	—	160 433	40 080	119 943	90 746	227 818	89 761	"	138 057
1895	1 779 714	—	—	—	170 518	45 634	124 242	99 847	244 839	101 481	"	143 358
1896	1 783 633	—	—	—	167 367	50 754	118 127	106 347	246 797	105 330	"	141 467
1897	1 803 229	—	—	—	186 986	56 554	136 973	120 067	276 833	110 054	"	166 779
1898	1 848 263	—	—	—	196 570	63 235	145 147	131 478	297 316	137 260	"	160 056
1899	1 887 610	—	—	—	210 160	63 205	154 491	130 347	306 205	150 947	"	155 258

Die Verzinsung betrug im Jahre 1890: 14,85 %

" " " " " 1898: 8,66 %

" " " " " 1899: 8,23 %

Nr. 8. Privat-Lokalbahn Fürth—Zirndorf—Cadolzburg.

Eigentümerin: Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Länge: 12,85 km. Spurweite: 1,435 m. Eröffnet am 30. November 1890.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		T. à 1000 kg	M	M	M	M		M
1890	—	—	—	—	19 165	570	3 585	518	4 293	2 008	aft.	2 285
1891	389 472	—	—	—	182 087	13 595	32 702	9 124	43 970	23 329	"	20 641
1892	813 990	—	—	—	196 844	18 373	36 213	12 010	50 600	30 117	"	20 483
1893	1 003 060	—	—	—	299 635	23 672	58 425	18 294	78 797	45 908	"	32 889
1894	1 058 202	—	—	—	320 255	33 933	63 189	28 785	96 734	57 179	"	39 555
1895	1 177 692	—	—	—	404 416	60 713	67 027	47 079	120 466	65 748	"	54 718
1896	1 232 394	—	—	—	441 151	59 339	70 489	44 381	122 901	79 790	"	43 111
1897	1 239 287	—	—	—	458 865	75 590	71 429	58 460	138 211	90 174	"	48 037
1898	1 333 183	—	—	—	513 406	90 685	81 210	68 144	157 586	104 338	"	53 248
1899	1 502 612	—	—	—	524 432	83 695	81 394	62 150	152 651	106 746	"	45 905

Die Verzinsung betrug im Jahre 1891: 2,54 %
 " " " " " 1898: 3,99 %
 " " " " " 1899: 3,06 %

Nr. 9. Privat-Lokalbahn Sjarthalbahn.

Eigentümerin: Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Länge 51 km. Spurweite 1,435 m.

Eröffnet am 10. Juni 1891.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritäts-Obligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		T. à 1000 kg	M	M	M	M		M
1891	3 772 894	—	—	—	292 014	4 658	99 163	11 803	113 326	52 884	aft.	60 442
1892	5 078 228	—	—	—	564 387	76 201	236 080	125 229	388 071	138 693	"	249 378
1893	5 725 651	—	—	—	644 880	85 096	257 322	132 663	423 162	182 118	"	241 044
1894	5 637 559	—	—	—	633 853	35 631	252 319	63 284	335 037	167 761	"	167 276
1895	5 634 366	—	—	—	653 591	34 395	255 660	59 952	329 802	163 349	"	166 453
1896	5 646 840	—	—	—	778 112	42 312	255 259	73 933	347 350	177 202	"	170 148
1897	5 627 162	—	—	—	861 605	53 251	278 026	92 163	393 047	203 074	"	189 973
1898	8 861 563	—	—	—	1 003 564	68 548	366 412	112 396	507 974	274 558	"	233 416
1899	9 194 834	—	—	—	1 052 358	74 194	372 946	123 758	531 726	336 211	"	195 515

Die Verzinsung betrug im Jahre 1892: 4,91 %
 " " " " " 1898: 2,63 %
 " " " " " 1899: 2,13 %

Nr. 10. Privat-Lokalbahn Deggendorf—Metten.

Eigentümerin: Aktiengesellschaft. Länge 4,22 km. Spurweite 1,435 m.

Eröffnet 1891.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M à 4%		T. à 1000 kg	M	M	M	M		M
1891	425 000	215 000	—	210 000	11 612	652	1 766	1 092	2 858	2 584	akt.	274
1892	455 000	215 000	—	240 000	46 309	10 728	7 580	13 338	21 598	13 608	"	7 990
1893	461 500	215 000	—	246 500	32 233	12 239	6 546	13 746	23 892	12 388	"	11 504
1894	469 000	215 000	—	254 000	31 264	17 514	6 386	17 180	24 199	12 740	"	11 459
1895	493 000	215 000	—	278 000	31 209	16 396	6 260	17 836	27 245	16 246	"	10 999
1896	505 000	215 000	—	290 000	31 876	15 841	6 366	16 760	25 976	14 108	"	11 868
1897	"	"	—	"	32 143	17 424	6 397	18 106	26 706	14 480	"	12 226
1898	525 000	215 000	—	310 000	31 920	17 934	6 456	18 999	34 024	19 101	"	14 923
1899	"	"	—	"	32 350	19 123	6 517	19 387	29 679	18 162	"	11 517

Die Verzinsung betrug im Jahre 1892: 1,76 %
 " " " " " 1898: 2,84 %
 " " " " " 1899: 2,19 %

Nr. 11. Privat-Lokalbahn Gotteszell—Biechtach.

Eigentümerin: Aktiengesellschaft. Länge: 24,97 km Spurweite: 1,435 m. Eröffnet 1891.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritäts-Stammaktien	Prioritäts-Obligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ zu 4%		T. à 1000 kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1891	1 500 000	800 000	—	700 000	107 630	24 087	32 324	34 911	72 723	45 542	akt.	27 181
1892	1 500 000	800 000	—	700 000	88 294	42 233	34 974	52 859	94 295	55 359	"	38 936
1893	1 545 200	200 000	600 000	745 200	94 807	48 293	38 649	63 310	106 943	57 594	"	49 349
1894	1 494 900	150 000	596 000	748 900	123 402	51 732	38 456	66 798	110 582	49 540	"	61 042
1895	1 550 000	200 000	600 000	750 000	122 660	70 938	37 505	89 204	133 073	66 170	"	66 903
1896	1 550 000	200 000	600 000	750 000	123 402	78 578	38 384	92 309	136 460	77 031	"	59 429
1897	1 545 000	200 000	600 000	745 000	130 677	70 087	37 423	84 293	128 048	58 276	"	69 772
1898	1 639 800	200 000	600 000	839 800	129 886	76 551	37 556	90 536	140 249	71 702	"	68 547
1899	1 633 800	200 000	600 000	833 800	130 882	76 260	38 834	92 666	142 715	72 522	"	70 193

Die Verzinsung betrug im Jahre 1892: 2,60 %
 " " " " " 1898: 4,18 %
 " " " " " 1899: 4,30 %

Nr. 12. Privat-Lokalbahn Röttenbach b. Lindau—Weiler.

Eigentümerin: Marktgemeinde Weiler. Länge 5,70 km. Spurweite 1,435 m.

Eröffnet 1893.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Kennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-Verkehr	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		T. à 1000 kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1893	— *)	—	—	—	18 243	3 010	5 407	7 192	13 190	7 779	aft.	5 411
1894	322 920	—	—	—	31 373	6 573	9 432	14 536	25 403	16 498	"	8 905
1895	330 344	—	—	—	31 344	7 844	9 354	16 636	27 447	33 056	pass.	5 609
1896	333 280	—	—	—	31 632	9 526	9 575	19 413	30 341	22 947	aft.	7 394
1897	340 029	—	—	—	33 242	11 155	10 058	21 748	33 919	22 871	"	11 048
1898	340 553	—	—	—	37 908	10 355	11 613	20 554	34 328	21 948	"	12 380
1899	340 553	—	—	—	36 794	11 680	11 343	22 406	36 353	23 781	"	12 772

Die Verzinsung betrug im Jahre 1894: 2,76 %
 " " " " " 1898: 3,64 %
 " " " " " 1899: 3,75 %

*) Für 1893 war das Baukapital noch nicht ermittelt. — Der Wert der unentgeltlich hergegebenen Grundstücke wird auf ℳ 6000 geschätzt.

Nr. 13. Privat-Lokalbahn Türkheim i./B.—Wörrishofen (elektrischer Betrieb).

Eigentümerin: Aktiengesellschaft. Länge: 5,30 km. Spurweite: 1,435 m. Eröffnet 1896.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritäts-Stammaktien	Prioritäts-Obligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M	M	T. à 1000 kg	M	M	M	M		M
1896	220 000	220 000		—	35 920	3 659	13 309	5 143	19 967	13 052	att.	6 915
1897	"	"	Schwebende Schuld	—	77 198	6 940	26 833	10 788	42 289	30 543	"	11 746
1898	454 629	"	234 629	—	60 261	5 218	19 789	8 311	32 725	30 425	"	2 300
1899	450 748	"	230 748	—	58 285	6 216	19 366	9 939	32 994	28 158	"	4 836

Die Verzinsung betrug im Jahre 1897: 5,34 %
 " " " " " 1898: 0,51 %
 " " " " " 1899: 1,07 %

Die Gesellschaft befaßt sich auch mit der Abgabe von Licht und Kraft.

Der Rechenschaftsbericht der Gesellschaft pro 1898 erklärt den Rückgang der Personenfrequenz durch das abnorm schlechte Wetter des ersten Halbjahres 1898 und den Rückgang der Güterfrequenz durch die geringe Bauhätigkeit in Wörrishofen im Jahre 1898. 1899 ging der Personenverkehr weiter zurück, während sich die Güterfrequenz hob. Das Jahr 1899 schloß mit einem Betriebsdefizit des Gesamtunternehmens infolge von Erweiterungsarbeiten.

Für die nächsten Geschäftsjahre stehen noch ungünstigere Resultate in Aussicht infolge der unbedingt notwendigen Erneuerung der Bahnüberleitung, der vollständigen Auswechslung der Akkumulatorenbatterie, der Neubeschaffung der elektrischen Ausrüstung eines Motorwagens und anderer Erneuerungen.

Nr. 14. Privat-Lokalbahn Bad Nibling—Feilnbach (elektrischer Betrieb).

Eigentümerin: Aktiengesellschaft „Süddeutsche elektrische Lokalbahnen in München“. ¹⁾ Länge: 12,14 km. Spurweite: 1,435 m.
Eröffnet: 1897.

Jahr	Gesamt- Anlage- kapital	Das Anlagekapital setzt sich zusam- men aus folgenden Nennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stamm- aktien	Prioritäts- Stamm- aktien	Prioritäts- Dbli- gationen	Personen	Güter	Personen- Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	M	M	M	M		T. à 1000 kg	M	M	M	M		M
1897	1 520 368	—	—	—	61 526	7 049	22 573	10 063	33 207	20 586	akt.	12 621
1898	1 496 701	—	—	—	90 763	14 224	31 555	17 864	53 297	41 306	"	11 991
1899	1 520 368	—	—	—	81 723	15 052	28 888	17 229	47 221	40 220	"	7 001

Die Verzinsung betrug im Jahre 1898: 0,80 %
" " " " " 1899: 0,46 %

¹⁾ Die Bahn wurde von der Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke (vorm. Kummer & Co.) in Dresden gebaut.

Nr. 15. Privat-Lokalbahn Sam—Röfking.

Eigentümerin: Aktiengesellschaft. Länge 17,75 km. Spurweite 1,435 m.

Eröffnet 1897.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Kennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ zu 4%		T. à 1000 kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
1897	1 050 000	400 000	—	650 000	6 351	6 914	3 638	12 151	16 754	13 367	akt.	3 387
1898	"	"	—	"	31 417.	26 623	16 584	46 118	68 180	51 164	"	17 016
1899	"	"	—	"	30 228	34 114	16 780	50 887	72 858	47 455	"	25 403

Die Verzinsung betrug im Jahre 1898: 1,62 %

" " " " " 1899: 2,42 %

Nr. 16. Privat-Eisenbahn Kahl—Schöllkrippen.

Eigentümer: H. Christner in Hanau.¹⁾ Länge 23,00 km. Spurweite: 1,435 m. Eröffnet 1898.

Im Jahre	Gesamt-Anlagekapital	Das Anlagekapital setzt sich zusammen aus folgenden Kennwerten:			Es wurden befördert		Einnahmen aus		Gesamt-		Abgleich	
		Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Personen	Güter	Personen-Verkehr	Güter-	Einnahme	Ausgabe		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		T. à 1000 kg	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>
1898	1 602 000	—	—	—	28 061	3 572	10 793	4 312	15 556	4 239	akt.	11 317
1899	1 760 000	1 260 000	—	500 000	234 656	47 412	74 961	51 321	136 531	35 325	"	101 206

Die Verzinsung betrug im Jahre 1899: 5,75 %

¹⁾ Die Bahn befindet sich seit 1899 im Besitze der Aktiengesellschaft Industriegesellschaft Schöllkrippen.

Inhaltsangabe.

Einleitung	Seite 1
----------------------	------------

I. Teil.

Die staatlichen Bahnen III. Ordnung.

1. Abschnitt.

Die Vicinalbahnen.

I. Kapitel.

Das Vicinalbahngesetz vom 29. April 1869 und seine Geschichte	19
---	----

II. Kapitel.

Die Spezialgesetze	25
------------------------------	----

III. Kapitel.

Die Tarife der Vicinalbahnen	43
--	----

IV. Kapitel.

Anlagekapital, Verkehr und finanzielle Ergebnisse der Vicinalbahnen	47
---	----

2. Abschnitt.

Die staatlichen Lokalbahnen.

I. Kapitel.

Das Lokalbahngesetz vom 28. April 1888 und seine Geschichte	56
---	----

II. Kapitel.

Der Stand der Lokalbahngesetzgebung in anderen Ländern zu der Zeit des Erlasses des bayerischen Lokalbahngesetzes	71
---	----

III. Kapitel.

Die Spezialgesetze	74
------------------------------	----

IV. Kapitel.

Die Tarife der Lokalbahnen	93
--------------------------------------	----

V. Kapitel.

Die Methoden der Rentabilitätsberechnung und ihre Ergebnisse, verglichen mit der Wirklichkeit	98
---	----

VI. Kapitel.

Anlagekapital, Verkehr und finanzielle Ergebnisse der staatlichen Lokalbahnen	113
---	-----

VII. Kapitel.

Anlagekapital, Verkehrs- und finanzielle Ergebnisse der Vicinal- und Lokalbahnen verglichen mit denen der Vollsbahnen	120
---	-----

II. Teil.

Die Privatlokalbahnen.

I. Kapitel.

Rechtsscheinisches Bayern	127
-------------------------------------	-----

II. Kapitel.

Pfalz	139
-----------------	-----

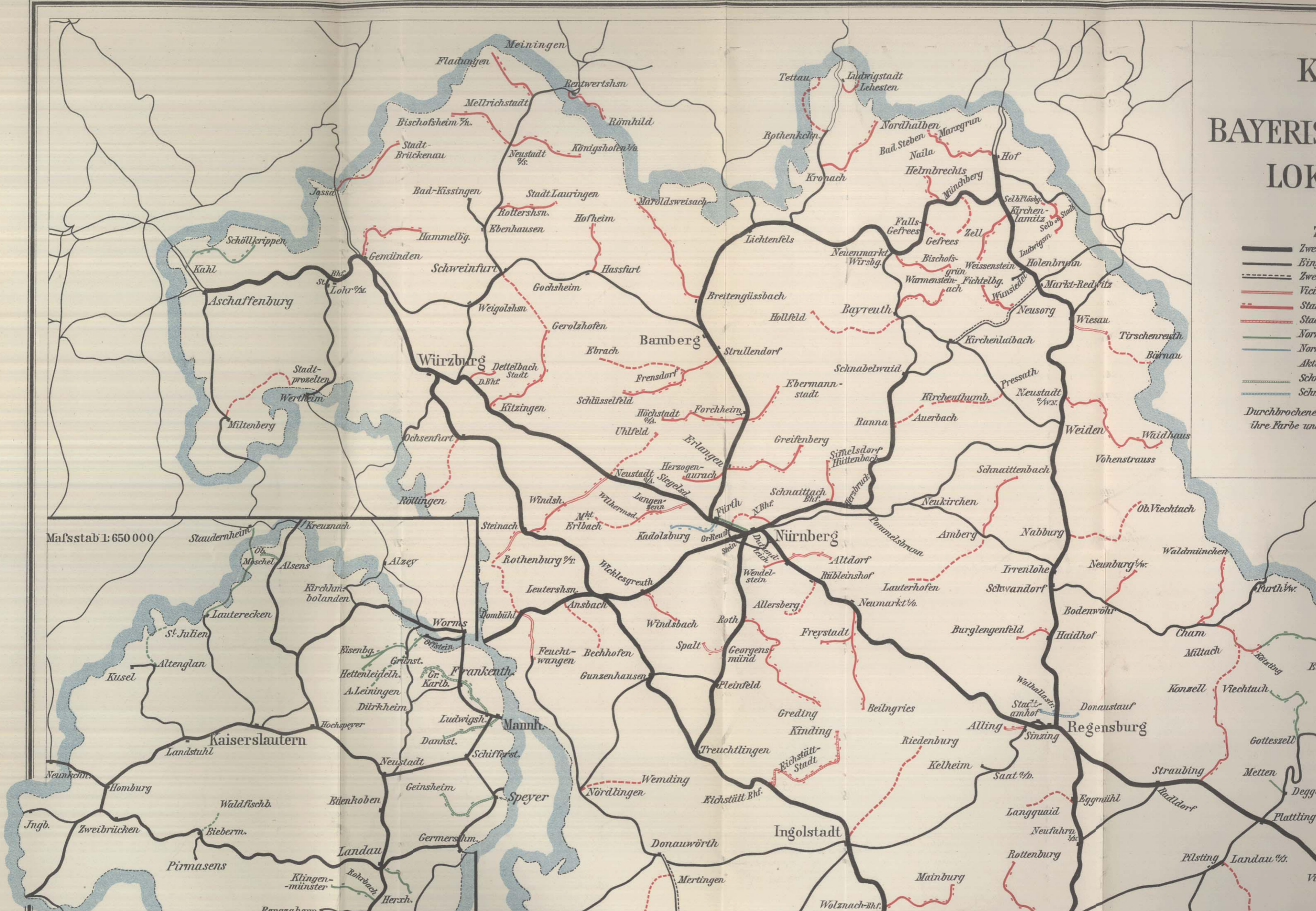
III. Teil.

Vergleich der staatlichen Bahnen III. Ordnung mit den Privatbahnen	
III. Ordnung	144
Schlußbetrachtung	150
Beilagen	157

K BAYERIS LOK

- Z
- Zweig
 - Eing.
 - Zwei
 - Vicin
 - Staa
 - Staa
 - Norm
 - Norm
 - Aktie
 - Schm
 - Schm
- Durchbrochene
ihre Farbe und



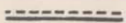



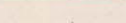

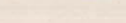

Mafsstab 1: 650 000



KARTE der BAYERISCHEN VICINAL-U. LOKALBAHNEN

1901.

Zeichenerklärung:

-  Zweigeleisige Vollbahnen.
-  Einigeleisige Vollbahnen.
-  Zweites Geleise im Bau.
-  Vicinalbahnen.
-  Staatliche normalspurige Lokalbahnen.
-  Staatliche schmalspurige Lokalbahnen.
-  Normalspurige Privatlokalbahnen.
-  Normalspurige Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.
-  Schmalspurige Privatlokalbahnen.
-  Schmalspurige Linien d. Lokalbahn-Akt.-Ges.

Durchbrochene Linien zeigen Lokalbahnen im Bau an, ihre Farbe und Zeichnung Besitzer und Spurweite.

Mafsstab 1:800000





