

Beilage 74.

Das
Staatsministerium des Königl. Hauses und
des Aeußern, dann der Finanzen

an

Präsidium der Kammer der Abgeordneten.

Seine Majestät der König haben die ergebenst Unter-
den Allerhöchst zu beauftragen geruht, dem Landtage und
zunächst der Kammer der Abgeordneten einen Gesetzent-
wurf betreffend:

„Die Erbauung weiterer Vicinaleisenbahnen und den
Mehrbedarf für bereits ausgeführte Vicinaleisenbahnen,
dann die Dotirung des Vicinaleisenbahn-Baufonds“

in Vorlage zu bringen.
Die Unterzeichneten beehren sich daher, diesen Gesetzentwurf
angefügten Motiven in der Anlage dem sehr geehrten
Präsidium der Kammer der Abgeordneten mit dem ergebensten
Erfuchen um gefällige weitere Behandlung zu übermitteln und
in dieselben zugleich mit Vergnügen diesen Anlaß zur
Gewissung ihrer ausgezeichneten Hochachtung.

München, den 6. Juni 1876.

gez. von Pfresschner. gez. von Berr.

in Vorlagen an den Landtag
betreffend.

G e s e t z : E n t w u r f.

Erbauung weiterer Vicinaleisenbahnen und den Mehr-
bedarf für bereits ausgeführte Vicinaleisenbahnen, dann
die Dotirung des Vicinaleisenbahn-Baufonds
betreffend.

Seine Majestät der König haben nach Vernehmung
des hiesigen Staatsrathes mit Beirath und Zustimmung der
Königlichen Reichsräthe und der Kammer der Abgeordneten
entschieden und verordnen, was folgt:

Artikel 1.

Wenn für die Herstellung von Vicinaleisenbahnen zwischen:
Senden und Weissenhorn,
Feucht und Altdorf,
Weilheim und Murnau,
Brien und Aschau

Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 29. April 1869,
über die Errichtung und Vervollständigung der Staatsbahnen, dann
die Errichtung von Vicinaleisenbahnen betreffend, erforderlichen Vor-
bedingungen einer Staatsubvention erfüllt werden, ist die
Regierung ermächtigt, die Ausführung dieser Vicinal-
bahnen zu übernehmen und wird der dafür nöthige Bedarf
für die Vicinalbahn:

Senden — Weissenhorn auf	914,000 M. ✓
Feucht — Altdorf auf	1,181,000 M.
Weilheim — Murnau auf	2,000,000 M.
Brien — Aschau auf	1,000,000 M.
<hr/>	
sonach auf dem Maximalbetrag von	5,095,000 M.

Landl. d. K. d. Abg. 1876. Beil.-Bd. II.

(H.)

festgesetzt, wovon je die Hälfte aus dem Vicinaleisenbahn-
Baufond und der Eisenbahn-Baudotationscassa zu entnehmen ist.

Artikel 2.

Für den Fall die Kosteinnahmen aus dem Transporte auf
einer der in Artikel 1 bezeichneten Bahnen das Dreifache der
4 1/2 % igen Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Aufwandes
übersteigen, kann aus dem Ueberschusse eine Verzinsung und
Amortisation des für Grunderwerb und Erarbeiten der
betreffenden Bahn aufgewendeten Kapitals bis zu 5% ge-
währt werden.

Artikel 3.

Der Mehrbedarf für die aus Staatsmitteln ausgeführten
Arbeiten wird bei der Vicinalbahn Holzkirchen — Tölz auf
190,000 M.
sodann der Bedarf für den Ausbau dieser Vicinal-
bahn auf 66,000 M.
festgestellt und ist der Gesamtbetrag von . . . 256,000 M.
gleichfalls je zur Hälfte aus dem Vicinaleisenbahn-Baufond
und aus der Eisenbahn-Baudotationscassa zu entnehmen.

Artikel 4.

Von den für Grunderwerb und Erarbeiten auf der
Vicinaleisenbahn Schwaben — Erding angefallenen Gesamtkosten
ist der Betrag von 97,200 M. aus dem Vicinaleisenbahn-
Baufond und aus der Eisenbahn-Baudotationscassa je zur
Hälfte zu decken.

Artikel 5.

Zur Deckung der aus der Eisenbahn-Baudotationscassa zu
bestreitenden Bedarfssumme im Gesamtbetrage von 2,724,100 M.
sind zu verwenden die Erübrigungen an den durch frühere Gesetze
à conto der Eisenbahn-Baudotationscassa bewilligten Crediten
für die Ausführung der Vicinalbahnen:
a) von Schwaben nach Erding und
b) von Georgensgmünd nach Spalt.
Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung
des hienach noch verbleibenden Bedarfs ein auf die Staats-
Eisenbahnen zu ver sicherndes Anlehen aufzunehmen.
In Bezug auf Verzinsung und Tilgung dieses Anlehens
haben die für die übrigen Staats-Eisenbahnanlehen geltenden
Bestimmungen gleichmäßige Anwendung zu finden.

Artikel 6.

Die Bestände des auf Grund des Gesetzes vom 15. April
1875, die Erwerbung der bayerischen Ostbahnen für das kgl.
Staatsräar betreffend, in das Eigenthum des Staates über-
gegangenen Reservefonds der früheren Ostbahnen werden, aus-
schließlich des Zinsenertragnisses pro 1875, zur weiteren Dotirung
des Vicinaleisenbahn-Baufonds bestimmt.

Gegeben

Für den Entwurf:

gez. von Pfresschner. gez. von Berr.

(L. S.)

M o t i v e

zu dem Gesetz-Entwurfe, betreffend

die Erbauung weiterer Vicinal-Eisenbahnen und den Mehrbedarf für bereits ausgeführte Vicinal-Eisenbahnen, dann die Dotirung des Vicinal-Eisenbahnbaufonds.

Der vorliegende Gesetz-Entwurf bezweckt zunächst die gesetzliche Feststellung und Dotirung von vier weiteren Vicinal-Eisenbahnen nämlich zwischen:

Senden und Weissenhorn,
Feucht und Altdorf,
Weilheim und Murnau und
Brien und Aichau.

Für dieselben sollen die Grundlagen gelten, welche der Artikel 2. des Eisenbahngesetzes vom 29. April 1869 geschaffen hat, wie andertheils auch die betreffenden Interessenten den Nachweis erbracht haben, daß sie die erwähnten Ortes statuirten Voraussetzungen zu erfüllen in der Lage sind.

Den vorangegangenen Gesetzen verdanken elf Vicinal-Eisenbahnen ihr Entstehen. Hievon stehen dormalen acht im Betriebe, zwei werden im laufenden Jahre noch eröffnet und eine (Mibling-Au) ist in Bauangriff zu nehmen.

Diese elf Vicinal-Eisenbahnen haben eine Länge von rund 112 Kilometer und beträgt für dieselben mit Berücksichtigung der in gegenwärtiger Vorlage ausgewiesenen Mehrkosten und beziehungsweise Erübrigungen der Stand der Dotationen aus Staatsmitteln 5,296,032 fl., während für die Beitrags-Leistung der Interessenten 1,354,073 fl. veranschlagt waren oder bereits erforderlich geworden sind.

Im vormaligen Ostbahngebiete ist die Vicinal-Eisenbahn von Wiesau nach Tirschenreuth mit 11 Kilometer Länge ausgeführt und sind hiefür von der Ostbahnverwaltung 248,000 fl. aus den Erübrigungen an dem ursprünglichen Actiencapital verwendet worden, wogegen die Gemeinde Tirschenreuth Grund und Boden erworben und für die Erdarbeiten ein Aversale von 27,000 fl. geleistet hat.

Die Ergebnisse der bis zum Schlusse des Jahres 1874 in Betrieb gestandenen Vicinalbahnen würden nun allerdings keine Veranlassung bieten, neue Projecte der Verwirklichung zuzuführen, indem bis zum obigen Zeitpunkte vier Vicinal-Eisenbahnen die Betriebsausgaben nicht gedeckt und nur zwei (Immenstadt-Sonthofen und Holzkirchen-Tölz) Ueberschüsse über die Betriebsausgaben ergeben haben. Indessen glaubt die Staatsregierung von der Ansicht ausgehen zu sollen, daß einerseits die Beitragsleistung der Interessenten, welche sich unter Zugrundelegung des Gesamtkostenanschlages für die bereits genehmigten Vicinalbahnen auf ca. 20 % berechnet, doch immerhin das Vorhandensein eines Befriedigung erheblichen Verkehrsbedarfes constatirt und daß andererseits die Rentabilität der Vicinalbahnen nicht als Maß ihres wirtschaftlichen Nutzens gelten darf, welcher, wenn er in Ziffern ausgedrückt zu werden vermöchte, die ungünstigen Ziffern des Betriebsergebnisses wohl weit zurücktreten lassen würde.

Im Weiteren bezieht die gegenwärtige Gesetzesvorlage Deckung für den Mehrbedarf und beziehungsweise für den Ausbau der Vicinal-Eisenbahn von Holzkirchen nach Tölz zu erhalten und für die Gemeinde Erding eine theilweise Entlastung von den Kosten zu erwirken, welche bei Ausföhrung der Vicinalbahn von Schwaben nach Erding entstanden sind.

Schließlich steht der Gesetzentwurf eine Dotirung des Vicinal-Eisenbahnbaufonds vor, dessen Bestände schon für den durch Gesetz vom 27. Juli 1874 festgestellten Bau von 3 Vicinal-Eisenbahnen nicht mehr zureichend waren.

Im Besondern wird die Vorlage, wie folgt, begründet:

Zu Artikel 1.

Ziffer 1.

Erbauung einer Vicinalbahn von Senden nach Weissenhorn

Die Stadtgemeinde Weissenhorn ist seit mehreren Jahren bestrebt, eine Bahnverbindung mit der Augsburg-Allmer Lin oder der Illerbahn zu erhalten und hat im Jahre 1872 a ihre Kosten Projectirungsarbeiten für eine Vicinal-Eisenbahn von Nersingen nach Weissenhorn vornehmen lassen, welche dessen nicht weiter verfolgt zu werden vermochten.

Auf neuere Vorstellungen der genannten Stadtgemeinde hin wurde die Generaldirection der egl. Verkehrsanstalten veranlaßt, ein generelles Project für eine Verbindung der Stadt Weissenhorn mit der ihr am nächsten gelegenen Illerbahn anarbeiten zu lassen.

Die im Laufe des Jahres 1875 bethätigten technischen Erhebungen haben ergeben, daß die bezeichnete Verbindung theilhaft mit der Illerbahnstation Senden erreicht würde und ist aus den vorgelegten Elaboraten Folgendes zu entnehmen:

Die projectirte Linie verläßt die Station Senden in südlicher Richtung, bewegt sich, mit 1:300 steigend, längs d Landgrabens, überschreitet denselben westlich von Wullenstet und zieht sich südlich von diesem Orte mit der Maximalsteige von 1:60 gegen Wigighausen, woselbst sie die Wasserscheide zwischen der Iller und der Roth erreicht. Hierauf überichre die Linie die Weissenhorn-Allmer Straße, sich südlich und de südöstlich wendend, mit Steigungen von 1:90 und 1:130 in d Roththal, verbleibt nunmehr horizontal, bis sie sich vor Weissenhorn in einer Curve nördlich wendet, um, mit 1:300 fallend in den westlich der Stadt situirten Stationsplatz einzumünd

Die Länge der Bahn beträgt 9,56 Kilometer (2,55 Stationen) und soll auf derselben eine Zwischenstation bei Wigighausen angelegt werden.

Von größeren Bauarbeiten sind nur erwähnenswerth:

1) der Einschnitt an der Wasserscheide bei Wigighausen mit einer Länge von 600m und einer mittleren Tiefe von 4,5m und

2) die Durchfahrt für die Weissenhorn-Allmer Straße.

Der Minimal-Kurven-Radius beträgt 500m, der fällt jedoch mit der oben erwähnten Maximalsteigung von 1:300 nicht zusammen.

Die Gesamtbaukosten belaufen sich auf — 1,200,000 (700,000 fl.) — oder 125,523 M. per Kilometer (= 27,134 M. per Stunde) und scheiden sich aus, wie folgt:

1) Projectirung und Ausstreckung	7,000
2) Grunderwerb und Lastenablösung	110,000
3) Erd- und Dammarbeiten	151,000
4) Kunstbauten	57,000
5) Einfriedigungen	4,800
6) Herstellung der Fahrbahn	378,000
7) Hochbauten und Telegraphen	147,000
8) Instrumente und Werkzeuge	5,000
9) Transportmaterial	163,000
10) Bauführung und Oberleitung	67,000
11) Reserve	110,200
	zusammen 1,200,000

Nach Maßgabe des Eisenbahngesetzes vom 29. April 1869 — Art. 2 — würden hievon

auf Staatsmittel 914,000 M. (533,166²/₃)
und zwar je zur Hälfte auf die Eisenbahnbaudotationscassa und den Vicinaleisenbahnbaufond, dann auf die Gemeinde Weissenhorn 286,000 M. (166,533¹/₃)

entfallen.

Letztere beabsichtigt den auf sie treffenden Kostentheil durch Anlehen zu decken, für dessen Aufnahme und planmäßige Jüng die Curateltenehmigung erteilt worden ist.

Ziffer 2.

Erbauung einer Vicinalbahn von Feucht nach Altdorf.

Durch Gesamtbeschluss der beiden Kammern des Landes vom 30. Juni 1874 wurde aus Anlass der Petition der Gemeinde Altdorf, die Erbauung einer Vicinaleisenbahn von Altdorf nach Feucht betreffend, die k. Staatsregierung ersucht: „dabin zu wirken, daß den Wünschen der Stadtgemeinde Altdorf auf Erbauung einer Vicinaleisenbahn zwischen Altdorf und Feucht Rechnung getragen werde.“

Hinsichtlich der Gründe, welche zu diesem Gesamtbeschlusse geführt haben, dürfte eine Verweisung auf die bezüglichen Verhandlungen in den beiden Kammern genügen (Verhandlungen der Kammer der Reichsräthe 1873/74 Protokolle Band I Seite 13 ff. und Stenographische Berichte der Kammer der Abgeordneten 1874 Band II. Seite 81 ff.).

Die k. Staatsregierung hat alsbald nach dem Uebergange der Bahnen an den Staat die Generaldirektion der k. Eisenbahnanstalten beauftragt, an der Hand des von der früheren Bahnverwaltung aufgestellten generellen Projectes eine Vorstudie zu machen und wegen Erfüllung der im Art. 2 des Eisenbahngesetzes vom 29. April 1869 bestimmten Voraussetzungen der Stadtgemeinde Altdorf ins Benehmen zu treten.

Von Seite der Letzteren ist die Eignlichkeit, für die Kosten Grunderwerbung und der Erdarbeiten einer Vicinalbahn zu kommen, nachgewiesen worden und liegt auch eine Bescheinigung darüber vor, daß der Aufnahme eines Anlehens und Modalitäten der Verzinsung und Tilgung desselben die erforderliche Curateltenehmigung erteilt worden ist.

Wie die topographische Karte ersehen läßt, ist für die Einrichtung einer Bahn von Feucht nach Altdorf das Thal des Gauchsbaches, welcher seinen Ursprung in der Nähe Altdorfs und von dort in ziemlich gerader Richtung nach Feucht fließt, von der Natur vorgezeichnet.

Die von der Bahn zu überschreitende Wasserscheide zwischen dem Gebiete des Gauchsbaches und des Röttenbaches zieht sich über den sogenannten Hirschanger, nördlich von Winkelhaid über den Kanzlerschlag nach Altdorf. Als günstigster Uebergangspunkt über diese Wasserscheide wurde das Plateau nördlich von Winkelhaid gewählt. Der bedeutende Höhenunterschied von 110 m zwischen diesem Plateau und der Bahnhof-Planie in Feucht wird durch die Anwendung einer Maximalsteigung von 1:80.

Gemäß diesen Terrainverhältnissen ergibt sich nun eine Linie, welche am östlichen Ende des Bahnhofes Feucht abzweigt, am rechten Ufer des Gauchsbaches im Staatswalde bis zur Moosmühle sich erhebt, ein von Moosbach einmündendes Seitenthal in einer Höhe von 9 m überschreitet und über Hahnberg, Weiherhaus und Winkelhaid zur Wasserscheide aufsteigt. In dort zieht sich die Linie im Röttenbach-Gebiete über Laßheim, übersteigt ein Seitenthal des Röttenbaches in einer Höhe von 6 m und steigt mit 1:1000 zu dem nordwestlich der Stadt Altdorf zu situirenden Bahnhof.

Bei Winkelhaid und Rächthausen ist die Anlage einer Wasserstation vorgesehen.

Die Bahnlänge beträgt 11,5 Kilometer (3,1 Stunden), wovon 2,545 Kilometer horizontal und 8,955 Kilometer Steigungen liegen.

Der Minimalradius der Kurven ist 450 m und treffen sich gerade Linien 6,986 Kilometer und auf Kurven 4,514 Kilometer.

Die zu bewegenden Erdmassen betragen 114,160 cub. m und müssen an Kunstbauten hergestellt werden: 11 Durchlässe und 3 Durchfahrten und Brücken.

Die Baukosten sind veranschlagt auf

1,370,000 M. (799,167 fl.)
oder 119,130 M. per Kilometer = (257,796 fl. per Stunde).

Auf die einzelnen Rechnungstitel kommen:

1) Projectirung und Aussteckung	8,000 M.
2) Grunderwerbung und Lastenablösung	69,000 M.
3) Erd- und Dammarbeiten	103,000 M.
4) Kunstbauten	60,000 M.
5) Einfriedigungen	5,700 M.
6) Herstellung der Fahrbahn	496,000 M.
7) Hochbauten und Telegraphen	221,800 M.
8) Instrumente und Werkzeuge	6,000 M.
9) Transportmaterial	196,000 M.
10) Bauführung und Oberleitung	80,500 M.
11) Reserve	124,000 M.
zusammen	1,370,000 M.

Hievon würden entfallen:

auf Staatsmittel	1,181,000 M. (688,917 fl.)
und zwar je zur Hälfte auf die Eisenbahnbaudotationscassa und den Vicinaleisenbahnbaufond, sodann auf die Gemeinde Altdorf	189,000 M. (110,250 fl.)

Ziffer 3.

Erbauung einer Vicinalbahn von Weilheim nach Murnau.

Die Marktgemeinde Murnau verfolgt seit dem Jahre 1872 das Project der Verbindung mit Weilheim durch eine Vicinalbahn und hat im abgelaufenen Jahre, nachdem eine im März 1873 der Allgemeinen Oesterreichischen Baugesellschaft erteilte Concession zur Projectirung einer Bahn von Innsbruck über Partenkirchen nach Weilheim zu dem erwarteten Bahnbau nicht führte, um die Aufstellung eines generellen Projectes für eine Vicinaleisenbahn Weilheim—Murnau gebeten, um nach Ermittelung der Kosten für Grunderwerbung und Erdarbeiten weitere Schritte zur Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen thun zu können.

Die k. Staatsregierung glaubte, gegenüber dem lebhaft vertretenen Gesuche um so weniger eine ablehnende Haltung einnehmen zu sollen, als für die Verwirklichung des Projectes einer Bahn von Weilheim an die Grenze, deren Bau immerhin von der Sicherung eines Anschlusses nach Innsbruck vom wirthschaftlichen Standpunkte aus bedingt erscheint, dermalen nicht die mindeste Aussicht besteht.

Das Ergebnis der im Vorjahre beschäftigten Projectirungsarbeiten ist folgendes:

Die Trasse der Vicinaleisenbahn verläßt die Station Weilheim an deren südwestlichen Ende, geht anfänglich, den Steigungsverhältnissen der Peißenberger Bahn folgend, neben dieser fort und wendet sich vor dem Uebergange derselben über die Amper südlich, um westlich von Bolling das rechtsseitige Hochufer der Amper zu erreichen. Es kommt hierbei auf eine kurze Strecke die Maximalsteigung von 1:60 zur Anwendung.

Nach Ueberschreitung der Schongau—Murnauer Staatsstraße bei St. Wolfgang tritt die Bahn in eine Horizontale und erreicht nach einem kleinen Gefälle, sich südöstlich von dem Amperthale abwendend und an dem Gehänge bei dem Orte Berg sich hinziehend, die zwischen Unterhausen und Moosmühle zu situirende Station Hausen. Hier kreuzt die Bahn wiederholt obengenannte Straße, überschreitet den Hungerbach und bewegt sich, fortwährend steigend, an dessen linksseitigem Thalgehänge bis zum Orte Hugelsing, von wo sie in einer scharfen Krümmung der Thalwendung folgend und theilweise mit der

Nummer.	Vicinalbahn.	Credit bewilliget		Auf Rechnung der Gemeinden 2c. 2c. entfallen.	
		durch Gesetz vom	auf Rechnung		
			der Eisenbahnbau-Dotationscassa.		des Vicinalbahnbaufonds.
			fl.	fl.	fl.
1	Schwaben—Erding	29. April 1869	206,500	206,500	110,200
2	Siegelsdorf—Langenzenn	29. April 1869	54,000	54,000	53,000
3	Steinach—Rothenburg	10. Juli 1870	248,000	248,000	114,000
4	Georgensgmünd—Spalt	27. Juli 1874	145,000	145,000	80,000
5	Zmmenstadt—Sonthofen	10. Juli 1870	222,500	222,500	90,000
6	Holzkirchen—Tölz	27. Juli 1874	417,000	417,000	200,000
7	Neustadt—Windsheim	18. Febr. 1871	466,500	466,500	220,000
8	Dombühl—Feuchtwangen	27. Juli 1874	323,000	323,000	124,000
9	Biesenhofen—Oberdorf	27. Juli 1874	215,000	215,000	65,000
10	Milbing (Kolbermoor)—Au	27. Juli 1874	228,000	228,000	164,000
11	Sinzing—Mittelalling	27. Juli 1874	106,000	106,000	66,000
Zusammen			2,631,500	2,631,500	1,286,200

Nach Maßgabe der gegenwärtigen Vorlage würden hinzutreten:		fl.	fl.	fl.
ad Nr. 1. Vicinalbahn Schwaben—Erding		—	—	3,400
er die Gemeinde	dann ein Theil der Kosten für Grunderwerbung und Erdarbeiten	28,350	28,350	—
ad Nr. 6. Vicinalbahn Holzkirchen—Tölz		—	—	64,473
er die Gemeinde	dann zur Deckung der Creditsüberschreitung und für den Ausbau der Bahn	74,666	74,666	—
was mit obiger Summe ergibt		2,734,516	2,734,516	1,354,073
Dagegen kommen in Abzug die Erübrigungen bei den Vicinalbahnen:				
Schwaben—Erding		130,500	130,500	—
Georgensgmünd—Spalt		156,000	156,000	—
und verbleiben daher als in Rechnung zu ziehende Endsummen		2,648,016	2,648,016	1,354,073

Gegenüber einer Anforderung von 2,648,016 fl. an den Eisenbahnbaufond weist derselbe aber bis zum Schlusse des Jahres 1874 — im Jahre 1875 ist lediglich ein geringer Betrag für Depositenzinsen hinzutreten — nur folgende Zuschüsse auf:

1) aus dem Ueberschusse der Staatsbahnrente der zwei letzten Jahre der VIII. Finanzperiode	439,097 fl. 10 ³ / ₄ fr.
2) aus dem Ertragsantheile des Staates an den Ueberschüssen der vormaligen Ostbahnen	
pro 1870	285,629 fl. 24 fr.
pro 1871	302,006 fl. 4 ¹ / ₂ fr.
pro 1872	225,068 fl. 1 fr.
pro 1873	113,021 fl. 2 ¹ / ₂ fr.
	<u>925,724 fl. 32 fr.</u>
3) aus Depositenzinsen und übrigen Einnahmen	
pro 1869	4,800 fl. — fr.
pro 1870	17,275 fl. 7 fr.
pro 1871	13,795 fl. 42 fr.
pro 1872	14,247 fl. — fr.
pro 1873	17,676 fl. 33 fr.
pro 1874	5,837 fl. 51 fr.
	<u>73,632 fl. 13 fr.</u>
mit eine Gesamt-Einnahme von rund 1,438,454 fl.,	

welcher Betrag im Zusammenhalte mit dem obigen Erfordernisse ein nicht gedecktes Minus von 1,209,562 fl. ersehen läßt.

In dem Gesetze vom 27. Juli 1874, die Erbauung weiterer Vicinalbahnlinien und den Mehrbedarf für bereits ausgeführte Vicinalbahnlinien betreffend, ist zur Deckung der auf den Vicinalbahnbaufond hingewiesenen Bedarfssummen schon zur subsidiären Erweiterung des Anlehens-Credites gegriffen worden unter dem Vorbehalte, daß der auf diesem Wege beschaffte Ergänzungsbetrag seiner Zeit aus dem genannten Fond refundirt werde.

Soll nun Letzteres verwirklicht und andererseits noch die Ausführung weiterer Vicinalbahnen auf den Grundlagen, welche das Gesetz vom 29. April 1869 geschaffen hat, ermöglicht werden, so muß, nachdem über die etwaigen Ueberschüsse der Rente der Staatsbahnen durch den Entwurf des Finanzgesetzes für die XIII. Finanzperiode disponirt wurde und Ertragsantheile an den Ueberschüssen der Ostbahnen in Folge der Erwerbung des Ostbahnunternehmens durch den Staat abgebrochen sind, nothwendig darauf Bedacht genommen werden, neue Zuschüsse dem Vicinalbahnbaufond zuzuführen.

Solche fänden sich in dem an den Staat übergegangenen Reservefond der vormaligen Ostbahnen, welcher zum Zwecke außerordentlicher Nachschaffungen und Erneuerungen durch jährliche Zuschüsse aus den Betriebs-Gefällen gebildet wurde und über dessen Verwendung nach Artikel 7 des Gesetzes vom 15. April 1875, die Erwerbung der k. priv. Bayerischen Ost-

bahnen für das k. Staatsräar betreffend, ebenso wie über die Verwendung der übrigen an das Staats-Rerar extradirten Fonds gesetzliche Bestimmung vorbehalten ist.

Der Reservefond der Ostbahnen ist in Werthpapieren angelegt und zwar in Obligationen des 4^o/_o igen Eisenbahnanlehens von 1875, in 4¹/₂^o/_o igen Obligationen der früheren Bayerischen Staats-Eisenbahnanlehen, in 4¹/₂^o/_o igen Ostbahnprioritäten, in 5 und 4¹/₂^o/_o igen Prioritäten der Pfälzischen Bahnen und in 4¹/₂^o/_o igen Obligationen des Kempten — Ulmer und Starnberg — Penzberg — Reiffenberg Eisenbahnanlehens und repräsentirt gegenwärtig einen Nominalwerthbetrag von 3,925,816²/₃ fl.

Die aus der zeitweise nach Bedarf vorzunehmenden Verfilberung dieses Bestandes gewonnenen Baarmittel würden nicht nur hinreichen das vorhandene Minus von 1,209,562 fl. zu decken und sonach die Refundirung derselben an die Eisenbahnschuld im Sinne des Artikel 4 des Vicinaleisenbahngesetzes vom 27. Juli 1874 zu verwirklichen, sondern sie würden auch genügen zur Befriedigung der nach Artikel 1 des vorliegenden Gesetzentwurfes an den Vicinaleisenbahnaufond neu herantretenden Ansprüche und nebstdem noch eine ansehnliche Dotation des Fonds, welche durch die Zinse aus dem jeweiligen Restbestand der Werthpapiere verstärkt würde, übrig lassen.

Es dürfte aber auch die Benützung dieses Reservefonds zur Dotirung des Vicinaleisenbahnaufonds von dem Gesichts-

punkte aus ihre Berechtigung haben, daß hiedurch ersterer für einen seiner ursprünglichen Bestimmung nahestehenden dienen würde und ist vorwürrige Proposition nur eine praktische Anwendung des Gedankens, welcher in den Me und bei den Verhandlungen zu Artikel 2 des Eisenbahngesetzes vom 29. April 1869 dahin zum Ausdruck gelang daß zur Beschaffung eines neben den Leistungen der Gemeinden noch notwendig erscheinenden unverzinslichen Capitals für Führung von Vicinalbahnen kaum eine geeignetere Quelle gefunden werden möchte, als die Ueberschüsse des Betriebs bestehender Bahnen, da gewissermassen auf diesem Wege Verkehr dasjenige wieder zufließen solle, was er über die notwendigen Auslagen für die Befriedigung seiner Bedürfnisse gegeben hat.

Was schließlich den Zinsanfall aus den Werthbeständen des Reservefonds der vormaligen Ostbahnen pro 1875 anlangt, so soll dieser Anfall in Uebereinstimmung mit der der Ostbahnverwaltung eingehaltenen Verrechnungsweise für abgelaufene Jahr eine Betriebseinnahme bilden, beziehungsweise zur Deckung des Zinsenbedarfs der auf die Ostbahn fallenden Eisenbahnanlehen und Prioritäten verwendet werden in welcher Hinsicht noch zu bemerken ist, daß die Verrechnungen der Staats- und der Ostbahnen pro 1875 unterschieden geführt werden.