Tabelle.

Nr.	Linien	Betriebsl. in km	Eröffnet	Eigenschaft der Bahn	Datum der Koncession	Koncessionsdauer
A) In Hessen:						
1.	a) Darmstadt-Griesheim	17,82	30./8. 1886	Schmalsp. Nebenb.	5.5. 1886	50 Jahre
	b) Darmstadt-Eberstadt		30./8. 1886	do.		
	c) Darmstadt-Arheilgen		3./4. 1890	do.		
2.	Worms-Offstein-Landesgrenze	11,67	12./12. 1886	Normalsp. Nebenb.	12./10. 1886	bis 31./3. 1947
3.	Reinheim-Reichelsheim	17,90	10./10. 1887	do.	16./3. 1887	
4.	Osthofen-Westhofen	6,06	14./4. 1888	do.	29./12. 1886	
5.	Sprendlingen-Fürfeld	14,22	11./10. 1888	do.	4./5. 1887	
6.	Manizer Vorortbahnen:		bezw. 5./10. 1898			
	a) Mainz-Bretzenheim-Hechtsheim	18,55	12./8. 1891	Schmalsp. Nebenb.	19./4. 1890	50 Jahre
	b) Mainz-Gonsenheim-Finthen		17./8. 1892	do.		
7.	Heitzbach-Beerfelden	5,12	1./5. 1904	Normalsp. Nebenb.	21./6. 1902	bis 1./6. 1954
8.	Selzthalbahn:					
	I) Ingelheim-Frei-Weinheim	21,47	26./10. 1904	do.	21./6. 1902	bis 1./6. 1954
	II) Jugenheim-Partenheim			do.	21./6. 1902	bis 1./6. 1954
B) In Thüringen:						
9.	Arnstadt-Ichtershausen	5,09	13./12. 1885	Normalsp. Nebenb.	10./24. 10. 1885	unbeschränkt
10.	Hohenebra-Ebeleben	8,69	20./11. 1883	do.	1./6., 15./7. 1884	
11.	Ilmenau-Grossbreitenbach	19,13	13./11. 1881	do.		
C) In Preussen:						
12.	Wiesbadener Bahnen:					
	a) Biebrich-Wiesbaden-Beausite	7,82	18./5. 1889	Elektrische Bahn mit Hochleitung	5./7. bzw. 23./28./10. 1888	bis 1./4. 1929
	b) Wiesbaden-Erbenheim	4,39	3./5. 1901 u. 16./10. 1906	do.	29./3. 1900	
	c) Wiesbaden-Sonnenberg		3./5. 1901	do.	verschieden von 1895 bis 1903	
	d) Bahnhofe - Michelsberg - Unter den Eichen	3,48	16./5. 1896 bzw. 26./5. 1898	do.		
	e) Bahnh.-Ringkirche-Emserstr.	1,78	6./6. 1900	do.		
	f) Wiesbaden-Mainz	9,55	15./8. 1902 u. 31./5. 1906	do.		
	g) Ringkirche - Infanteriekaserne	1,23	8./4. 1904	do.	f-h 45 Jahre	
	h) Mainz-Biebrich-Schierstein	8,84	30./3. u. 10./9. 1904	Elektrisch		
	i) Nerobergbahn	0,43	25./9. 1888	Drahtseilbahn		
13.	Essener Bahnen:					
	a) Essen (Viehofer Platz)-Horst	9,00	1893-1898	Elektrische Bahn mit Hochleitung		bis 10./7. 1935
	b) Essen (Viehofer Platz)-Bredene (Ruhrstein)	6,54		do.		
	c) Essen (Viehofer Platz)-Frohnhausen	4,42	5./4. bzw. 2./9. bzw. 20./12. 1898	do.	18./7. 1890 bzw. von 1896, 1897 u. 1900	
	d) Essen (Viehofer Platz)-Gelsenkirchen, mit Abzweigung nach Caternberg	9,86	do.	do.		
	e) Essen (Viehofer Platz)-Segerothstrasse	1,92	18./6. bzw. 1./11. 1898	do.		
	f) Essen (Viehofer Platz)-Steele	5,78	do.	do.		
	g) Essen (Hptbhf.)-Borbeck	7,25	23./8. 1893	do.		
	h) Borbeck-Oberhausen	4,95	21./12. 1898	do.		
	i) Borbeck-Bottrop	5,87	21./2. 1899	do.		
In Baden:						
14.	a) Mannheim-Weinheim	56,55	12./9. 1887	Schmalspurige Nebenbahnen	Bad.: 15./9. 86 u. Nachtrag v. 10./11. 1891 (Hess.: 12./10. 86 18./10. 1889 18./6. 1890 u. Ntr. v. 10./11. 91 7./2. 1888 2./12. 1889	50 Jahre
	b) Weinheim-Heidelberg		4./10. 1890			
	c) Heidelberg-Mannheim		6./6. bzw. 13./7. 1891			
15.	Zell i. W.-Todtnau	18,76	6./7. 1889			
16.	Karlsruher Lokalbahnen:					
	a) Durmersheim-Karlsruhe	30,75	6. bzw. 29./10. 1890		2./12. 1889	
	b) Karlsruhe-Spöck		29./1. 1891			
17.	Bregthalbahn:					
	Hüfingen-Furtwangen	29,58	20./10. 1892		27./4. 1891	
18.	Kaiserstuhlbahn:					
	Riegel-Gottenheim	40,10	15./12. 1894	Normalspurige Nebenbahnen	9./1. 1893	
	Riegel-Altbreisach		17./9. 1895			

Am 31./3. 1907 betrug die Gesamtlänge aller Nebenbahnen der Ges. 179 km, aller Schmalspurbahnen 142,47 km, die Kleinbahnen in Wiesbaden und Essen zus. 99,21 km.

Malchen nach Seeheim; d) von Darmstadt, unter teilweiser Benutzung der bestehenden Vorortbahn Darmstadt-Griesheim, über Dornheim oder Erfelden nach Korsand (Oppenheimer Fähre), und 3) die dem Staat gehörigen normalspurigen Nebenbahnlinien Eberstadt-Pfungstadt und Bickenbach-Jugenheim-Seeheim käuflich oder pachtweise übernehmen. Das Konsortium überlässt sodann der Stadt zu Eigentum unentgeltlich die gesamten Geleisanlagen innerhalb des bebauten Stadtgebietes, wogegen die Stadt verpflichtet ist, die Strecken zweigeleisig auszubauen und für elektr. Betrieb mit Oberleitung einzurichten und dem Konsortium die Mitbenutzung dieser Bahnanlagen für die Vorortbahnen zu gestatten. Mit dem Ausbau des geplanten Vorortbahnnetzes soll vorsichtig vor-