

dürfnis nach möglichst ergiebiger Ausnutzung der kostspieligen Leitungsanlagen führte vor der Ausbreitung der heutigen Telephon-Kabeltechnik immer mehr und mehr zum Einführen der Vielfach- (Multiplex-) Telegraphie, welche das gleichzeitige bzw. das wechselzeitige (absatzweise) Befördern mehrerer Telegramme auf derselben Leitung ermöglichen (Duplex-, Triplex-, Quadruplexschaltungen usw. von Gintl, Siemens, Frischer, Precott, Mayer, Mercadier, Delany usw.) sowie zur Einrichtung gleichzeitigen Betriebes von Telegraphie und Telephonie auf gemeinsamer Leitung (Simultanschaltungen, Unterlagerungstelegraphie usw.).

Für die Seekabeltelegraphie, heute meist mit Maschinengebern (Wheatstonesender) bedient, traten an Stelle der Heberschreiber (von Gauß, Weber, Thomson, Lauritzen usw.) leistungsfähigere und weniger empfindliche Apparate. Das Benützen von Elektronenröhren spielt ebenso wie das Erhöhen der Induktivität der Kabel usw. nicht nur technisch, sondern auch wirtschaftlich eine bedeutende Rolle. Die Telegraphiergeschwindigkeit ist heute rund das zehnfache gegenüber älteren Anlagen. Die Telegraphierweise mit Wechselstrom (und zwar ungefähr von derselben Stärke wie der telephonische Sprechstrom sie besitzt) führte unter gleichzeitiger Verwendung verschieden frequenter Wechselströme (aus Elektronenröhren) zu ergiebiger Ausnutzung der Einrichtungen (Tonfrequenz-Mehrfachtelegraphie).

Die Unterlagerungstelegraphie als Gleichstromtelegraphie, welche ein gleichzeitiges Benützen einer Fernsprechdoppelleitung sowohl zum Telegraphieren als auch zum Fernsprechen gestattet, bzw. die Stromstoßunterlagerungstelegraphie sind hervorragende wirtschaftlich-technische Erfolge im Fernmeldewesen, desgleichen die Entwicklung des Bildtelegraphenwesens.

Telegraphische Schreibmaschinen, insbesondere die Morkrum-Kleinschmidt-Apparate (Springschreibertelegraphen) fanden dank ihrer Zuverlässigkeit und Einfachheit im öffentlichen Betrieb (zunächst vor allem der amerikanischen Telegraphengesellschaft) fortschreitend Eingang. Auch bei großen Privatbetrieben, z. B. in Hotels, zum Übermitteln von Depeschen zwischen einzelnen Stellen der Nachrichtenbüros, in Versandhäusern (zur Weitergabe von Lieferaufträgen an die Lagerhäuser) oder für Eisenbahnen (z. B. für die Verbindung der Stellwerke im Verkehr untereinander) usw. sind diese Ferndrucker jetzt häufig verwendet.

Neben zahlreichen Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiete der Telephonie (im Schwingungsbereich von 300—2400 Hertz) sind jene der Telegraphie unter Heranziehung von Schnelltelegraphen (denen ein Schwingungsbereich von nur 100 Perioden genügt) bzw. unter Einbeziehung der Telegraphenleitungen auch in das kontinentale Kabelnetz für den Fernsprechweitverkehr finanziell beachtenswert. Statt einer Stundenleistung von rund 50 Telegrammen pro Leitung in früherer Zeit mit einfachen Morseschreibern usw. sind bei der heutigen Entwicklung der Telegraphiesysteme stündliche Leistungen von 1000—2000 Telegrammen keine Seltenheit.

Über die Notwendigkeit wirtschaftlicher Gestaltung des kontinentalen Telegraphenbetriebes mit Leitungen, über einige leitungstechnische Umgestaltungen, Apparate- und Schaltungsneuerungen des Telegraphen- und Funkbetriebes, über Leistungssteigerungen, Frequenzbandaufteilungen usw. im Funkwesen, über Kostenvergleiche zwischen diesem und der Drahttelegraphie, über Wirtschaft und Technik des Rundfunks und des Drahtfunks, über neuere Bahnen im Fernsprechwesen, über leitungs- und betriebs-technische bzw. wirtschaftliche Vorteile der Automatik bei städtischen und

ländlichen Telephonanlagen, über Selbstanschluß-Netzgruppen-Systeme und sonstige Methoden schnellen Fernverkehrs, über Verkehrswertfragen und wirtschaftliche Gesichtspunkte für verschiedene Telephonbetriebsverfahren im Fernverkehr, für die Kabeltechnik (einschl. Pupinisierung, Verstärkerwesen), über Sonderausnutzung der Fernleitungen, über wirtschaftliche Notwendigkeiten technischer Schutzmaßnahmen gegen Fremdbeeinflussungen bei Schwachstromleitungen usw. habe ich in meinem Vortrage bei der „6. Post- und Telegraphenwissenschaftlichen Woche in München“ ausführlich berichtet. Man vgl. hierzu das vom Reichspostministerium (Abt. München) herausgegebene „Vortragsheft der 6. Post- und Telegraphenwissenschaftlichen Woche in München“ (12.—17. Mai 1930; S. 117).¹⁾

Grundlagen und Triebkräfte der preußischen Kleinbahnpolitik.

(Ein Abriss der Kleinbahngeschichte bis zum Kriegsausbruch).²⁾

Von Dr. iur. Dr. rer. pol. Willy Böttger, Wuppertal-Barmen.

1. Das preußische Kleinbahngesetz.

Schärfer als in anderen Ländern heben sich die Entwicklungsstufen der preußischen Eisenbahnen voneinander ab. Förderte man bis gegen das Ende der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts besonders den Ausbau des großen durchgehenden Eisenbahnverkehrs zwischen den wichtigsten Plätzen des Landes und mit dem Auslande, so schritt man nach dieser Zeit auch zur Anlage von Eisenbahnlinien in die von den großen Eisenbahnstrecken nicht berührten, aber dennoch wichtigen Wirtschaftsgebiete. Die Herstellung dieser „Nebeneisenbahnen“ übernahm der preußische Staat durchweg selbst bei solchen Bahnen, die an das Hauptnetz anzuschließen waren. Er hat bis zum Beginn der neunziger Jahre mehr als 6000 km Nebeneisenbahnen gebaut.

Damit war das wachsende Verkehrsbedürfnis nicht erfüllt. Auch die Gebiete geringerer wirtschaftlicher Bedeutung heischten Erschließung durch Dampfbahnen, wenn die Absatzfähigkeit der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, des Bergbaues und der Industrie gesteigert werden sollte. Es konnte von vornherein nicht damit gerechnet werden, daß Bahnen dieser Zweckbestimmung einen beachtlichen Ertrag abwerfen würden. Deshalb mußte ihr Bau einfach und billig sein. Das war jedoch nur dann möglich, wenn diese Bahnen von den Verpflichtungen in baulicher und betrieblicher Hinsicht befreit blieben, die den Haupt- und Nebeneisenbahnen auferlegt waren. Es war naheliegend, diese Bahnen

¹⁾ Es sei auch aufmerksam gemacht auf meine Abhandlung über „Verkehrswert- und Wirtschaftsfragen in der Technik des Post- und Telegraphenbetriebes“ in den Bayer. Verkehrsblättern (München 1931). Außerdem sei verwiesen auf meine Abhandlung über Rohrpost-Fernanlagen. (Pneumatische Stadtröhrenposten.) Ein Beitrag zur Nationalökonomie und Technik des Großstadtverkehrs (München 1916), über „Rohrpostanlagen“, Bd. I: Rohrposttechnische Neuerungen auf dem Gebiete pneumatischer Fernanlagen, Bd. II: Rohrpost-Innenanlagen (Neuere konstruktive Entwicklungen der Hausrohrposten). Verlag für Verkehrswissenschaft (R. von Deckers Verlag G. Schenck), Berlin 1930, sowie über „Postbetriebsmechanik“ (Das Förderwesen in neuzeitlichen Postbetrieben größerer Städte, Bd. I: Grundlagen der Post-Fördertechnik. Allgemein-Einführung, Bd. II: Mechanisierungsbeispiele aus der Postpraxis der Deutschen Reichspostverwaltung und des Auslandes. Ziemsen-Verlag, Wittenberg 1927).

²⁾ Die hier veröffentlichten Abschnitte bilden einen Teil einer größeren Untersuchung des Verfassers.

„dritter Ordnung“ an die Haupt- und Nebeneisenbahnen rechtlich und begrifflich anzugliedern, dabei aber eine Ermäßigung der Anforderungen zu gewähren, wie das in vielen anderen Staaten geschehen war. Die Rechtsverhältnisse gestatteten dies in Preußen jedoch nicht; denn die rechtliche Regelung der Angelegenheiten der Schienenbahnen beschränkte sich auf die zur Verwendung von Dampfkraft und für den großen Verkehr bestimmten oder wenigstens dazu geeigneten Bahnen, also auf die Eisenbahnen höherer Ordnung. Es bestand kein Zweifel darüber, daß das für die Haupt- und Nebeneisenbahnen geltende Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und die darauf fußenden Rechtsvorschriften für die Bahnen dritter Ordnung nicht in Betracht kamen.¹⁾ Zudem gab es bereits viele kleine Bahnen, wie die Pferde-, Drahtseil- und Zahnradbahnen, vereinzelt auch Dampfbahnen, die teils auf öffentlichen Straßen, teils auf selbständigen Bahnkörpern den Verkehr abwickelten und die dem Personen- oder Güterverkehr dienten.

Die Gepflogenheit, bei der Anlage von Bahnen dieser Art die Normen des allgemeinen Rechts anzuwenden und, falls notwendig, die Regelung der Verhältnisse durch die Polizeiorgane, führte zu Unzuträglichkeiten und ungleichmäßiger Behandlung der Unternehmer. Auch war es dem Staat nicht möglich, eine einheitliche Politik bei der Errichtung dieser Bahnen zu betreiben sowohl im Hinblick auf die Genehmigung als auf die Dauer des Betriebes.

Die preußische Staatsregierung legte daher dem Landtag den Entwurf eines Gesetzes vor, welches das Recht der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen unterster Ordnung und der lediglich Privatzwecken ihrer Eigentümer dienenden Bahnen, die mit öffentlichen Bahnen durch Weichenanschluß verbunden und zum Betriebe mit Dampfbahnen bestimmt sind, regeln sollte. Sie wollte damit den Grundstein für einen sicheren Rechtszustand und damit die Voraussetzung für die Förderung dieses als wichtig erkannten Verkehrsweiges schaffen.

Der Landtag prägte für die Bahnen unterster Ordnung den Begriff „Kleinbahnen“ und verabschiedete das „Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen“ am 28. Juli 1892. In diesem Gesetz werden als Kleinbahnen insbesondere solche Bahnen bezeichnet, die „hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden“. In der Begründung zu dem Gesetzentwurf sind sie als Bahnen rein örtlicher Verkehrsbedeutung bezeichnet.²⁾

Eine Ausführungsanweisung vom 13. August 1893³⁾ unterscheidet weiter zwischen „städtischen Straßenbahnen und solchen Unternehmungen, welche trotz der Verbindung von Nachbarorten infolge ihrer hauptsächlich Bestimmung für den Personenverkehr und ihrer baulichen und Betriebseinrichtungen einen den städtischen Straßenbahnen ähnlichen Charakter haben“ und solchen Kleinbahnen, „welche darüber hinaus

¹⁾ Auch Artikel 4 der Reichsverfassung von 1871 kannte nur „Eisenbahnen“, die der Gesetzgebung und der Aufsicht des Reiches nur im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs unterstellt waren.

Die Reichsverfassung vom 11. August 1919 unterscheidet zwischen „Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs“ und „nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen“. Die Unterscheidung deckt sich mit der des bisherigen preußischen Rechts in den Gesetzen vom 3. November 1838 („Eisenbahnen“) und vom 28. Juli 1892 („Kleinbahnen“).

²⁾ Die gesetzliche Regelung für Kleinbahnen ist in Preußen verhältnismäßig spät erfolgt. Light railways wurden in England schon vor 1860 gebaut; technische Einzelheiten ordnete ein Gesetz von 1868. Frankreich hatte das Lokalbahngesetz vom 12. Juli 1865 für Chemins de fer rarement au delà de 30 ou 40 km de rapidité avec trafic peu considérable und bestätigte durch Gesetz vom 10. August 1871 die Befugnis der Generalräte der Départements zur Genehmigung solcher Lokalbahnen.

³⁾ E. V. Bl. 1893 S. 225.

den Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln und sich nach ihrer Ausdehnung, Anlage und Einrichtung der Bedeutung der nach dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 konzessionierten Nebeneisenbahnen nähern (nebenbahnähnliche Kleibahnen).“¹⁾

Diese begriffliche Unterscheidung sollte die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen besonders herausheben, da sie ihrer Besonderheit entsprechend und im Hinblick auf den vorzugsweise von ihnen zu pflegenden Güterverkehr den Eisenbahnen mehr und mehr gleich werden, leicht Bedeutung für den allgemeinen Verkehr gewinnen können und dann als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind.²⁾ Die Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb in der Ausführungsanweisung vom 13. August 1893 sind deshalb den Bestimmungen für Nebenbahnen wesentlich genähert.³⁾

Bei der Beratung des Kleinbahngesetzes im Preussischen Landtag war darauf hingewiesen worden, daß in erster Linie Zweck des Gesetzes sein sollte, den Kleinbahnbau durch Privatunternehmer zu fördern.⁴⁾

So folgert auch Schneider,⁵⁾ daß das Kleinbahngesetz den „Zweck hat, das seit längerer Zeit vom Eisenbahnbau zurückgedrängte Privatkapital demselben wieder geneigt zu machen“. Auch hoffte man durch die Heranziehung des Privatkapitals zu ermöglichen, eine Rente aus diesen Bahnen herauszuwirtschaften, da dieses nach häufiger vertretener Auffassung entschieden billiger baue und auch wirtschaftete als der Staatsbetrieb.⁶⁾

Zwar war aus dem Kleinbahngesetz selbst ein besonderer Anreiz zur Anlage privaten Kapitals nicht zu erkennen. Man half sich mit der Einrede aus, den Schwerpunkt des Gesetzes nicht in seinen Wortlaut zu legen, sondern in seine großzügige Handhabung. Vor allem war es nötig, einen Wandel in der Meinung der Staatsregierung durchzusetzen, die bisher den mit geldlicher Hilfe von privaten Bauunternehmen ins Leben tretenden Bahnbetrieben wenig geneigt war.⁷⁾ Sie erfreute sich bei dieser Auffassung vielseitiger Zustimmung. Denn das Publikum, noch eingeschüchert durch die Gründungsära der siebziger Jahre, war mißtrauisch und geneigt, jedes mit Unterstützung eines Bauunternehmers oder des privaten Großkapitals zu gründende Unternehmen als unsolid zu betrachten. Zudem hatte man sich daran gewöhnt, dem Staate die Fürsorge für den Bahnbau zu überlassen, und man würde sich damit abgefunden haben, wenn der Staat das Bedürfnis nach neuen Bahnen vollständig befriedigt hätte. Kein Wunder, daß die private Tätigkeit im Bahnbau fast völlig aufgehört hatte.

¹⁾ Diese Art von Kleinbahnen wird im übrigen Deutschland größtenteils den Nebenbahnen zugerechnet.

²⁾ In einem Erlaß der M. d. ö. A. vom 3. Juni 1897 (E. V. Bl. 1897, S. 164) wird ausgeführt, daß sich für die Entscheidung der Frage, ob eine Schienenverbindung als Kleinbahn nach Maßgabe des Gesetzes vom 28. Juli 1892 zugelassen werden kann, allgemeine Regeln nicht aufstellen lassen. Es ist also eine Ermessensfrage, ob die beantragte Kleinbahn keine Eisenbahn im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 ist. Deshalb wird in vielen Fällen eine Beschränkung des Verkehrsumfanges oder der Spurweite vor der Zulassung angeordnet.

³⁾ E. V. Bl. 1893, S. 245.

⁴⁾ Gleim, „Die Kleinbahnen und die Mittel ihrer Förderung“. Schmollers Jahrbuch 1894, S. 735.

⁵⁾ „Das Privatkapital und die Entwicklung unserer Eisenbahn“. Glasers Annalen Bd. 34, S. 212.

⁶⁾ Stenographische Berichte des Hauses der Abgeordneten 1892. II. Bd., S. 1316.

⁷⁾ Das geht aus einem Ministerialerlaß vom 20. Dezember 1891 an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz hervor, in welchem es mit Bezug auf die in der Umgebung von Köln geplanten Kleinbahnen heißt: „Soweit die Anträge auf Konzessionserteilung und Genehmigung der Vorarbeiten für die geplanten schmalspurigen Schienenverbindungen von Bauunternehmern gestellt sind, kann denselben nicht entsprochen werden, weil die betreffenden Firmen als Vertreter derjenigen öffentlichen Interessen nicht anzusehen sind, denen die Bahnen zunächst dienen sollen.“ (Z. d. V. d. E. V. 1894, S. 174).

Ein solcher herbeizuführender Meinungsumschwung ließ jedenfalls von vornherein nicht den Gedanken aufkommen, dem Staate eine generelle Subventionierung der Kleinbahnen zuzumuten. Das hatte auch besonders gewichtige Gründe. Der preussische Staat war durch den Bau der Nebeneisenbahnen finanziell stark beansprucht und zeigte keine Neigung, nunmehr weitere und vor allem solche Linien zu bauen, die eine sichere Rente voraussichtlich nicht geben würden. Zudem hätte — und das war wesentlich — die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in wirtschaftsarme Gebiete zu Lasten des Staates den Abbau der Eisenbahntarife verbindet¹⁾ und den Bestrebungen auf Ausbau von Wasserstraßen Vorschub geleistet. Denn zwischen 1875 und 1895 hatte sich in Deutschland in der Würdigung der Leistungsfähigkeit der Binnenwasserstraßen vor allem auf seiten der Gegner der Eisenbahnverstaatlichung ein Wandel zugunsten der Wasserstraßen vollzogen. Die Stimmen mehrten sich, die Abwehrmaßnahmen seitens der Staatsbahn für erforderlich erachteten.²⁾

Unter diesen Umständen sollte sich der Staat damit begnügen, ausnahmsweise nur da zu helfen, wo besondere Verhältnisse es bedingten. Neben dem Privatkapital war besonders den Gemeinden und Provinzen die Aufgabe zugedacht, den Kleinbahnbau zu fördern. Der Bildung von großen Aktiengesellschaften, die aus dem Betrieb der Bahnen ein gutes Geschäft machen würden, wenn ihnen die rentabelsten Linien ohne Rücksicht auf die lokalen Interessen konzessioniert, die weniger rentablen hingegen den Kreisen, Gemeinden und Nächstbeteiligten überlassen bleiben würden, sollte jedoch vom Staat entgegen gewirkt werden. In dem Vordergrund sollten lokale Organisationen stehen, in der die Provinzen und die Gemeinden ein entscheidendes Wort mitzusprechen haben würden.

Um dem Kleinbahnbau gleich zu Anfang einen gesunden Auftrieb zu geben, war eine Zurückhaltung regelnder Eingriffe seitens der Aufsichtsbehörden für die erste Zeit unbedingt geboten. Das war auch deshalb empfehlenswert, weil die Erfahrungen auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens für verständige und zweckdienliche Eingriffe der Aufsichtsbehörden noch keinen genügenden Anhalt boten. Man war sich darüber klar, daß das Recht des Staates zur Konzession, der Zwang, vor Inbetriebnahme des Verkehrsmittels die staatliche Genehmigung nachzusuchen, dem Staat ein Instrument in die Hand gab, mit dessen Hilfe er die Entwicklung des jungen Verkehrszweiges auf das stärkste beeinflussen konnte. Zwar trat mit dem Kleinbahngesetz bereits eine wesentliche Erleichterung in dem Genehmigungsverfahren ein. Bis dahin waren nur für Privatanschlüsse und Straßenbahnen polizeiliche Genehmigungen von den Bezirksbehörden erteilt worden. Nunmehr genügte eine solche Genehmigung für alle Kleinbahnen, welche dem öffentlichen Verkehr dienen, auch für die mit Maschinenkraft betriebenen.³⁾ Von dem Bestreben, die Kleinbahnunternehmungen zu fördern, zeugt auch der im KIBG. vorgesehene Anspruch auf Erteilung der Genehmigung für eine Bahn unterster Ordnung, falls nicht ihre Zweckbestimmung die Herstellung einer Haupt- oder Nebeneisenbahn erfordert, und sofern der Unternehmer gewillt ist, den polizeilichen Anforderungen nachzukommen. Vorher

¹⁾ Die Eisenbahntarife zeigten im Güter- und Personenverkehr eine Entwicklung zu allmählicher, weiterer Verbilligung. Die durchschnittliche Einnahme für das Tonnenkilometer betrug in Deutschland:

1868..... 6,02 Pf.

1885..... 4,07 ..

1897..... 3,82 ..

Die durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer war:

1885..... 3,33 Pf.

1897..... 2,81 ..

²⁾ Ulrich, Staffeltarife und Wasserstraßen, S. 79.

³⁾ Vor Erlaß des Kleinbahngesetzes war stets sorgfältig durch den M. d. ö. A. geprüft worden, ob das zuzulassende Unternehmen nicht dem Gesetz vom 3. November 1838 zu unterworfen wäre, um seine Zulassung als Bahn unterster Ordnung ausschließen zu können.

bestand ein Anspruch auf Genehmigung dieser Bahnen überhaupt nicht. Auch war der Unternehmer nicht mehr wie früher unbedingt auf die Erlaubnis des Wegeigentümers angewiesen, der die Gestattung nach Belieben versagen oder von Gegenleistungen abhängig machen konnte, wodurch die Unternehmungsfreude oft empfindlich gestört worden war. Nunmehr kann diese Erlaubnis von den staatlichen Stellen ergänzt werden, die auch über die Angemessenheit der Bedingungen des Wegeigentümers befinden. Man hoffte, daß das KIBG. endlich eine längere als vorher übliche Konzessionsdauer¹⁾ und einen möglichst wenig belasteten und bevormundeten Betrieb als Voraussetzung für eine gute Entwicklung gewährte. Immerhin birgt die Beschränkung der Dauer der Konzession den Gedanken in sich, die unmittelbare Verwaltung des Staates eintreten zu lassen, wenn sich Gründe hierfür ergeben sollten. Auch hat sich der Staat im § 30 KIBG. das Recht vorbehalten, Kleinbahnen gegen Entschädigung des vollen Wertes zu erwerben, wenn sie „nach Entscheidung des Staatsministeriums eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind“. Wengleich dieser Vorbehalt sicherlich auf das Privatkapital nicht anziehend wirkt, kann man seine Berechtigung nicht verneinen. Denn die Kleinbahnen sind — ebenso wie die Eisenbahn — keine Betriebe, die wie andere Privatunternehmen beliebig entstehen können, sondern nur dort, wo die Allgemeinheit an ihrem Entstehen ein Interesse hat. Es kann sich deshalb bei den Kleinbahnen niemals um Privatunternehmungen handeln, welche in allem und jedem nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten vorgehen. Vielmehr wird bei ihnen ein „privatwirtschaftliches Organ der Gemeinwirtschaft“²⁾ wirksam, dessen Bestehen nur dadurch möglich ist, daß der Privatunternehmung die Betätigung nur in einem solchen Umfange erlaubt wird, als mit ihrer Hilfe „die Zwecke, welche die Übernahme der Verkehrsmittel in die Gemeinwirtschaft begründen, erreicht werden können, und in ihrer Betätigung eingeschränkt wird, soweit sie den erwähnten Zwecken Abbruch zu tun geeignet wäre“.³⁾

Es ist auch nicht zu verkennen, daß die Kleinbahnen mit der Zeit eine monopolistische Natur herausbilden können und ihr Einfluß auf das Gemeinwesen sich dann verstärkt, daß sie notwendige, ihnen aber unerwünschte Maßnahmen hindern können. Auch ist es verständlich, wenn, wie bei Straßenbahnen, öffentliche Straßen benutzt werden, der Wegeigentümer gesichert sein muß, die freie Verfügung über seine Straße einmal wieder zu erlangen.

Die Länge der Dauer der Konzession wird im Einzelfalle nach den besonderen Umständen bemessen. Im allgemeinen sind die Konzession erteilenden Behörden genötigt, weitherzig bei der Genehmigungsfrist zu verfahren, zumal die Gewinnaussichten und die Entwicklung des Unternehmens überhaupt erst nach geraumer Zeit sich bessern.

Falls nach Ablauf der Konzession ein „Heimfall“ der Kleinbahn vorgesehen ist, erfolgt dieser entgeltlich oder unentgeltlich. In beiden Fällen hat der Konzessionsinhaber die Möglichkeit, sich eine angemessene Schadloshaltung durch Vertragsabmachungen mit dem Heimfallberechtigten zu sichern. So wird neben der Tilgung des Anlagekapitals

¹⁾ In vielen Fällen ist vorgesehen, daß die Bahn nach Ablauf der Vertragsdauer entgeltlich oder unentgeltlich in den Besitz des Wegeigentümers übergeht. Auch bei Anlegung eines eigenen Bahnkörpers soll die Genehmigung auf unbeschränkte Zeit nur erteilt werden, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens es erfordern und wichtige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Für Straßenbahnen wurden Genehmigungen meist auf 50 Jahre erteilt, für nebenbahnähnliche Kleinbahnen, die gewöhnlich einen eigenen Bahnkörper haben, entweder dauernd oder mit Fristen bis zu 99 Jahren. — Das KIBG. legt das Recht, die Lebensdauer eines Kleinbahnunternehmens zu bestimmen, allein in die Hand der staatlichen Genehmigungsbehörden, ohne sie an Anträge der Interessenten zu binden.

²⁾ Sax, Verkehrsmittel I, S. 177.

³⁾ Sax, a. a. O. I, S. 177.

aus den Erträgen des Unternehmens, der Speisung der Reserve- und Erneuerungsfonds häufig ein besonderer „Heimfallfonds“ gebildet, wenn unentgeltlicher Heimfall vorgesehen ist,¹⁾ der in den Besitz der unternehmenden Gesellschaft beim Heimfall übergeht. Darin liegt ein Vorteil, der das Wagnis der Anlage privaten Kapitals in Kleinbahnunternehmungen erheblich mildern kann.²⁾

2. Finanzierungsmethoden der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

Mit Nachdruck hatten sich die Provinzialverbände sogleich nach der Verabschiedung des Kleinbahngesetzes um die Förderung dieser Bahnen bemüht. Bis zum Schluß des Jahres 1894 hatten sie sämtlich über die zweckmäßige Form der Unterstützung des Baues von Kleinbahnen beraten, ausgenommen die Provinz Westpreußen und die hohenzollernschen Landesteile. Die Beschlüsse zeigten eine große Mannigfaltigkeit in der Art und dem Umfang der Förderung, die man den Kleinbahnen gewähren wollte.

Die Provinzen und Kommunalverbände wollten — in der Regel wenigstens — selbst nicht als Unternehmer von Kleinbahnen auftreten, sondern sich auf die Unterstützung der durch andere öffentliche Körperschaften oder Privatpersonen zu erbauenden Bahnen beschränken.

Die Bedenken gegen das Eintreten der Provinzen beruhten im wesentlichen darauf, daß sie nicht die unmittelbar Beteiligten an den Kleinbahnen waren und auch den lokalen Verhältnissen nicht nahe genug standen, um in allen Fällen das Verkehrsbedürfnis zuverlässig zu beurteilen. Die führende Rolle und das hauptsächlichste Risiko zu übernehmen, war den Kreisen zugedacht, die auch das Interesse der beteiligten Gemeinden und Privatpersonen an den einzelnen Bahnen richtig bemessen und danach die Beiträge oder sonstigen Leistungen der Beteiligten zu bestimmen haben sollten. Ihnen sollte jedenfalls vor den Provinzen die Aufgaben zufallen, mit ihren Mitteln einzutreten, soweit die Kräfte der beteiligten Gemeinden und Privaten dafür nicht ausreichten. Die Hilfe der Provinzen sollte durch Bereitstellung technischer Kräfte, durch direkte finanzielle Unterstützung und durch erleichterte Bedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen geschehen. Besondere Beachtung fand ein Vorschlag der Provinz Hannover. Er bezweckte, daß die Provinz Organe zur Anfertigung von Vorarbeiten für Kleinbahnen innerhalb der Provinz bestellen und sich an den Kosten der Vorarbeiten beteiligten sollte. Man hoffte auf diese Weise zu einer sachgemäßen Behandlung der Kleinbahnfragen und vor allem zu einer richtigen Beurteilung der technischen Verhältnisse zu kommen, wenn die Provinz hierfür auch die erforderlichen Kräfte gewinnen würde. Gewiß darf man aus diesem Vorschlag das Bestreben erkennen, das Kleinbahnwesen schon in den Anfängen von Seiten der Provinzbehörden stärker zu beeinflussen. Ob die dafür angegebene Begründung zutreffend ist, scheint damals jedenfalls einwandfrei noch nicht festgestanden zu haben. Denn Ministerialdirektor Brefeld³⁾ schreibt: „Für die besondere Aufgabe des Baues bieten aber die zur Zeit vorhandenen Bauunternehmer nach den Erfahrungen im allgemeinen einen durchaus brauchbaren technisch und geschäftlich gut geschulten Bauapparat“.

Die finanzielle Unterstützung des Baues von Kleinbahnen konnte geschehen durch

¹⁾ Einzelheiten enthält mein Aufsatz: „Das Heimfallrecht im Kleinbahngesetz.“ Egers Entscheidungen 1931.

²⁾ Das Heimfallrecht hat für den Heimfallberechtigten oftmals Nachteile. Die Bahnunternehmer beginnen lange vor dem festgesetzten Übergang mit Verbesserungen und Ergänzungen zurückzuhalten. Ausgaben dieser Art vermindern die Rente erheblich und damit die regelmäßige Unterlage für die Berechnung des Heimfallpreises oder werden bei unentgeltlichem Heimfall nicht entsprechend ersetzt. Der Leidtragende ist in solchen Fällen der Heimfallberechtigte, wenn er von dem Heimfallrecht Gebrauch macht.

³⁾ „Über Kleinbahnen.“ Preuß. Jahrbücher, 72. Band 1893, S. 420.

Gewährung von Darlehen, anteilige Übernahme von Zinsen des Baukapitals, Gewährung eines verlorenen Kostenzuschusses oder finanzielle Beteiligung an dem Unternehmen.

Die Rheinprovinz, Hannover, Sachsen, Schleswig-Holstein gewährten Darlehen, und zwar Hannover bis $\frac{2}{3}$ des gesamten Bau- und Betriebskapitals, zu 3% Zinsen und gegen Tilgung von mindestens $\frac{1}{2}$ % jährlich unter Zuwachs der ersparten Zinsen, die Rheinprovinz zu 3% und $\frac{1}{2}$ % jährlicher Tilgung unter dem Vorbehalt, bei größerem Reinertrage die Zinsen bis zu $3\frac{1}{2}$ % zu erhöhen und den etwaigen weiteren Überschuß zur Verstärkung der Tilgung zu verwenden. Sachsen beteiligte sich an der Aufbringung der Zinsen für das Baukapital in der Form der Bürgschaft für Verzinsung und Tilgung bis zusammen höchstens 4% in Gemeinschaft und unter Gleichberechtigung mit Kreisen oder anderen Kommunalverbänden bis zur Hälfte des Anlagekapitals und unter der Bedingung, daß für den verbürgten Teil des Anlagekapitals der Provinz wie den anderen Kommunalverbänden ganz oder teilweise das Vorrangsrecht vor den übrigen Beteiligten eingeräumt würde.

Verlorene Zuschüsse gab die Provinz Schlesien, wobei jedoch die Rückzahlung bei ausreichendem Ertrage der Bahnen vorgesehen war. Schleswig-Holstein gewährte außer Darlehen verlorene Zuschüsse bis zu $\frac{1}{8}$ des Anlagekapitals, hatte aber für den Fall des Verkaufs der Kleinbahnanlage die Rückzahlung der gewährten Beihilfen mit dem gleichen Bruchteil vom Kaufgeld vorgesehen. Pommern beteiligte sich bis zu $\frac{1}{3}$ der Baukosten ausschließlich der Grunderwerbskosten, Brandenburg an den Unternehmungen kommunaler Verbände bis zu $\frac{1}{4}$ des zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der Bahn — abgesehen von den Kosten des Grunderwerbs — erforderlichen Kapitals unter der Voraussetzung der Beteiligung an dem Gewinn des Unternehmens, bei Bahnunternehmungen in der Form von Aktiengesellschaften oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung durch Übernahme von Aktien oder Gesellschaftsanteilen bis zu $\frac{1}{6}$, bei wesentlich kommunalem Charakter des Unternehmens bis zu $\frac{1}{4}$ des Gesellschaftskapitals. Mehrere Provinzen machten ihre Mitwirkung abhängig von der Sicherstellung des Wertes des Bahnunternehmens für den öffentlichen Verkehr, und zwar entweder in der Form, daß die Kommunalverbände sich als Unternehmer beteiligten oder daß sie eine finanzielle Leistung übernahmen. So knüpfte die Provinz Schleswig-Holstein die Gewährung von Beihilfen an die Zusage, daß Kreise oder sonstige Kommunalverbände den Bau und den Betrieb der Kleinbahnen selbst übernahmen oder unter ihrer Verantwortung Privatunternehmern übertragen wurde. Westfalen unterstützte nur von den Kreisen und Gemeinden beschlossene Kleinbahnen, der Bezirksverband Wiesbaden verlangte, daß die Kleinbahnen von den Kreisen, Gemeinden und den an der Strecke liegenden Grundbesitzern und Industriellen ins Leben gerufen wurden. Ostpreußen, Pommern, Sachsen und Westfalen forderten, daß die Kreise und sonstigen Kommunalverbände neben den Kosten des Grunderwerbs wenigstens gleichwertige Leistungen für die Bahnen übernahmen. Auch hatten sich einige Provinzen eine Einwirkung auf den Bau und den Betrieb der Bahnen vorbehalten.

Über die Aufbringung der Mittel für die Beihilfen sind sehr verschiedene Beschlüsse gefaßt worden. So wählten Pommern, Schlesien, Brandenburg die Form der Anleihe. Verfügbare Kapitalbestände stellten die Provinzen Brandenburg und Sachsen zur Verfügung, und zwar die erstere ihren Eisenbahnaufwandsfonds und Sachsen aus den Beständen des Straßenbauunterhaltungsfonds. Alljährlich durch den Haushalt machten Ostpreußen, Posen, Pommern, Schlesien, Sachsen, die Rheinprovinz und der Bezirksverband des Regierungsbezirks Wiesbaden Mittel flüssig.¹⁾

¹⁾ Beihilfen in Geldleistungen oder durch Übernahme von Aktien konnten die Provinzen unbedenklich gewähren, soweit ihnen in den Dotationen, womit sie ausgestattet waren, dafür Mittel zur Verfügung standen. Im § 41 KVBG. ist zudem hierfür die Ermächtigung ausdrücklich erteilt.

Endlich waren erleichterte Bedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen vorgesehen, und zwar entweder unentgeltlich, wie in der Provinz Brandenburg für alle Kleinbahnunternehmungen gemeinnützigen Charakters oder entgeltlich, wie in der Rheinprovinz, wenn das Unternehmen über 6% Reinertrag lieferte.

Nach diesen recht vielseitigen Richtlinien — Abweichungen ließen sich in der Folgezeit nicht immer vermeiden — haben die Provinzen und Kommunalverbände erhebliche Mittel für den Kleinbahnbau aufgewandt. Die größere Zahl der Provinzen hatte sich bei ihren Beschlüssen im wesentlichen in den Grenzen gehalten, innerhalb deren die Unterstützung der Kleinbahnen keinen Bedenken begegnete. Wenn in einzelnen Fällen eine weitergehende Unterstützung in Aussicht genommen wurde, so geschah dies durchweg doch nur in einer Form, welche eine mindestens allmähliche Rückerstattung oder eine angemessene Verzinsung der geleisteten Beihilfen sicherstellte. Eigentliche Opfer wurden den Provinzen nur dann auferlegt, wenn die Unterstützung solchen Kleinbahnen zuteil wurde, welche für längere Zeit eine Reineinnahme nicht ergaben.

Bezeichnend war die Zurückhaltung der Provinzen bei der Unterstützung von kapitalkräftigen Privatbetrieben. So lehnte der rheinische Provinzialausschuß im Jahre 1897 eine von der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg für eine Schwebebahn von Barmen—Rittershausen nach Elberfeld—Sonnborn und weiter bis Vohwinkel, sowie für mehrere Linien im bergischen Industrieviertel beantragte Unterstützung ab. Die geforderte Summe bezifferte sich auf 6 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Begründet wurde die Ablehnung damit, daß es nicht befürwortet werden könnte, die Mittel des Provinzialverbandes für kapitalkräftige Unternehmerfirmen zur Erweiterung ihrer Geschäftsbetriebe bereis zu halten. Die antragstellende Firma wäre sehr wohl in der Lage, ihre Pläne ohne besondere Hilfe von seiten der Provinz durchzuführen.

Die Gesamtsumme der bis zum Jahre 1913 bewilligten oder gezahlten Provinzialbeihilfen für nebenbahnähnliche Kleinbahnen betrug . . . 96 944 008 M
Davon entfielen auf Darlehen (vorzugsweise an Gemeinden und Kreise) 38 505 183 „
auf Beteiligungen (Aktiengesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftung) 54 904 363 „
in anderer Weise verwandt 3 534 462 „

Im einzelnen hatten die Provinzen bis 1913 bewilligt:

Ostpreußen	7 236 865 M
Westpreußen	4 216 025 „
Brandenburg	10 799 494 „
Pommern	14 690 265 „
Posen	4 463 615 „
Schlesien	827 225 „
Sachsen	9 772 316 „
Schleswig-Holstein	7 953 470 „
Hannover	26 010 284 „
Westfalen	2 247 167 „
Bezirksverband des Regierungsbezirks Kassel	4 356 792 „
desgl. des Regierungsbezirks Wiesbaden	1 214 000 „
Rheinprovinz	592 500 „
Hohenzollern (Landeskommunalverband)	2 564 000 „
Zusammen	96 944 008 M
Hiervon waren aus eigenen Geldmitteln aufgebracht	10 038 323 M
durch leihweise Beschaffung	86 905 685 M

Trotz des von den Provinzen gezeigten guten Willens hatte der Bau von Kleinbah-

nen in den ersten Jahren seit Erlaß des Gesetzes von 1892 nur geringe Fortschritte gemacht. Ihre finanzielle Mitwirkung reichte allein nicht aus, um die Kleinbahnen, vor allem in den Landwirtschaft treibenden Gebieten, so nachdrücklich zu fördern, daß eine merkliche Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse, insbesondere hinsichtlich der Rentabilität des landwirtschaftlich benutzten Grundbesitzes, zu erwarten gewesen wäre. So war in den Provinzen Ost- und Westpreußen, Schleswig-Holstein, ferner in den Regierungsbezirken Frankfurt, Posen und Kassel auch nicht eine einzige dem Verkehr landwirtschaftlicher Produkte und Produktionsmittel dienende Kleinbahn gebaut oder genehmigt worden. Auch sonst standen die hauptsächlich Landwirtschaft treibenden Landesteile zumeist in der Entwicklung zurück. Die Hoffnung auf umfangreiche Beteiligung des Privatkapitals schien sich nicht zu erfüllen, zumal eine ausreichende Verzinsung nur in den wenigsten Fällen gewährleistet war. Die Auffassung, daß nur die finanzielle Hilfe durch den Staat eine kräftige und gleichmäßige Entwicklung des Kleinbahnbaues verbürgte, setzte sich mehr und mehr durch. Die Bedenken gegen die finanzielle Unterstützung solcher Bahnen durch den Staat traten schließlich zurück. In erster Linie sollten die Kleinbahnen, deren Herstellung im öffentlichen Interesse lag, aber wegen der Leistungsunfähigkeit der Beteiligten und der zunächst heranzuziehenden Kommunalverbände ohne Staatshilfe nicht möglich war, unterstützt werden. Jedoch sollte die staatliche Beihilfe — um über die Bau- und Unterstützungswürdigkeit einer Kleinbahn sichere Gewähr zu haben — nur dann zugebilligt werden, wenn auch die höheren Kommunalverbände eine Unterstützung zusagten. Auch sollte die kostenfreie Hergabe des nötigen Grund und Bodens von seiten der Beteiligten zugesichert werden.

Seit 1895 wurde ein durch besondere Bewilligung des Landtages jährlich gespeister Fonds gebildet, aus dem für diese Unternehmungen Zuschüsse gewährt werden sollten. Erstmals wurde ein Betrag von 5 Millionen Mark zur Verfügung gestellt. Über seine Verwendung besagt ein Erlaß des M. d. S. A. vom 25. April 1895¹⁾: „Bahnen, welche lediglich dem Personenverkehr der Großstädte und ihrer Vororte dienen oder, wenn auch für den öffentlichen Verkehr bestimmt, in der Hauptsache tatsächlich dem Vorteile einzelner Verkehrsinteressenten dienen, werden sich nicht zur Gewährung staatlicher Beihilfen eignen.“

Damit war ausgesprochen, daß in erster Linie die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen durch Staatsbeihilfen gefördert werden sollten. In der Tat war die Aussicht auf finanzielle Unterstützung durch den Staat für den Unternehmungsgeist sowohl der beteiligten Privatinteressenten als der Kreise ein kräftiger Ansporn zur Aufnahme von Plänen solcher Kleinbahnen, welche für die wirtschaftliche Hebung der Interessen der Landesteile von großer Bedeutung waren, ihrer mangelnden Rentabilität wegen aber ohne erhebliche Beihilfe aus öffentlichen Mitteln nicht errichtet werden konnten. Deshalb wurden auch in den folgenden Jahren weitere Mittel bereitgestellt, und zwar 1896, 1897, 1898 je 8 Millionen Mark, 1900 und 1902 je 20 Millionen Mark, 1903 bis 1908 je 5 Millionen Mark, 1909 3 Millionen Mark und von 1910 bis 1914 32 Millionen Mark, so daß am Schluß des Jahres 1914 insgesamt 134 Millionen Mark für Staatsbeihilfen zur Verfügung standen.

In den Fällen, wo ohne Beihilfe des Staates ein Kleinbahnunternehmen nicht zustande kommen konnte, erfolgte nach Maßgabe der Vorbedingungen die Vorprüfung und Begutachtung der Gesuche auf Bewilligung von Staatsbeihilfen durch den Oberpräsidenten und die in Frage kommende Eisenbahndirektion. Der Einfluß des Staates war in derartigen Fällen auf die Betriebsführung und Verwaltung der Kleinbahn in der Regel recht wesentlich; er wurde durch die Genehmigungsurkunde festgelegt.

Besondere Rechte auf den Erwerb der Kleinbahnen wurden neben den gesetzlichen in der Regel nicht bedungen. Der Staat begnügte sich mit der aus dem Unternehmen

¹⁾ Wächter, „Die Kleinbahnen in Preußen“, S. 77.

aufkommenden Rente oder verlangte feste, aber wesentlich herabgesetzte Zinssätze. Meist richtete er sich mit seinen Zugeständnissen nach den Vergünstigungen, welche Provinzialverbände den Bahnen gewährten, und sicherte sich ebenso wie diese eine Mitwirkung bei der Verwaltung, um die Gewißheit zu haben, daß die Bahnen im Sinne der Unterstützung zum Besten der Landwirtschaft und des Gewerbes betrieben und die Gewinnbeteiligung des Staates nicht beeinträchtigt wurde.

Es war jedoch Grundsatz, daß der Staat nur dann Beihilfen gewährte, wenn nachgewiesen wurde, daß ohne seine Hilfe die Bahn nicht zustande kam. In den meisten Fällen erfolgte die Staatsbeihilfe durch Beteiligung des Staates an dem Unternehmen unter Gleichberechtigung mit anderen Zeichnern des Anlagekapitals. Die Form der Zins- oder Ertragsgarantie, die Gewährung von Darlehen oder Beiträgen à fonds perdu sollte nur in ganz besonderen Fällen und dann auch nur in geringen Beträgen stattfinden. Sofern einzelnen Teilen des Anlagekapitals ein Vorzugsrecht eingeräumt war (Obligationen, Prioritätsaktien), erstrebte der Staat eine Beteiligung auch an diesem Teil des Kapitals. Der Staat wollte jedenfalls nicht schlechter gestellt werden als die beteiligten höheren Kommunalverbände.

Allgemein sollte die Wirtschaftlichkeit eines Bahnunternehmens Voraussetzung für seine Unterstützungswürdigkeit sein; die Kosten sollten im richtigen Verhältnis zu dem zu erwartenden wirtschaftlichen Nutzen stehen. Das setzte voraus, daß nach Überwindung der ersten Schwierigkeiten die Betriebseinnahmen nicht nur die Deckung der Betriebsausgaben, sondern eine, wenn auch nur mäßige Rente für das Anlagekapital in Aussicht stellten. Wenn ausnahmsweise bei Befürwortung der Unterstützung eines Unternehmens die Betriebseinnahmen voraussichtlich keinen Überschuß über die Betriebsausgaben ergeben sollten, dann mußten die Gründe, aus denen gleichwohl der wirtschaftliche Nutzen der Bahnanlage sich rechtfertigte, besonders wichtig sein. Sofern gewerbmäßige Unternehmer beteiligt waren, wurde die Unterstützungswürdigkeit nur dann bejaht, wenn die Vorteile, welche dem Unternehmer zugestanden wurden, in angemessenem Verhältnis zu seinen Leistungen standen; eine Übervorteilung der übrigen Beteiligten sollte vermieden werden. Das wäre besonders dann der Fall gewesen, wenn die Betonung der Unterstützungsbedürftigkeit der übrigen Beteiligten in ursächlichem Zusammenhang mit übermäßigen Vorteilen gestanden hätte, welche dem gewerbmäßigen Unternehmer zugestanden worden wären.

Aus dem Staatsbeihilfenfonds waren bewilligt worden für die

bis 1914.....	östlichen Provinzen ¹⁾	westlichen Provinzen	zusammen
	69 379 205 M	58 226 452 M	127 605 657 M

Die Verteilung nach den verschiedenen Formen ergab 1914 folgendes Bild: (vgl. Tabelle S. 151).

Aus dieser Übersicht geht hervor, daß besonders die verkehrsarmen und verkehrsbedürftigen, insbesondere landwirtschaftlichen Gebiete unterstützt worden sind. Die private Unternehmungslust, von der man anfangs annahm, daß sie das Kleinbahnwesen nach allen Richtungen hin entwickeln würde, warf sich, wie das ihrem Wesen entsprach, auf die Anlage solcher Linien, die von vornherein einen Ertrag verhiessen; sie baute die Bahnen in dichtbevölkerten oder städtisch belebten Gegenden.

Zwar fehlte es nicht an Gegnern der staatlichen Unterstützungen. Besonders der Freisinn hatte in Verfolgung seiner Manchestertheorie die Staatsbeihilfe für Kleinbahnen stets bekämpft. Da er damit keinen Erfolg hatte, so versuchte er, den Staat auf andere Weise zurückzudrängen. Er propagierte die Förderung des Kleinbahnbaues — abgesehen

¹⁾ Östlich der Elbe.

Verteilung der Staatsbeihilfen nach dem Stand von 1914.

Provinzen	Beteiligung mit Aktien (Stammeinl.)	Sonstige Beteiligung	Darlehen	Verlorene Zuschüsse	Zusammen
	M				
Ostpreußen	15 094 800	—	—	46	15 094 846
Ost- und Westpreußen.	43 000	—	500 000	—	543 000
Westpreußen.....	6 562 000	49 500	2 042 750	—	8 654 250
Westpreußen und Pommern.....	590 000	—	—	—	590 000
Brandenburg.....	993 000	9 379 653,35	800 000	—	11 172 653,35
Brandenburg und Pommern.....	355 000	—	—	—	355 000
Pommern.....	10 457 700	1 411 630	2 380 030,31	28 223,70	14 277 584,01
Posen.....	700 000	3 472 945	3 521 960	60	7 694 965
Schlesien.....	9 225 875	—	1 770 328	704,41	10 996 907,41
Sachsen.....	9 236 900	—	1 157 000	180 827,90	10 574 727,90
Schleswig-Holstein.....	1 101 000	6 853 113,83	3 837 525	100 000	11 891 638,83
Hannover.....	9 908 000	1 074 420	3 059 416	50 024,12	14 091 860,12
Hannover und Westfalen.....	961 000	—	469 000	—	1 430 000
Westfalen.....	1 625 000	—	3 719 000	—	5 344 000
Hessen-Nassau.....	2 262 000	1 525 781,62	2 078 114,99	18 504,60	5 884 401,21
Rheinprovinz.....	592 500	—	3 130 000	160 000	3 882 500
Hohenzollernsche Lande	5 127 000	—	—	324	5 127 324
Zusammen.....	74 834 775	23 767 043,80	28 465 124,30	538 714,73	127 605 657,83 ¹⁾

von der der Kreise — aus Mitteln der Provinzialkasse. Nach seiner Ansicht verursachte die Beteiligung des Staates zu große Weiterungen bis zur Bereitstellung des gesamten Baufonds. Auch wäre es deshalb richtiger, den Staat auszuschalten, weil die Bedeutung einer Kleinbahn sich nirgends über den Bereich einer Provinz oder zwei benachbarter Provinzen hinaus erstreckte. Mit Erfolg haben die Gegner dieser Bestrebungen immer wieder darauf hingewiesen, daß bei einem Versagen des Staates in der Kleinbahnförderung die verkehrsschwachen oder armen Gebiete nicht in die Lage versetzt werden könnten, sich Kleinbahnen zu verschaffen.

Die Kreise hatten, gestützt auf die Provinz- und Staatsbeihilfen, eine kräftige Initiative bei der Planung von Kleinbahnen entfaltet. Die Wege, die sie dabei einschlugen, waren verschieden. In vielen Fällen gründeten sie besondere Gesellschaften, an welchen Staat und Provinz meist beteiligt wurden. Beispielsweise schloß der Landkreis Bromberg für die Herstellung und den Betrieb aller kreisseitig in seinem Bezirke zu begründenden Bahnen im Jahre 1894 mit einer zu diesem Zwecke errichteten Aktiengesellschaft, der Ostdeutschen Kleinbahn A.-G., einen Vertrag. Danach erwirkte der Kreis die Genehmigung für die Bahnen, die Gesellschaft beschaffte das Baukapital und übernahm unter unentgeltlicher Hingabe des Grund und Bodens von seiten des Kreises, den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Bahnen. Für das festgesetzte Anlagekapital leistete der Kreis die Gewähr einer 4%igen Verzinsung; die Gefahr, daß die Betriebsausgaben durch die Betriebseinnahmen nicht gedeckt wurden, trug dagegen die Gesellschaft.

Im Kreise Marienburg wurde für den Bau und den Betrieb einer Anzahl von Kleinbahnen am 27. Mai 1899 die Westpreussische Kleinbahn A.-G. gegründet mit dem Sitz in Berlin. Das Grundkapital war 2 820 000 M. Es verteilte sich:

¹⁾ Abzuziehen ist ein Betrag von 678 500 M, der den Provinzen Ostpreußen, Brandenburg und Hannover für den Bau von Straßenbahnen zugewiesen worden war.

Staat	720 000 M
Provinz	360 000 „
Kreis	550 000 „
Die bauende Gesellschaft	1 190 000 „

Insgesamt belief sich der Kapitalaufwand der Kreise für nebenbahnähnliche Kleinbahnen einschließlich des Betrages der Staats- und Provinzialdarlehen bis zum Jahre 1913 auf	259 174 411 M
davon waren aufgewandt aus eigenen Geldmitteln	10 447 350 „
durch leihweise Beschaffung	248 727 061 „

Während Kreise und andere Kommunalverbände in der Regel die erforderlichen Geldmittel ohne Zuhilfenahme des Realkredits beschaffen konnten, war dies für Privatgesellschaften und Privatpersonen schwieriger. Schon Brefeld¹⁾ befürwortete deshalb für solche Fälle eine Kreditvermittlung durch die Provinz mit dem Hinweis, daß in den Landeskulturrentenbanken, die nach dem Gesetz vom 13. Mai 1879 Institute der Provinz sind, Vorbilder für die Kreditgewährung an Kleinbahnunternehmen durch Provinzialinstitute geschaffen worden seien. Aus einem noch zu bildenden Provinzialfonds sollten zur Herstellung von Kleinbahnen gegen Verpfändung der Bahn Darlehen gegen Zahlung jährlicher Zinsen und Amortisationsbeträge gewährt werden. Tatsächlich haben diese Gedankengänge mit den Anstoß dazu gegeben, daß das Gesetz über „Das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben“ am 19. August 1895²⁾ vom Landtag genehmigt wurde. Durch dieses Gesetz war beabsichtigt, daß die Gesamtheit der einer Bahn gehörenden Rechte und Sachen samt dem dem Unternehmen selbst konzessionsmäßig und tatsächlich anhaftenden Werte zu einer rechtlichen Einheit, der Bahneinheit, zusammengefaßt wurden. Diese Bahneinheit bildete dann die Grundlage für die Verpfändung und für die Zwangsvollstreckung. So lange die Bahneinheit besteht, erleiden die der Bahneinheit angehörigen Gegenstände und Rechte eine Einschränkung hinsichtlich ihrer rechtlichen Selbständigkeit. Eine Veräußerung und Belastung einzelner Teile wird nur insoweit zugelassen, als dadurch der eigentliche Zweck des Unternehmens, der Betrieb der Bahn, in keiner Weise gefährdet wird. Unter derselben Voraussetzung nur wird eine Zwangsvollstreckung in einzelne Teile der Bahn zugelassen. Auf diese Weise ist die Sicherstellung von Darlehen an Kleinbahnen ermöglicht, wodurch beispielsweise Aktiengesellschaften Obligationen auf Grund erstelliger Eintragungen in das Bahngrundbuch ausgeben können. In größerem Umfange ist von dieser Vergünstigung jedoch kein Gebrauch gemacht worden.

Nur eine Hypothekenbank, die Preußische Pfandbriefbank in Berlin, hat die Hergabe von Kapitalien zum Bau von Kleinbahnen in ihr Geschäftsprogramm aufgenommen. Insgesamt sind nur 9 Kleinbahndarlehen dieser Art im Gesamtbetrag von 7 620 000 M gewährt worden.

Außerdem hatten auch Provinzen und Kreise mehrfach dieses Gesetz zur Sicherstellung für Darlehen von Kleinbahnen benutzt. Die Provinz Hannover hatte z. B. der Kleinbahn Voldagsen-Duingen ein Darlehen von 800 000 M gewährt gegen die Garantie des Kreises Hameln, welcher letzterer wiederum diese Summe als Hypothek ins Bahngrundbuch eintragen ließ.

Die Bauausführung geschah meist durch private Bauunternehmer, da den Provinzen, Kreisen und Gemeinden es an kundigen Fachmännern fehlte, die das Entwerfen, Ausführen, Betreiben und die Verantwortung für die Kosten übernehmen konnten. Nach Auffassung mehrerer Provinzialverwaltungen war dieser Zustand anfänglich auch durchaus

¹⁾ a. a. O. S. 429.

²⁾ G. S. S. 499.

befriedigend. Aus dem Rheinland wurde berichtet, daß sich von vornherein leistungsfähige Firmen in größerer Anzahl (Lenz & Cie. in Stettin, Havestadt & Contag in Berlin, Vering & Wächter in Hannover, Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Cie., Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, beide in Nürnberg, Union Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin u. a.) mit erfahrenem und geschultem Personal zur Verfügung stellten und wohl kaum ein Projekt in der Rheinprovinz vorhanden gewesen wäre, um dessen Übertragung sich nicht die eine oder andere Gesellschaft gleichzeitig bemüht hätte, so daß die Kommunalverbände es in der Hand hatten, unter den ihnen vorliegenden Offerten die geeignet erscheinende auszuwählen.¹⁾ Die Bauverträge wurden vielfach so abgeschlossen, daß der Bauunternehmer auch nach Vollendung der Bahn die Betriebsführung für eine gewisse Zeit übernahm, entweder auf eigene Rechnung oder für Rechnung des Konzessionsinhabers. Dadurch wurde die Aufbringung des Baukapitals wesentlich erleichtert. Meist beteiligte sich so der Bauunternehmer an dem Kapital durch Aktienzeichnung oder durch Verpflichtung zu vorschußweiser Leistung. Zwar war diese Mitwirkung der Baugesellschaft nur vorübergehend helfend und erleichternd. Im Grunde genommen blieb es Aufgabe der Provinzen, Kreise und Gemeinden und der an der Ausführung hauptsächlich beteiligten Privatpersonen, die Geldmittel aufzubringen. In vielen Fällen war die Finanzierung nur möglich, weil private Baufirmen mit Kapital aushalfen. Besonders hervorzuheben ist die Beteiligung der Firma Lenz & Co. an den ersten Kleinbahnbauten in Pommern, die ohne die Mitwirkung dieser Firma kaum zustande gekommen wären.

Die Form der Aufbringung des Baukapitals für Kleinbahnen, welche durch Privatunternehmer zur Ausführung gelangten, geschah gewöhnlich durch Ausgabe verschiedenartiger Aktien, von welchen die mit dem Vorausbezug einer bestimmten Dividende (meist 4—4½%) ausgestatteten Vorzugsaktien von der Baugesellschaft übernommen bzw. von den an derselben beteiligten Bankinstituten untergebracht wurden, während die minderwertigen Stammaktien, meist ½ oder ⅔ des gesamten Aktienkapitals von den Interessenten übernommen wurden. Die Zeichnung des letzten Betrages übernahmen die Kommunalverbände, während die Zeichnung des ersteren durch die Baugesellschaften erfolgte.²⁾

Wenn die Baufirma gleichzeitig auch Betriebsführerin war, so erhielt sie dafür eine Vergütung. So bekam in Pommern die Firma Lenz & Co. 10% der Betriebseinnahmen nach Abzug der Betriebsausgaben einschließlich der Rücklagen in den Erneuerungsfonds und den Spezialreservetfonds. Allerdings konnte dieser Zustand auf die Dauer nicht befriedigen. Er hat vielleicht mit dem Anstoß dazu gegeben, daß das Streben, die Kleinbahnen durch die Provinzen verwalten zu lassen, stärker wurde. Auch war von den Bahneigentümern stellenweise über die nachteiligen Verträge, über unzulängliche Ausführung und hohe Betriebskosten als Folge derselben geklagt worden. Zudem hatte der M. d. ö. A. die Zusammenfassung des Baues und des Betriebes von Kleinbahnen in der Hand der Provinzen im öffentlichen Interesse und aus wirtschaftlichen Gründen empfohlen. Ferner hatte die im Jahre 1907 abgehaltene Konferenz der Landesdirektoren zur Beratung des Themas: „Übernahme der Bauleitung und der Betriebsführung von Kleinbahnen seitens der Provinzialverbände“ eine Kommission eingesetzt, die folgenden Beschluß gefaßt hatte:

„Neben der finanziellen Förderung der Kleinbahnen erscheint es geboten, daß die Provinzialverbände nach Maßgabe des hervortretenden Bedürfnisses

¹⁾ Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung, 1897, S. 208.

²⁾ Durch die seit 1896 gewährten Staatsunterstützungen ist es möglich gewesen, das nötige Baukapital meist ohne Hinzutreten des Bauunternehmers aufzubringen. Das hatte den Vorteil, daß der Bau billiger ausgeführt und die Ausgabe von Vorzugsaktien vermieden werden konnte.

- a) die Aufstellung des Bahnplanes nebst Kostenanschlag und Rentabilitätsrechnung,
- b) die Leitung und Beaufsichtigung der Bauausführung und die Beschaffung der Betriebsmittel,
- c) die oberste Leitung des Betriebes und der Verwaltung gegen Entschädigung übernehmen.“

So hatten denn Brandenburg, Sachsen, Hannover und Westfalen provinzielle Kleinbahnabteilungen eingerichtet. Die Provinzialverwaltung Pommern übernahm am 1. April 1910 den Betrieb pommerscher Kleinbahnen in eigene Regie.

Das Streben, das Kleinbahnwesen stärker unter die Ohhut der Provinzialverhände zu bringen, ist hieraus deutlich erkennbar. Sicher suchte man auch den Einfluß des Privatkapitals, dessen Hilfe man ehemals gewollt hatte, nicht zu mächtig werden zu lassen. Aber man wollte auch die Zügel strammer fassen; denn es darf nicht vergessen werden: Die Bauförderung war manchmal etwas sprunghaft ohne gründliche Überlegung, ohne sorgfältige Rentabilitätsberechnung erfolgt, da jeder Kreis aus der besten Absicht heraus den Besitz einer Kleinbahn als Lebensnotwendigkeit propagierte.

Buchbesprechungen.

Bruno Dietrich und **Hermann Leiter**, Professoren an der Hochschule für Welthandel in Wien. Produktion, Verkehr und Handel in der Weltwirtschaft. Eine geographische Darstellung. Wien 1930. Verlag von L. W. Seidel & Sohn. XII, 666 Seiten mit zahlreichen Karten und Diagrammen. Lw. RM 36.—

Das Werk erschien sowohl selbständig wie als 3. Band der 4. Auflage von Andree-Heiderich-Sieger, Geographie des Welthandels, deren beiden ersten Bände eine Wirtschaftsgeographie einzelner Länder (Band I: Europa) bzw. Erdteilkomplexe (Band II: Außer-Europa) beinhalten. Da die 3. Auflage des vorliegenden Bandes, 1921 erschienen, hauptsächlich auf den Vorkriegsverhältnissen basierte, da der Bearbeiter des ersten Abschnittes gewechselt hat und da die beiden anderen Hauptteile beträchtlich erweitert wurden, liegt im wesentlichen eine neue Darstellung vor. Dietrich behandelt die Weltproduktion (258 S.), Leiter den Weltverkehr (216 S.) und den Welthandel (177 S.). Die Weltwirtschaft, dementsprechend auch Weltverkehr und Welthandel werden als Summenbegriff für alle Vorgänge auf der Erde im Gegensatz zu dem in der Sozialökonomik üblichen sich auf das zwischenstaatliche Geschehen beschränkenden Beziehungsbegriff gefaßt, der Nachdruck bei Behandlung des Welthandels indessen deutlich auf den Außenhandel gelegt.

Dietrich bietet zunächst eine Übersicht über die geographischen Grundlagen der Weltwirtschaft, wobei im wesentlichen die Stellung des wirtschaftenden Menschen zu den natürlichen Faktoren (Erdoberfläche, Klima, Pflanzen- und Tierwelt usw.) und Phänomene wie Wirtschaftsstufen und -formen, Landschaften, Wirtschaftsräume geklärt werden. Daran schließt sich die Darstellung der Weltproduktion im Sinne der Erzeugung bzw. Förderung der einzelnen pflanzlichen, tierischen und mineralischen Rohstoffe, deren räumliche Verteilung durch zahlreiche sehr anschauliche Karten verdeutlicht wird. Abgesehen davon, daß — wie öfters in wirtschaftsgeographischen Werken — die Weiterverarbeitung allzu stiefmütterlich behandelt wird, verdient Dietrichs Darstellung in ihrer Klarheit und guten Abrundung volle Anerkennung. Nur die Beeinflussung der landwirtschaftlichen wie der industriellen Standortbildung durch den Transportkostenfaktor erschien mir einer eingehenderen Beachtung wert. An kleineren Aus-

setzbarkeiten erwähne ich, daß ein 50%iger Produktionsanteil nicht generell Anlaß geben kann, von einer „Kontrolle über die Weltproduktion“ zu sprechen (S. 78), und daß die Bezeichnung Monokultur nicht am Platze ist, wenn ein Land zwar einen Rohstoff zu annähernd 100% erzeugt, daneben aber zahlreiche andere Kulturen pflegt (S. 188).

Leiters Darstellung des Weltverkehrs ist primär nach den verschiedenen Verkehrsmitteln, sekundär nach einzelnen Ländern unterteilt. Als Schilderung der räumlichen Erstreckung der verschiedenen Verkehrsmittel über die Welt kann sie im ganzen befriedigen. Das ökonomische Wesen und Verhältnis der Verkehrsmittel ist hingegen nur teilweise erfaßt. In die Verkehrspolitik werden gelegentlich nicht tiefer dringende Ausflüge unternommen. In der Darstellung der europäischen Binnenschifffahrt sind verschiedene kleinere Irrtümer und Schiefheiten unterlaufen. Die Ergänzung des Abschnittes Weltverkehr durch Karten ist unzulänglich. Die Karte nach S. 304 weist zahlreiche Ungenauigkeiten auf.

In dem Abschnitt Welthandel bespricht Leiter zunächst die verschiedenen Handelsformen. Die diesbezüglichen Darlegungen haften sehr an der Oberfläche und sind reichlich bunt zusammengestellt. Eigenartig berührt die Aussage, daß „der Großhandel in den Kriegszentralen seine Vorbilder hat“ (S. 485), oder die Behandlung von Börse und Hansierhandel in einem Atem (S. 487). Dagegen bietet die den Hauptteil dieses Abschnittes bildende Darstellung des Welthandels in den verschiedenen Güterarten, die nicht nur die Rohstoffe, sondern auch zahlreiche Fabrikatgruppen berücksichtigt, einen gründlichen und vielseitigen Überblick.

Für spätere Auflagen des Werkes wäre eine Vereinigung der Abschnitte Weltproduktion und Welthandel zu erwägen, derart, daß der Leser jeweils zusammenhängend über Produktion und Handel der einzelnen Güterart unterrichtet würde. Empfehlen möchte ich, in Zukunft sämtliche Tabellen mit Quellenangabe zu versehen, da es für den Weiterforschenden von Wert ist, sogleich zu erkennen, welche der oft stärker voneinander abweichenden Statistiken zugrunde gelegt wurde. —

Abschließend: Unbeschadet der erwähnten Verbesserungsmöglichkeiten eine bedeutende Leistung, ein dank seiner breiten Anlage weiten Kreisen sehr nützliches Einführungswerk in die wirtschaftsgeographische Weltbetrachtung.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

K. Steuernagel, Dr., Reichsbahndirektor, Statistik und Eisenbahn. Berlin 1931. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. VIII, 193 S. mit 14 Tafeln und 15 Bildern im Text. RM 5.50, Lw. 6.50.

„...Die Zahl allein tötet, nur der Geist macht lebendig.“ Den Geist der Zahlen sollen diese Ausführungen lebendig machen.“ Nun: dieses im Vorwort gestellte Ziel ist in wahrhaft ausgezeichneter Weise erreicht. Lebenanäher, lebensvoller, wie es hier geschehen, läßt sich Statistik nicht behandeln. Das Buch will weder „Lehrbuch“ noch „Vorschrift“ sein; es gibt — hervorgegangen aus Vorträgen — in lose aneinandergereihten Kapiteln einen Überblick, „was an Statistik bei den Eisenbahnen und insbesondere bei der Reichsbahn geleistet wird, und wie das Zahlenwerk zustande kommt, in dem sich das Unternehmen spiegelt“. Die Hauptabschnitte gelten: der „Eisenbahnstatistik in der Vollendung“, d. h. den eisenbahnstatistischen Veröffentlichungen, der Organisation und der Technik der Reichsbahnstatistik, schließlich den Einzelproblemen der Eisenbahnstatistik, unter denen die Fluktuationen des Verkehrs (Saison — Konjunktur — Trend) im Vordergrund stehen. Alles Tatsächliche wird in hervorragender Klarheit dargestellt, die Problematik überall treffend und geistreich herausgeholt. Das Buch wünsche ich sowohl in die Hand möglich vieler Dienststellenleiter der Reichsbahn: denn es macht sie mit den wissenschaftlichen Grundlagen der Statistik vertraut und zeigt ihnen, wie