

Preisgekrönt vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Das Gesetz
über
Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen.

Vom 28. Juli 1892.

Kommentar

von

Dr. Georg Eger,
Regierungsrat.

Recht einem chronologischen Verzeichnisse aller bezüglichen Gesetze, Ausführungsanweisungen, Betriebsvorschriften, Verordnungen und Erlasse.

Zweite Auflage.



Berlin 1904.

J. Guttentag, Verlagbuchhandlung,
G. m. b. H.

Vorwort zur ersten Auflage.

Das am 1. Oktober 1892 in Kraft getretene Gesetz über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen vom 28. Juli 1892 hat auf den Bau und Betrieb dieser Bahnen den günstigsten Einfluß ausgeübt und dieselben in hohem Grade gefördert. Es liegt in der Natur der Sache, daß die Neuheit der Materie bei der Handhabung und Anwendung des Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen zu zahlreichen und wichtigen Streitfragen geführt hat. Der Verfasser hat sich daher der Aufgabe unterzogen, in dem vorliegenden Kommentare zur Erleichterung des Verständnisses des Gesetzes die Grundsätze und Normen desselben eingehend zu erläutern, um auf diesem Wege Einiges zur Klarstellung und Lösung der streitigen Fragen und bestehenden Zweifel beizutragen.

Bei der großen Bedeutung der Klein- und Privatananschlußbahnen für den Verkehr und bei dem außerordentlichen Aufschwung, welchen dieselben genommen haben, dürfte eine derartige Erläuterung für alle Interessenten aus den Kreisen des Verkehrs, des Handels und der Industrie, der Verwaltung und Justiz, insbesondere aber für die Eisenbahn-Verwaltungen, -Unternehmer, -Behörden und -Beamten von Bedeutung sein und einem Bedürfnisse entsprechen. Die Ergebnisse, zu welchen der Verfasser gelangt ist, sind auf Grund sorgfältiger und gewissenhafter Benützung der gesamten zur Verfügung stehenden Interpretationsmittel, der Materialien und Motive des Gesetzes, Kommissionsberichte, Landtagsverhandlungen, sowie der umfassenden Heranziehung und Verwertung der Literatur und

Rechtsprechung gewonnen worden. Jedem Gesetzesparagraphen ist eine ausführliche Darstellung der zu Grunde liegenden Prinzipien und der Entstehungsgeschichte vorangeschickt und daran die Erläuterung der einzelnen Bestimmungen geknüpft. Es sind ferner die bisher veröffentlichten Ausführungs-Anweisungen, Verordnungen und Ministerial-Erlasse im Zusammenhange mit den bezüglichen Bestimmungen des Gesetzes eingehend behandelt und erklärt worden.

Vorwort zur zweiten Auflage.

Die außerordentlich wohlwollende Aufnahme, welche der ersten Auflage zu teil geworden ist, hat schon seit längerer Zeit das Bedürfnis zur Herausgabe einer zweiten Auflage hervortreten lassen. Es kam hinzu, daß seit Erscheinen der ersten Auflage zur Ausführung des Kleinbahngesetzes eine sehr große Anzahl von Verordnungen und Erlassen ergangen und an die Stelle der Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 eine neue Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 getreten ist. Zwar haben sich die Vorschriften des Kleinbahngesetzes aufs beste bewährt und durch die maßvolle und richtige Abgrenzung der Befugnisse und Obliegenheiten der Behörden und der Unternehmer den großen Aufschwung und die schnelle Entwicklung der Kleinbahnen in hohem Grade gefördert. Aber es lag in der Natur der Dinge, daß sich auf diesem neuen und noch wenig erprobten Verkehrsgebiete allmählich im Einzelnen das Bedürfnis nach Abänderungen und Verbesserungen geltend machte, welchem im Rahmen des Gesetzes durch Verfügungen Rechnung getragen werden mußte. Sowohl der gegenwärtige Minister der öffentlichen Arbeiten, Erzellenz Budde, wie dessen Amtsvorgänger, Erzellenz v. Thielen, haben auf diesem Wege in besonderer Würdigung der außerordentlichen wirtschaftlichen Bedeutung der Kleinbahnen dem weiteren Ausbau des Kleinbahngesetzes und der Förderung und Entwicklung des Kleinbahnwesens die höchste Sorgfalt und Aufmerksamkeit in überaus erfolgreicher und verdienstvoller Weise gewidmet.

Auch in der neuen Auflage des Kommentars, welcher die ehrenvolle Anerkennung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gefunden hat, ist der Verfasser bemüht gewesen, dem bisherigen Ziele treu zu bleiben. Die gesamte Rechtsprechung, insbesondere die Entscheidungen des Reichsgerichts und Oberverwaltungsgerichts haben ebenso, wie die Literatur des Kleinbahnrechts und die Entscheidungen, Verordnungen und Erlasse der Verwaltungs-Instanzen bis zur neuesten Zeit die eingehendste und vollste Berücksichtigung gefunden. Dasselbe ist in Betreff der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches und aller zugehörigen Gesetze, vornehmlich der Grundbuchordnung, des neuen Handelsgesetzbuches und des Gesetzes über die Bahneinheiten der Fall.

Dem Kommentar ist ein genaues Inhaltsverzeichnis, ein sehr ausführliches und sorgfältig bearbeitetes Sachregister sowie ein vollständiges und übersichtliches chronologisches Verzeichnis*) aller bezüglichen Gesetze, Ausführungs-Anweisungen, Betriebsvorschriften, Verordnungen und Erlasse beigelegt.

Berlin, im Oktober 1903.

Dr. Eger.

*) Ein chronologisch geordneter wörtlicher Abdruck aller bezüglichen Gesetze, Ausführungs-Anweisungen, Betriebsvorschriften, Verordnungen und Erlasse erscheint zugleich als Anlageband zu dem vorliegenden Kommentare in einer besonderen Textausgabe in demselben Verlage.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	III—V
Inhaltsverzeichnis	VI—VIII
Abkürzungen und Citate der Literatur	IX—X
Verzeichnis der auf das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 be- züglichen Gesetze, Ausführungsanweisungen, Betriebs- vorschriften, Verordnungen und Erlasse in chronologischer Ordnung*)	XI—XXIII
Text des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen vom 28. Juli 1892	XXIV—XXXX
Erläuterungen des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatananschluß- bahnen vom 28. Juli 1892	
Eingangsworte	1—7
Abchnitt I. Kleinbahnen	7
§ 1. Begriff der Kleinbahnen	7—31
§ 2. Genehmigung zur Herstellung, zum Betriebe und zu wesentlichen Änderungen	31—53
§ 3. Die zur Genehmigung zuständigen Behörden	53—71
§ 4. Polizeiliche Prüfung	71—92
§ 5. Anlagen des Antrags auf Genehmigung	92—102
§ 6. Zustimmung zur Benutzung öffentlicher Wege	102—135
§ 7. Ergänzung der Zustimmung zur Benutzung öffent- licher Wege	135—146
§ 8. Mitwirkung der Wegepolizei, Festungs-, Telegra- phen- und Eisenbahnbehörden	146—158
§ 9. Bestimmung der Verpflichtungen des Unternehmers aus polizeilichen Rücksichten und im Interesse der Landesverteidigung und Reichspostverwaltung in der Genehmigung	158—168
§ 10. Einführung von Anschlußgleisen für den Privatverkehr	168—175
§ 11. Sicherheitsstellungen und Geldstrafen	175—189
§ 12. Befreiung des Reichs, Staats und der Kommunal- verbände von Sicherheitsstellungen	189—191
§ 13. Dauer der Genehmigung. Vorbehalt der Rechte Dritter, der Ergänzung und Abänderung durch Feststellung des Bauplanes	191—198

*) Der wörtliche Abdruck aller Gesetze, Ausführungsanweisungen zc. befindet sich in der gleichzeitig als Anlageband zum vorliegenden Kommerztar in demselben Verlage erscheinenden Textausgabe.

Inhaltsverzeichnis.

VII

	Seite
§ 14. Feststellung des Fahrplans und der Beförderungspreise	198—209
§ 15. Sicherstellung vor Ausbändigung der Genehmigungsurkunde	209—210
§ 16. Beginn der Wirksamkeit der Genehmigung bei Aktien= gesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Gesellschaften mit beschränkter Haftung.	210—216
§ 17. Feststellung des Bauplanes von Bahnen, welche für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmt sind.	216—235
§ 18. Pflicht des Unternehmers zur Herstellung und Unter= haltung von Sicherungsanlagen.	235—244
§ 19. Erlaubnis zur Betriebsöffnung.	244—249
§ 20. Prüfung der Betriebsmaschinen.	249—256
§ 21. Bekanntmachung des Fahrplanes und der Beförderungs= preise. Gleichmäßige Anwendung und Ermäßigung der letzteren.	256—265
§ 22. Aufsicht der Behörden. Eisenbahntechnische Aufsicht . .	265—282
§ 28. Erlöschen der Genehmigung	282—288
§ 24. Zurücknahme der Genehmigung	288—293
§ 25. Entscheidung des Obergerwaltungsgerichts über die Zurück= nahme der Genehmigung	293—296
§ 26. Rechte des Wegeunterhaltungspflichtigen bei Erlöschen und Zurücknahme der Genehmigung	296—305
§ 27. Verfall und Verwendung der Geldstrafen bei Erlöschen und Zurücknahme der Genehmigung	305—309
§ 28. Anschlußpflicht der Kleinbahn-Unternehmer	309—319
§ 29. Anschlußrecht der Kleinbahn-Unternehmer	319—328
§ 30. Recht des Staats zum Erwerbe von Kleinbahnen	328—337
§ 31. Erwerb nach dem Ertragswert der Bahn	337—344
§ 32. Pflicht des Unternehmers zu gesonderter Rechnungsführung betreffs der einzelnen Bahnen	344—350
§ 33. Entschädigung nach dem Sachwert	350—355
§ 34. Gegenstand des Erwerbs bei der Entschädigung nach dem Sachwert	356—362
§ 35. Abschätzung und Festsetzung der Entschädigung nach dem Sachwert auf Grund eines Inventars	362—365
§ 36. Festsetzung der Entschädigung unter sinngemäßer Anwendung der §§ 24—29 des Enteignungsgesetzes und Vorbehalt des Rechtswegs	365—371
§ 37. Ermittlung der Entschädigung, Vollziehung des Eigentum= überganges und Rechtswirkungen unter sinngemäßer Anwendung des Enteignungsgesetzes	371—377
§ 38. Vorzug des Erwerbsrechts des Staats vor dem des Wege= unterhaltungspflichtigen. Erstattung des vollen Werts seitens des Staats	377—381
§ 39. Königl. Genehmigung für Bahnen in Berlin u. Potsdam	381—385
§ 40. Besteuerung der Kleinbahnen	385—389
§ 41. Provinzial- und Kommunalbeiträgen für Kleinbahnen aus Dotationsfonds	389—397

	Seite
§ 42. Verpflichtungen der Kleinbahnen gegenüber der Postverwaltung	397—408
Abchnitt II. Privatananschlußbahnen	408
Vorbemerkung über die allgemeinen Grundzüge und die Entstehung des Abschnitts II	408—412
§ 43. Begriff und Genehmigung der Privatananschlußbahnen	412—423
§ 44. Die zur Genehmigung zuständigen Behörden	423—426
§ 45. Polizeiliche Prüfung	426—433
§ 46. Zustimmung zur Benutzung öffentlicher Wege	433—435
§ 47. Anwendung der §§ 8, 17 bis 20 und 22 Satz 1 auf Privatananschlußbahnen	435—441
§ 48. Polizeiliche Bestimmungen über den Betrieb von Privatananschlußbahnen	441—443
§ 49. Zurücknahme der Genehmigung	443—446
§ 50. Eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde	446—449
§ 51. Bergwerksbahnen	449—462
Gemeinsame und Übergangsbestimmungen	462
§ 52. Rechtsmittel gegen Beschlüsse und Verfügungen der Behörden	462—472
§ 53. Regelung der Verhältnisse der vor Inkrafttreten des Gesetzes genehmigten Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen	473—486
§ 54. Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes	486
§ 55. Ausführung des Gesetzes	486—488
Anhang	489
Anlage 1. Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb vom 13. August 1898	489—499
Anlage 2. Betriebsvorschriften für Privatananschlußbahnen. vom 30. April 1902	499—511
Anlage 3. Allgemeine Vorschriften zum Schutze der Reichstelegraphen- und Fernsprechanlagen, welche beim Bau und Betrieb elektrischer und „mit Gleichstrom betriebener“ Straßen- und Kleinbahnen zu beachten sind, vom 31. Dezember 1896	511—514
Sachregister	515—534

Abkürzungen und Citate der Literatur.*)

- Absf. = Absatz.
 Abschn. = Abschnitt.
 Anw. = Anweisung.
 Ausf.=Anw. = Ausführungs-Anweisung.
 Bahn-Ord. = Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands.
 Beschl. = Beschluß.
 Best. = Bestimmung.
 Betr.-Ord. = Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands.
 Betr.-Regl. = Betriebs-Reglement.
 Betr.-Vorschr. = Betriebsvorschriften.
 Cirk.=Erl. = Cirkular-Erlaß.
 Civ.-Proz.-Ord. = Civil-Prozeß-Ordnung.
 Eger, Eisenb. R. = Eger, G., Handbuch des Preussischen Eisenbahnrechts. I. Bd. Breslau 1890. II. Bd. Breslau 1896.
 Eger, Ent.-Gef. = Eger, G., Kommentar zum Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874. 2. Auflage. 1902.
 Eger, Verf.-Ord. = Eger, G., Kommentar zur Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. 2. Auflage. 1901.
 E.-B.-Bl. = Eisenbahn-Berordnungs-Blatt.
 Eisenb. Arch. = Archiv für Eisenbahnwesen.
 Eisenb. Entsch. = Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
 Entleg.-Gef. = Enteignungs-Gesetz.
 Entsch. = Entscheidung.
 Entsch. d. Reichsger. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen.
 Entsch. d. O.-V.-G. = Entscheidung des kgl. Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
 Entw. = Entwurf.
 Erl. = Erlaß.
 Gef. = Gesetz.
 Gleim = Gleim, W., Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen vom 28. Juli 1892. 3. Aufl. Berlin 1899.
 Gleim, R. d. Eisenb. = Gleim, W., Das Recht der Eisenbahnen in Preußen I. Berlin 1893.
 G.-S. = Gesetz-Sammlung.
 H.-G.-B. = Handels-Gesetz-Buch.
 Haarmann = Haarmann, A., Die Kleinbahnen. Ihre geschichtliche Entwicklung, technische Ausgestaltung und wirtschaftliche Bedeutung. Berlin 1896.

*) Ein erschöpfendes Verzeichnis der Literatur des preussischen Kleinbahnrechts würde mit Rücksicht auf die überaus große Zahl von Abhandlungen, Aufsätzen und Monographien einen unverhältnismäßigen Raum in Anspruch nehmen. Der Verfasser hat es daher vorgezogen, die benutzten Werke, Abhandlungen, Zeitschriften u. s. w. an Ort und Stelle vollständig zu citieren, und sich nur bezüglich der vorstehend angeführten auf die dabei vermerkten Abkürzungen beschränkt.

- Hahn = Hahn, M., Kompendium der Bahnen niederer Ordnung I. Berlin 1895.
 II. Berlin 1896.
 Hilfe = Hilfe, R., Handbuch der Straßenbahnfunde. 2 Bde. München, Leipzig
 1892. 1893.
 Hilscher = Hilscher, F., Der Begriff Lokalbahn, staatswirtschaftlich entwickelt.
 Wien 1895.
 Jerusalem = Jerusalem, S., Das Gesetz über Kleinbahnen und Privat-
 anschlußbahnen vom 28. Juli 1892. Berlin 1892.
 J.-M.-Bl. = Justiz-Ministerial-Blatt.
 Kleinb. = Kleinbahnen.
 Köhne = Köhne, R., Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen
 in Preußen, vom 28. Juli 1892. Berlin 1893.
 Lochte = Lochte, D., Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen vom
 28. Juli 1892. Berlin 1903.
 Min. = Minister.
 Min.-Bl. d. i. B. = Ministerialblatt der inneren Verwaltung.
 Mitt. = Mitteilungen des Vereins deutscher Straßenbahn- u. Kleinbahn-Verwaltungen.
 Mot. = Motive.
 Müller = Müller, F., Grundzüge des Kleinbahnwesens. Berlin 1895.
 O.-B.-G. = Ober-Verwaltungs-Gericht.
 Pr.-A.-B. = Privatananschlußbahnen.
 R.-Anz. = Reichs-Anzeiger.
 Reg.-Präs. = Regierungs-Präsident.
 Reichsger. = Reichsgericht.
 Reichs-Ges. = Reichsgesetz.
 Reichs-Verf. = Reichsverfassung.
 R.-G.-Bl. = Reichs-Gesetz-Blatt.
 Schelcher = Schelcher, W., Die rechtliche Natur und die Wirkungen der
 Eisenbahnkonzessionen in Sachsen mit besonderer Berücksichtigung der
 elektrischen Straßenbahnen. Freiberg i. S. 1899.
 Seydel = Seydel, Kommentar zum Gesetz über die Enteignung von Grund-
 eigentum vom 11. Juni 1874. 2. Auflage. 1903.
 St.-G.-B. = Straf-Gesetz-Buch.
 v. Unruh = Unruh, L. M. v., Die Kleinbahnen. Ihre Entwicklung, Aufgabe,
 Organisation, Finanzierung und Tarifbildung. Bromberg 1893.
 Verf. = Verfügung.
 Verord. = Verordnung.
 Wächter = Wächter, M., Die Kleinbahnen in Preußen. Berlin 1903.
 Weiß = Weiß, M., Die Pferdebahnen im öffentlichen Recht. Wien 1897.
 Zeitg. d. Ver. D. E.-B. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
 Zeitschr. f. Kleinb. = Zeitschrift für Kleinbahnen.
-

Verzeichniss^{*)}

der auf das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 bezüglichen Gesetze, Ausführungsanweisungen, Betriebsvorschriften, Verordnungen und Erlasse in chronologischer Ordnung.

1. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Bestimmung der zur Mitwirkung bei der Ertheilung der Genehmigung von Privatananschlußbahnen zuständigen Eisenbahnbehörden. Vom 5. Novbr. 1892 (E.-B.-Bl. 1892 Nr. 29 S. 449).
2. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Auslegung des § 50 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen. Vom 1. März 1893 (E.-B.-Bl. 1893 Nr. 7 S. 147).
3. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Deckung der Kosten für die Veröffentlichung der Genehmigung von Kleinbahnen. Vom 30. September 1893 (Min.-Bl. d. inn. Verw. 1893 Nr. 10 S. 254).
4. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die neue Zeitschrift für Kleinbahnen. Vom 14. Oktober 1893 (Min.-Bl. d. inn. Verw. 1893 Nr. 10 S. 254).
5. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend eisenbahntechnische Beaufsichtigung von Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen. Vom 23. Oktober 1893 (E.-B.-Bl. 1893 Nr. 3 S. 334).
6. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Tarifiermäßigungen der Kleinbahnen. Vom 7. Dezember 1893 (Zeitschr. f. Kleinb. I 1894 S. 49).
7. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Errichtung von Schutzstreifen. Vom 13. Dezember 1893 (Min.-Bl. d. inn. Verw. 1893 Nr. 11 S. 268. E.-B.-Bl. 1894 Nr. 6 S. 51).
8. Erlaß des Finanzministers, betreffend die Anfertigung von Kopien und Handzeichnungen von Katasterkarten für Kleinbahnen. Vom 15. Jan. 1894 (Zeitschr. f. Kleinb. I 1894 S. 145).

^{*)} Ein chronologisch geordneter wörtlicher Abdruck aller bezüglichen Gesetze, Ausführungsanweisungen, Betriebsvorschriften, Verordnungen und Erlasse erscheint zugleich als Anlageband zu dem vorliegenden Kommentare in einer besonderen Textausgabe in demselben Verlage.

9. Erlaß der Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern, betreffend Mitteilung der Berichte über Kleinbahnunternehmungen an die beteiligte Eisenbahndirektion. Vom 9. April 1894 (Zeitschr. f. Kleinb. I 1894 S. 242).
10. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten betreffend Prüfung der Entwürfe zu den im Zuge von Kleinbahnen vorkommenden Brücken und ähnlichen Bauwerken. Vom 17. April 1894 (Zeitschr. f. Kleinb. I 1894 S. 307).
11. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Vergütung für die Untersuchung der Betriebsmaschinen der Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen. Vom 9. Mai 1894 (Zeitschr. f. Kleinb. I 1894 S. 422).
12. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Tragung der Kosten des Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahrens für Kleinbahnen. Vom 17. Mai 1894 (Min.-Bl. d. inn. Verw. 1894 Nr. 5 S. 90).
13. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Regelung der Beziehungen der Kleinbahnen zu den Eisenbahnen. Vom 9. Juni 1894 (E.-B.-Bl. 1894 Nr. 17 S. 146).
14. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Hafenbahnen. Vom 26. Juni 1894 (Zeitschr. f. Kleinb. I 1894 S. 427).
15. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Berechtigung der Eisenbahnbehörden zur zwangsweisen Durchführung der bei der eisenbahntechnischen Beaufsichtigung von Klein- und Privatananschlußbahnen getroffenen Anordnungen. Vom 8. August 1894 (E.-B.-Bl. 1894 Nr. 20 S. 205).
16. Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staats-eisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen. Vom 8. April 1895 (G.-S. 1895 Nr. 12 S. 91).
17. Zirkular-Erlaß der Minister für Handel 2c. und des Innern, betreffend den Erlaß von Polizeiverordnungen für Grubenbahnen. Vom 18. April 1895 (Min.-Bl. d. inn. Verw. 1895 Nr. 5 S. 131).
18. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Überführungsgebühr für Stückgut im Verkehr mit Kleinbahnen. Vom 22. April 1895 (E.-B.-Bl. 1895 Nr. 20 S. 369).
19. Zirkular-Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Gewährung von Staatsbeihilfen aus dem Fonds zur Förderung des Kleinbahnwesens. Vom 25. April 1895 (Min.-Bl. d. inn. Verw. 1895 Nr. 5 S. 128).
20. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend den Anschluß von Eisenbahnen an Kleinbahnen. Vom 7. Juni 1895 (Zeitschr. f. Kleinb. II 1895 S. 339).
21. Zirkular-Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, be-

- treffend den Baubeginn von Kleinbahnen, sowie den Beginn der gemäß § 11 des Kleinbahn-Gesetzes festgesetzten Frist zur Herstellung und Betriebseröffnung. Vom 29. Juni 1895 (Min.-Bl. d. inn. Verw. 1895 Nr. 7 S. 176).
22. Stempelsteuergesetz. §§ 1—3 und Stempeltarif Nr. 22 I, m und n. Vom 31. Juli 1895 (G.-S. 1895 Nr. 33 S. 413).
23. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die technische Leitung und die Prüfung der Kleinbahnen. Vom 31. Juli 1895 (Zeitschr. f. Kleinb. 1895 S. 488).
24. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend den Schutz von Fernsprechanlagen gegen Störungen durch elektrische Bahnen. Vom 4. November 1895 (Zeitschr. f. Kleinb. II 1895 S. 587).
25. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend eisenbahntechnische Beaufsichtigung von Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Vom 17. Dezember 1895 (E.-B.-Bl. 1895 Nr. 62 S. 755).
26. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Vorarbeiten für Kleinbahnen. Vom 13. Januar 1896 (E.-B.-Bl. 1896 Nr. 4 S. 43).
27. Gewerbeordnung für das Deutsche Reich in der Fassung des Gesetzes vom 6. August 1896. §§ 24—26, 49—52 (R.-G.-Bl. 1896 Nr. 27 S. 685).
28. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Einführung elektrischer Straßenbahnbetriebe mit oberirdischer Stromzuführung. Vom 17. April 1896 (Min.-Bl. d. inn. Verw. 1896 Nr. 5 S. 83).
29. Gesetz, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahngesetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau von Privateisenbahnen und Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirtschaftl. Getreidelagerhäusern. Vom 3. Juni 1896 (G.-S. 1896 Nr. 13 S. 100).
30. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Mitwirkung der Eisenbahnaufsichtsbehörden bei der Feststellung des Plans und der Abnahme von Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Vom 23. August 1896 (E.-B.-Bl. 1896 Nr. 26 S. 259. Zeitschr. f. Kleinb. III 1896 S. 518).
31. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend den Wagenübergang im Verkehr mit Kleinbahnen, die eigene normalspurige Wagen nicht besitzen. Vom 14. September 1896 (E.-B.-Bl. 1896 Nr. 29 S. 273).
32. Vorschriften der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung für die Einrichtung elektrischer Starkstromleitungen auf eisenbahnfiskalischem Gelände, Straßen und Plätzen und an Einmündungsstellen elektrischer Bahnen in die Anlagen der Staatseisenbahnen.
33. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die

Berücksichtigung der Meliorationsinteressen beim Bau von Kleinbahnen. Vom 22. September 1896 (Zeitschr. f. Kleinb. III 1896 S. 561).

34. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Sicherung der Kreuzungen von Kleinbahnen mit Staatsbahnen in Schienenhöhe. Vom 24. Oktober 1896 (Zeitschr. f. Kleinb. III 1896 S. 630).
35. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend den Übergang der Kleinbahnwagen auf die Staatsbahn zc. Vom 20. Dezember 1896 (E.-B.-Bl. 1896 S. 860).
36. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Sicherung der Anlagen und des Personals der Reichstelegraphenverwaltung beim Bau und Betriebe von Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Vom 31. Dezember 1896 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 143).
37. Allgemeine Vorschriften zum Schutze der Reichstelegraphen- und Fernsprechanlagen, welche beim Bau und Betrieb elektrischer und „mit Gleichstrom betriebener“ Straßen- und Kleinbahnen zu beachten sind. Vom 31. Dezember 1896 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 144).
38. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Anschlüsse von Kleinbahnen an Eisenbahnen. Vom 16. Jan. 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. 1897 IV S. 197. E.-B.-Bl. 1897 S. 23).
39. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Meldung und Untersuchung von Unfällen auf Kleinbahnen. Vom 29. Januar 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 198. E.-B.-Bl. 1897 S. 31).
40. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Sicherung der Kreuzungen von Kleinbahnen mit Staatsbahnen in Schienenhöhe. Vom 29. Januar 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 198. E.-B.-Bl. 1897 S. 31).
41. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Ausstellung der Frachtbriefe über Sendungen nach Kleinbahnstationen und Bekanntmachung der Eröffnung von Kleinbahnstrecken. Vom 4. Februar 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 199).
42. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend höchste Fahrgeschwindigkeit von Kleinbahnzügen. Vom 9. Februar 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 199).
43. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Genehmigung von Kleinbahnen. Vom 2. Mai 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 848. E.-B.-Bl. 1897 S. 90).
44. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Genehmigung von Privatanschlußgleisen. Vom 13. Mai 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 399. E.-B.-Bl. 1897 S. 188).
45. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Untersuchung der Betriebsmaschinen bei Kleinbahnen. Vom

28. Mai 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 400. *E.-B.-Bl.* 1897 S. 158).
46. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, betreffend die Mitwirkung der Generalkommission bei der Genehmigung von Kleinbahnen. Vom 31. Mai 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 400).
47. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Genehmigung von Kleinbahnen. Vom 3. Juni 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 401. *E.-B.-Bl.* 1897 Nr. 20 S. 164).
48. Gesetz, betreffend die Erweiterung des Staatsbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau von Privatbahnen und von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirtschaftlichen Getreidelagerhäusern. Vom 8. Juni 1897 (*G.-S.* 1897 Nr. 24 S. 171).
49. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Genehmigung von Kleinbahnen, die sich dem Bereiche einer Festung nähern. Vom 26. Juni 1897 (Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 400. *Min.-Bl.* d. inn. Verw. S. 186).
50. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Gebühren und Reiseentschädigungen für technische Untersuchungen der Betriebsmaschinen der Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen, sowie für Untersuchungen der Dampfkessel und Betriebsmaschinen von Privatbahnen. Vom 8. Juli 1897 (*E.-B.-Bl.* 1897 S. 218. Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 449).
51. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Prüfung der Betriebsmaschinen von Kleinbahnen. Vom 23. Oktober 1897 (*E.-B.-Bl.* 1897 S. 370. Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 671).
52. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Termine zur Feststellung des Bauplanes und Abnahme von Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen. Vom 29. Oktober 1897 (*E.-B.-Bl.* 1897 S. 371. Zeitschr. f. Kleinb. IV 1897 S. 671).
53. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten betreffend Genehmigung wesentlicher Änderungen von Kleinbahnunternehmungen und Einholung der ministeriellen Entscheidung vor Erteilung solcher Genehmigungen. Vom 20. Februar 1898 (Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 243).
54. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend unentgeltliche Beförderung des Dienstschriftwechsels der Kleinbahnen auf Eisenbahnen. Vom 26. Februar 1898 (Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 276).
55. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Benutzung von ganz oder teilweise in fiskalischer Unterhaltung stehenden Wegen oder Brücken für Kleinbahnen. Vom 24. März 1898 (Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 276).

56. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Planfeststellung zc. Vom 28. März 1898 (E.-B.-Bl. 1898 S. 91).
57. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Ministers des Innern, betreffend die Bezeichnung der zur Mitwirkung bei der Genehmigung von Kleinbahnen berufenen Eisenbahnbehörden in den Genehmigungsurkunden und Nachträgen dazu. Vom 24. April 1898 (E.-B.-Bl. 1898 S. 107. Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 323).
58. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Grundsätze für die amtliche Behandlung einiger Kleinbahnfragen. Vom 9. Mai 1898 (Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 315—322).
59. Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahngesetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen. Vom 20. Mai 1898 (Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 244—245).
60. Erlaß des Ministers des Innern zc., betreffend Prüfung der Betriebsmaschinen von Kleinbahnen und Privatbahnen. Vom 23. Mai 1898 (Min.-Bl. d. inn. Berw. 1898 S. 126).
61. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Staatsbeiträgen für Kleinbahnen. Vom 14. Juli 1898 (Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 407).
62. Ausführungsanweisung zu dem Gesetze über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen. Vom 18. August 1898 (E.-B.-Bl. 1898 S. 245. Zeitschr. f. Kleinb. 1898 V S. 435)

Mit 3 Anlagen:

1. Muster eines Berechtigungsscheines für Militärtransporte.
 2. Muster eines Fahrausweises für gestundete Fahr- und Frachtgelder bei Militärtransporten.
 3. Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb. (Mit einer Tafel). Vom 13. August 1898.
63. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Abfertigungsgebühren im Verkehr zwischen Privateisenbahnen und Kleinbahnen. Vom 18. September 1898 (Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 545).
 64. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Zusammenwirken der Eisenbahn- und Bergbehörden bei der Beaufsichtigung der Grubenananschlußbahnen. Nebst Grundzügen für die Ausübung der Aufsicht über diejenigen Privatananschlußbahnen im Sinne des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen vom 28. Juli 1892 (G.-S. S. 225), welche zugleich Zubehör eines Bergwerks bilden. Vom 17. Oktober 1898 (E.-B.-Bl. 1898 S. 303. Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 545).
 65. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Finanzministers und des Ministers des Innern, betreffend Reisekosten der Beamten bei der landespolizeilichen Abnahme von Klein-

- bahnen. Vom 19. Oktober 1898 (E.-B.-Bl. 1898 S. 306. Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 547).
66. Beſchluß des Staatsminiſteriums, betreffend die Benutzung von Kleinbahnen bei Dienſtreiſen der Staatsbeamten. Vom 25. Oktober 1898 (Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 218).
67. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten, betreffend Sicherheitsvorſchriften für elektriſche Hochſpannungs- und Starkstromanlagen. Vom 18. November 1898 (Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 104).
68. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Genehmigung von Kleinbahnen. Vom 2. Dezember 1898 (E.-B.-Bl. 1898 S. 107. Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 105).
69. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten, betreffend Veröffentlichung von Nachträgen zu Kleinbahngenehmigungen. Vom 31. Dezember 1898 (Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 160).
70. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten, betreffend Spurweite geplanter Kleinbahnen. Vom 10. Januar 1899 (E.-B.-Bl. 1899 S. 11. Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 220).
71. Ausführungsbeſtimmung des Miniſters der öffentlichen Arbeiten zu dem Staatsminiſterial-Befchluß vom 25. Oktober 1898, betreffend die Benutzung von Kleinbahnen bei Dienſtreiſen der Staatsbeamten. Vom 7. Februar 1899 (Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 218).
72. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten, betreffend Frankierung der Kleinbahnfrachten. Vom 22. Februar 1899 (E.-B.-Bl. 1899 S. 52. Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 256).
73. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Sicherſtellung bei Genehmigung von Kleinbahnen und Privatanzuſchlußbahnen. Vom 5. April 1899 (Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 301).
74. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten, betreffend Prüfung der Rechnungsabſchlüſſe von Kleinbahnen. Vom 8. Mai 1899 (E.-B.-Bl. 1899 S. 157. Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 388).
75. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten, betreffend Beſchleunigung des Enteignungsverfahrens. Vom 20. Mai 1899 (Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 378).
76. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten und des Finanzminiſters, betreffend die Stempelpflichtigkeit von Kleinbahngenehmigungsurkunden. Vom 21. Juli 1899 (Zeitschr. f. Kleinb. VI 1899 S. 459).
77. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten, betreffend Einreichung der Grunderwerbskoſten und des Anlagekapitals. Vom 22. Auguſt 1899 (Zeitschr. f. Kleinb. IX 1902 S. 881).
78. Erlaß des Miniſters der öffentlichen Arbeiten, betreffend Reiſekoſten in dem Genehmigungs- wie dem Planfeſtſtellungsverfahren für Privatanzuſchlußbahnen. Vom 11. Dezember 1899 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 115).

XVIII Verzeichniß der auf das Kleinbahngesetz bezüglichen Gesetze zc.

79. Telegraphenwege-Gesetz. Vom 18. Dezember 1899 (R.-G.-Bl. 1899 Nr. 51 S. 705, Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 166).
80. Ausführungs-Bestimmungen zum Telegraphenwege-Gesetz. Vom 26. Januar 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 214).
81. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Nachweis der eisenbahntechnischen Mitwirkung bei der Planfeststellung von Kleinbahnen und Privatan Anschlußbahnen sowie der ministeriellen Genehmigung durch Kleinbahnen und Privatan Anschlußbahnen bedingter Änderungen von Eisenbahnanlagen. Vom 25. Januar 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 216).
82. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Prüfung der Rechnungsabschlüsse von Kleinbahnen. Vom 28. Januar 1900 (E.-B.-Bl. 1900 S. 66, Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 217).
83. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend allgemeine Bedingungen für die Einführung von Kleinbahnen in Staatsbahnstationen. Vom 31. Januar 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 218).
84. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Veröffentlichung der Erlaubnis zur Betriebseröffnung von Kleinbahnen und Privatan Anschlußbahnen. Vom 10. März 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 252).
85. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Kreuzungen von Eisenbahnen durch Kleinbahnen. Vom 18. März 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 253).
86. Erlaß des Ministers der Finanzen, des Innern und der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Gewährung von Tagegeldern und Reiselosien bei landespolizeilicher Prüfung von Projekten und fertiggestellten Strecken. Vom 21. März 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 304).
87. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend allgemeine Bedingungen für den Wagenübergang von Kleinbahnen. Vom 7. Mai 1900 (E.-B.-Bl. 1900 S. 171, Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 345).
88. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Firmierung von Eisenbahn- und Kleinbahn-Aktien-Gesellschaften. Vom 21. Mai 1900 (E.-B.-Bl. 1900 S. 189, Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 351).
89. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend allgemeine Bedingungen für die Zulassung von Privatan Anschlüssen. Vom 21. Mai 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 378).
90. Gesetz, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen. Vom 25. Mai 1900 (G.-S. 1900 Nr. 19 S. 129, E.-B.-Bl. 1900 S. 191, Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 169).
91. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Kleinbahnnachweisung. Vom 27. Mai 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 386).

92. Zirkular-Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Mitwirkung der Eisenbahndirektionen und Beschleunigung in Kleinbahnangelegenheiten. Vom 28. Mai 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 391).
93. Zirkular-Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Verpflichtung zur Bildung eines Spezial-Reservefonds. Vom 1. Juni 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 391).
94. Zirkular-Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Frist für Beschwerden gegen Beschlüsse und Verfügungen in Kleinbahnsachen, für welche die Landespolizeibehörden in Verbindung mit den Eisenbahnbehörden zuständig sind. Vom 1. Juni 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 392).
95. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Einstellung von Kleinbahnwagen in den Staatsbahnwagenpark. Vom 27. Juli 1900 (E.-B.-Bl. 1900 S. 350. Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 464).
96. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Unzulässigkeit der Gewährung von Sonderbegünstigungen an einzelne Personen bei Benutzung von Kleinbahnen. Vom 28. Juli 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 464).
97. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Aufstellung der Kleinbahnnachweisung. Vom 28. August 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 629).
98. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Erwirkung des Enteignungsrechts für Kleinbahnen. Vom 24. August 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 630).
99. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Gütertarife im Übergangsverkehre von und nach Kleinbahnen vom 12. Oktober 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1900 S. 660).
100. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Mitwirkung der Kgl. Eisenbahndirektionen bei der Planfeststellung von Kleinbahnen im Enteignungsverfahren. Vom 21. November 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VII 1901 S. 188).
101. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Stempelspflichtigkeit von Privatanschlußverträgen. Vom 28. November 1900. (Mitteilung eines Erlasses des Finanzministers vom 6. August 1898) (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 188).
102. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Innern, betreffend Änderung der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 8 Abs. 1 und § 9 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Vom 29. November 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 189).
103. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Übertragung der Rechte und Pflichten von Polizeiregulationsbeamten auf die Angestellten von Kleinbahnen. Vom 27. Dezember 1900 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 216).
104. Erlaß des Ministers der Finanzen, Innern und öffentlichen

- Arbeiten, betreffend Gewährung freier Fahrt auf Kleinbahnen an Staatsbeamte. Vom 9. Januar 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 218).
105. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Einrechnung von Grunderwerbskosten in das Anlagekapital. Vom 2. Februar 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1902 S. 381).
 106. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten betr. Sicherstellung für die von den Kleinbahnunternehmern auszuführenden Wegebauleistungen. Vom 19. Februar 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 307).
 107. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Gebührenordnung für die von Staatsbahnbeamten auszuführenden Kesseluntersuchungen für Privateisenbahnen, Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Vom 4. März 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 807).
 108. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Begünstigungen bei Transporten auf Kleinbahnen. Vom 14. März 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 309).
 109. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Zuständigkeit der Behörden für die sich aus der Berührung von Kleinbahnen mit Eisenbahnen oder mit anderen Kleinbahnen ergebenden Beziehungen. Vom 4. April 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 844. E.-B.-Bl. S. 147).
 110. Erlaß der Minister der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und des Innern, betreffend Tagegelber, Reisekosten und sonstige Vergütungen für die als Mitglieder von Aufsichtsräten oder Vorständen der Aktien-Gesellschaften und Gesellschaften m. b. H. bestellten Staatsbeamten. Vom 10. April 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 378).
 111. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Nachnahmeprovision. Vom 22. Mai 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 412).
 112. Erlaß des Finanzministers, betreffend Stempel zu Genehmigungs- Urkunden für Straßenbahnen. Vom 28. Mai 1901 (Mitt. d. Ver. d. Kleinb. u. Straßenb.-Verw. VIII 1901 S. 274).
 113. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, für Landwirtschaft zc. und des Innern, betreffend Viehwagenbesinfektion bei Kleinbahnen. Vom 29. Mai 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 450).
 114. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend allgemeine Bedingungen für den Wagenübergang auf Kleinbahnen. Vom 11. Juni 1901 (E.-B.-Bl. 1901 S. 196).
 115. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Einsendung der Rechnungsabschlüsse von Kleinbahnen. Vom 29. September 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 728. E.-B.-Bl. 1901 S. 15).
 116. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Ge-

- währung von Zu- und Abgangsschädigungen für Dienst-
reisen auf Kleinbahnen. Vom 3. Oktober 1901 (E.-B.-Bl.
1901 S. 319).
117. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend
Stempelpflichtigkeit der Verträge mit Gemeinden über Anlage
von Haltestellen. Vom 14. Oktober 1901 (E.-B.-Bl. 1901,
S. 323).
118. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Ge-
nehmigung von Verträgen zur Herstellung und Ausrüstung
vom Staate unterstützter Kleinbahnen. Vom 9. November
1901 (Zeitschr. f. Kleinb. IX 1902 S. 184).
119. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend
Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und Kleinbahnen. Vom
16. November 1901 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901 S. 798).
120. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Führung
getrennter Betriebsrechnungen für jede besonders genehmigte
Kleinbahn. Vom 29. Dezember 1901 (Zeitschr. f. Kleinb.
IX 1902 S. 184. E.-B.-Bl. 1902 S. 15).
121. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend freie
Fahrt auf Kleinbahnen und Privateisenbahnen zur Abnahme
von Privatananschlußbahnen. Vom 9. März 1902 (E.-B.-Bl.
1902 S. 103).
122. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend eisen-
bahnseltige Prüfung der Entwürfe von Kleinbahnen, für welche
Staatsunterstützung beantragt ist. Vom 24. März 1902
(Zeitschr. f. Kleinb. IX 1902 S. 342. E.-B.-Bl. 1902 S. 166).
123. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend An-
träge auf Gewährung von Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.
Vom 19. April 1902 (Zeitschr. f. Kleinb. IX 1902 S. 379).
124. Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend
Genehmigung und Aufsichtsführung bezüglich der Kleinbahnen
und Privatananschlußbahnen in den Kreisen Teltow und Nieder-
barnim, bei denen der Landespolizeibezirk Berlin beteiligt ist.
Vom 28. April 1902 (Zeitschr. f. Kleinb. IX 1902 S. 381.
E.-B.-Bl. 1902 S. 203).
125. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, sowie Erlaß des-
selben und des Ministers des Innern, betreffend Polizei-
verordnung und Betriebsvorschrift für Privatananschlußbahnen.
Vom 30. April 1902 (Zeitschr. f. Kleinb. IX 1902 S. 382.
E.-B.-Bl. 1902 S. 209).
126. Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des
Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an
dem Bau von Kleinbahnen. Vom 20. Mai 1902 (Zeitschr.
f. Kleinb. IX 1902 S. 586 [S. 280]. G.-S. 1902 S. 175).
127. Gesetz über die Bahneinheiten (bisher: Gesetz, betreffend
Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die
Zwangsvollstreckung in dieselben), vom 19. August 1896 in

XXII Verzeichnis der auf das Kleinbahngesetz bezüglichen Gesetze zc.

- der Fassung des Gesetzes vom 11. Juni 1902 (G.-S. 1902 S. 215) und der Bekanntm. des Ministers der öffentl. Arb. und des Justizministers vom 8. Juli 1902 (Zeitschr. f. Kleinb. IX 1902 S. 539, 586. G.-S. 1902 S. 237).
128. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Berechnung der Schreibgebühren und Portokosten im Prüfungsverfahren für Kleinbahnen. Vom 6. September 1902 (Zeitschr. f. Kleinb. IX 1902 S. 652).
129. Erlaß der Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern, betreffend weitere Ausführungsbestimmungen zum Kleinbahngesetz über die Handhabung der Bahnpolizei. Vom 17. September 1902 (Zeitschr. f. Kleinb. IX 1902 S. 756. G.-B.-Bl. S. 501).
130. Erlaß der Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern, betreffend Änderung und Ergänzung der Ausführungsanweisung zum Kleinbahngesetz. Vom 17. November 1902 (Zeitschr. f. Kleinb. IX 1902 S. 826. G.-B.-Bl. 1902 S. 587).
131. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Widerruflichkeit von Kreuzungen. Vom 15. Dezember 1902 (G.-B.-Bl. 1902 S. 553).
132. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend allgemeine Verfügung des Justizministers vom 11. November 1902 hinsichtlich der Bahngrundbücher. Vom 27. Dezember 1902 (Zeitschr. f. Kleinb. X 1903 S. 115).
133. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Weiterbeförderung von Gütern auf Kleinbahnen. Vom 3. Januar 1903 (Zeitschr. f. Kleinb. X 1903 S. 120).
134. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Übertragung des Betriebs einer Kleinbahn vom Konzessionär auf einen Dritten. Vom 15. Januar 1903 (Zeitschr. f. Kleinb. X 1903 S. 120. G.-B.-Bl. S. 89).
135. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Transportvergünstigungen auf Kleinbahnen. Vom 7. März 1903 (Zeitschr. f. Kleinb. X 1903 S. 215).
136. Erlaß der Minister der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und des Innern, betreffend die Gewährung von Tagegeldern und Reisekosten für die als Mitglieder von Aufsichtsräten oder Vorständen der Aktiengesellschaften zc. bestellten Staatsbeamten. Vom 16. März 1903 (Zeitschr. f. Kleinb. X 1903 S. 256).
137. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend den Ausschluß gewisser Gegenstände von der Beförderung oder die nur bedingte Zulassung gewisser Gegenstände zur Beförderung auf Kleinbahnen. Vom 14. Mai 1903 (Zeitschr. f. Kleinb. X 1903 S. 317).
138. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Bau und Ausrüstung von Straßenbahnwagen. Vom 6. Juni 1903 (Zeitschr. f. Kleinb. X 1903 S. 367).

139. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Militärtransporte zwischen Eisenbahnen und Kleinbahnen. Vom 12. Juni 1903. (E.-B.-Bl. 1903 S. 192.)
 140. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Beschleunigung in der Bearbeitung der Kleinbahnangelegenheiten. Vom 9. Juli 1903 (Zeitschr. f. Kleinb. X 1903 S. 400).
 141. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Förderung des Kleinbahnwesens. Vom 18. Juli 1903 (Zeitschr. f. Kleinb. X 1903 S. 401).
 142. Erlaß der Minister der Finanzen, des Innern und der öffentlichen Arbeiten, betreffend Wahrnehmung der finanziellen Interessen des Staats an Kleinbahnunternehmen durch die in den Aufsichts- oder Verwaltungsrat entsandten unmittelbaren Staatsbeamten. Vom 31. Juli 1903 (Zeitschr. f. Kleinb. X 1903 S. 454).
-

Gesetz **über Kleinbahnen und Privatan Anschlußbahnen.**

Vom 28. Juli 1892.

(G.-S. 1892 Nr. 25 S. 225—238.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen *ıc.*
verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der
Monarchie, was folgt:

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 Eingangsworte.)

I. Kleinbahnen.

§ 1.

Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetz-Samml. S. 505) nicht unterliegen.

Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden.

Ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 vorliegt, entscheidet auf Anrufen der Beteiligten das Staatsministerium.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 1.)

§ 2.

Zur Herstellung und zum Betriebe einer Kleinbahn bedarf es der Genehmigung der zuständigen Behörde. Dasselbe gilt für wesentliche Erweiterungen oder sonstige wesentliche Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes. Diese Genehmigung ist

zu verlagern, wenn die Erweiterung oder Änderung die Unterordnung des Unternehmens unter das Gesetz vom 3. November 1838 bedingt.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 2.)

§ 3.

Zur Erteilung der Genehmigung ist zuständig:

1. wenn der Betrieb ganz oder teilweise mit Maschinenkraft beabsichtigt wird: der Regierungspräsident, für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident, im Einvernehmen mit der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Eisenbahnbehörde;

2. in allen übrigen Fällen, und zwar:

a) sofern Kunststraßen, welche nicht als städtische Straßen in der Unterhaltung und Verwaltung von Stadtkreisen stehen, benutzt oder von der Bahn mehrere Kreise oder nichtpreussische Landesteile berührt werden sollen: der Regierungspräsident, im ersten Falle für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident,

b) sofern mehrere Polizeibezirke desselben Landkreises berührt werden: der Landrat,

c) sofern das Unternehmen innerhalb eines Polizeibezirks verbleibt: die Ortspolizeibehörde.

Wenn die zum Betriebe mit Maschinenkraft einzurichtende Bahn die Bezirke mehrerer Landespolizeibehörden berührt, oder in dem Falle der Nr. 2a die betreffenden Kreise in demselben Regierungsbezirk liegen, bezeichnet der Oberpräsident, falls jedoch die Landespolizeibezirke bzw. Kreise verschiedenen Provinzen angehören, oder Berlin beteiligt ist, der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die zuständige Behörde.

Die Zuständigkeit zur Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen oder sonstigen wesentlichen Änderungen des Unternehmens, der Anlage und des Betriebes regelt sich so, als ob das Unternehmen in der nunmehr geplanten Art neu zu genehmigen wäre. Jedoch bleibt zur Genehmigung von Änderungen des Betriebes der in Absatz 1 Nr. 1 erwähnten Unternehmungen diejenige Behörde zuständig, welche die Genehmigung zum Bau und Betriebe erteilt hat.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 3.)

§ 4.

Die Genehmigung wird auf Grund vorgängiger polizeilicher Prüfung erteilt. Diese Prüfung beschränkt sich auf:

XXVI Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892.

1. die betriebsfähigere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel,
 2. den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes,
 3. die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der in dem äußeren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten,
 4. die Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs.
- (i. Ausführungsanweisung vom 18. August 1898 zu § 4.)

§ 5.

Dem Antrage auf Ertheilung der Genehmigung sind die zur Beurteilung des Unternehmens in technischer und finanzieller Hinsicht erforderlichen Unterlagen, insbesondere ein Bauplan beizufügen.

(i. Ausführungsanweisung vom 18. August 1898 zu § 5.)

§ 6.

Soweit ein öffentlicher Weg benutzt werden soll, hat der Unternehmer die Zustimmung der aus Gründen des öffentlichen Rechtes zur Unterhaltung des Weges Verpflichteten beizubringen.

Der Unternehmer ist mangels anderweitiger Vereinbarung zur Unterhaltung und Wiederherstellung des benutzten Wegetheiles verpflichtet und hat für diese Verpflichtung Sicherheit zu bestellen.

Die Unterhaltungspflichtigen (Absatz 1) können für die Benutzung des Weges ein angemessenes Entgelt beanspruchen, ingleichen sich den Erwerb der Bahn im ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers vorbehalten.

§ 7.

Die Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen kann ergänzt werden: soweit eine Provinz oder ein den Provinzen gleichstehender Kommunalverband beteiligt ist, durch Beschluß des Provinzialrates, wogegen die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten zulässig ist;

soweit eine Stadtgemeinde oder ein Kreis beteiligt ist oder es sich um einen mehrere Kreise berührenden Weg handelt, durch Beschluß des Bezirksausschusses, im übrigen durch Beschluß des Kreis- ausschusses.

Durch den Ergänzungsbeschluß wird unter Ausschluß des Rechtsweges zugleich über die nach § 6 an den Unternehmer gestellten Ansprüche entschieden.

(i. Ausführungsanweisung vom 18. August 1898 zu § 7.)

§ 8.

Vor Erteilung der Genehmigung ist die zuständige Wegepolizeibehörde und, wenn die Eisenbahnanlage sich dem Bereiche einer Festung nähert, die zuständige Festungsbehörde zu hören. In diesem Falle darf die Genehmigung nur im Einverständnis mit der Festungsbehörde erteilt werden.

Wenn die Bahn sich dem Betriebe einer Reichstelegraphenanlage nähert, so ist die zuständige Telegraphenbehörde vor der Genehmigung zu hören.

Soll das Geleis einer dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterworfenen Eisenbahn gekreuzt werden, so darf auch in den Fällen, in denen die Eisenbahnbehörde im übrigen nicht mitwirkt (§ 3), die Genehmigung nur im Einverständnis mit der letzteren erteilt werden.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 und 29. November 1900 zu § 8.)

§ 9.

Außer den durch die polizeilichen Rücksichten (§ 4) gebotenen Verpflichtungen sind in der Genehmigung zugleich diejenigen zu bestimmen, welchen der Unternehmer im Interesse der Landesverteidigung und der Reichs-Postverwaltung in Gemäßheit des § 42 zu genügen hat.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898, 29. November 1900 und 17. November 1902 zu § 9.)

§ 10.

Bei der Genehmigung von Bahnen, auf welchen die Beförderung von Gütern stattfinden soll, kann vorbehalten werden, den Unternehmer jederzeit zur Gestattung der Einführung von Anschlußgleisen für den Privatverkehr anzuhalten. Art und Ort der Einführung unterliegt der Genehmigung der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde.

Die Behörde (§ 3) hat mangels gütlicher Vereinbarung der Interessenten auch die Verhältnisse des Bahnunternehmens und des den Anschluß Beantragenden zu einander zu regeln, insbesondere die dem Ersteren für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung vorbehaltlich des Rechtsweges festzusetzen.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 10.)

§ 11.

Bei der Genehmigung ist die Art und Höhe der Sicherstellung für die Unterhaltung und Wiederherstellung öffentlicher Wege, soweit diese nicht bereits erfolgt ist, vorzuschreiben.

XXVIII Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892.

Für die Ausführung der Bahn und für die Eröffnung des Betriebes kann eine Frist festgesetzt und die Erlegung von Geldstrafen für den Fall der Nichteinhaltung derselben sowie Sicherheitsstellung hierfür gefordert werden.

Auch können Geldstrafen und Sicherheitsstellung zur Sicherung der Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Betriebes während der Dauer der Genehmigung vorgesehen werden.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 11.)

§ 12.

Der nach den Bestimmungen dieses Gesetzes erforderlichen Sicherheitsstellung bedarf es nicht, wenn das Reich, der Staat oder ein Kommunalverband Unternehmer ist.

§ 13.

Die Genehmigung kann dauernd oder auf Zeit erteilt werden. Sie erfolgt unter dem Vorbehalte der Rechte Dritter, der Ergänzung und Abänderung durch Feststellung des Bauplanes (§§ 17 und 18).

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 13.)

§ 14.

Im Interesse des öffentlichen Verkehrs ist bei der Genehmigung (§ 2) durch die zuständige Behörde über den Fahrplan und die Beförderungspreise das Erforderliche festzustellen; zugleich sind die Zeiträume zu bezeichnen, nach deren Ablauf diese Feststellungen geprüft und wiederholt werden müssen.

Von der Feststellung über den Fahrplan kann für einen bei der Genehmigung festzusetzenden Zeitraum abgesehen werden. Dieser Zeitraum kann verlängert werden.

Die Feststellung der Beförderungspreise steht innerhalb eines bei der Genehmigung festzusetzenden Zeitraums von mindestens fünf Jahren nach der Eröffnung des Bahnbetriebes dem Unternehmer frei. Das alsdann der Behörde zustehende Recht der Genehmigung der Beförderungspreise erstreckt sich lediglich auf den Höchstbetrag derselben. Hierbei ist auf die finanzielle Lage des Unternehmens und auf eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals Rücksicht zu nehmen.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 14.)

§ 15.

Der Aushändigung der Genehmigungsurkunde müssen die nach § 11 geforderten Sicherstellungen vorausgehen.

§ 16.

Die Genehmigung, welche für eine Aktiengesellschaft, eine Kommanditgesellschaft auf Aktien oder eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung behufs Eintragung in das Handelsregister (Art. 210 Abs. 2 Nr. 4, Art. 176 Abs. 2 Nr. 4 des Deutschen Handelsgesetzbuchs, § 8 Nr. 4 des Reichsgesetzes vom 20. April 1892 — Reichsgesetzblatt S. 477 —) ausgehändigt worden ist, tritt erst in Wirksamkeit, wenn der Nachweis der Eintragung in das Handelsregister geführt ist.

(i. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 16.)

§ 17.

Mit dem Bau von Bahnen, welche für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmt sind, darf erst begonnen werden, nachdem der Bauplan durch die genehmigende Behörde in folgender Weise festgestellt worden ist:

1. Der Planfeststellung werden die bei der Genehmigung vorläufig getroffenen Festsetzungen zu Grunde gelegt.

2. Plan nebst Beilagen sind in dem betreffenden Gemeinde- oder Gutsbezirke während vierzehn Tagen zu Jedermanns Einsicht offenzulegen. Zeit und Ort der Offenlegung ist ortsüblich bekannt zu machen.

Während dieser Zeit kann jeder Beteiligte im Umfange seines Interesses Einwendungen gegen den Plan erheben. Auch der Vorstand des Gemeinde- oder Gutsbezirkes hat das Recht, Einwendungen zu erheben, welche sich auf die Richtung des Unternehmens oder auf Anlagen der im § 18 dieses Gesetzes gedachten Art beziehen.

Diejenige Stelle, bei welcher solche Einwendungen schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben sind, ist zu bezeichnen.

3. Nach Ablauf der Frist (Nr. 2 Absatz 1) sind die gegen den Plan erhobenen Einwendungen in einem nötigenfalls an Ort und Stelle durch einen Beauftragten abzuhaltenden Termine, zu dem der Unternehmer und die Beteiligten (Nr. 2 Absatz 2) vorgeladen werden müssen und Sachverständige zugezogen werden können, zu erörtern.

4. Nach Beendigung der Verhandlungen wird über die erhobenen Einwendungen beschloffen und erfolgt darnach die Feststellung des Planes sowie der Anlagen, zu deren Errichtung und Unterhaltung der Unternehmer verpflichtet ist (§ 18).

Der Beschluß wird dem Unternehmer und den Beteiligten zugestellt.

Der Feststellung (Absatz 1) bedarf es nicht, wenn eine Planfestsetzung zum Zwecke der Enteignung stattfindet.

Wenn aus der beabsichtigten Bahnanlage Nachteile oder erhebliche Belästigungen der benachbarten Grundbesitzer und des öffentlichen Verkehrs nicht zu erwarten sind, kann, sofern es sich nicht um die Benutzung öffentlicher Wege, mit Ausnahme städtischer Straßen, handelt, der Minister der öffentlichen Arbeiten den Beginn des Baues ohne vorgängige Planfestsetzung gestatten.

(f. Ausführungsanweisung vom 18. August 1898 zu § 17.)

§ 18.

Dem Unternehmer ist bei der Planfeststellung (§ 17) die Herstellung derjenigen Anlagen aufzuerlegen, welche die den Bauplan festsetzende Behörde zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile oder im öffentlichen Interesse für erforderlich erachtet, desgleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit dieselbe über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.

§ 19.

Zur Eröffnung des Betriebes bedarf es der Erlaubnis der zur Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörde. Die Erlaubnis ist zu versagen, sofern wesentliche in der Bau- und Betriebsgenehmigung gestellte Bedingungen nicht erfüllt sind.

(f. Ausführungsanweisung vom 18. August 1898 zu § 19.)

§ 20.

Die Betriebsmaschinen sind vor ihrer Einstellung in den Betrieb und nach Vornahme erheblicher Änderungen, außerdem aber zeitweilig der Prüfung durch die zur eisenbahntechnischen Aufsicht über die Bahn zuständige Behörde (§ 22) zu unterwerfen.

(f. Ausführungsanweisung vom 18. August 1898 zu § 20.)

§ 21.

Der Fahrplan und die Beförderungspreise sowie die Änderungen derselben sind vor ihrer Einführung öffentlich bekannt zu machen.

Die angelegten Beförderungspreise haben gleichmäßig für alle Personen oder Güter Anwendung zu finden.

Ermäßigungen der Beförderungspreise, welche nicht unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann zu Gute kommen, sind unzulässig.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 21.)

§ 22.

Rücksichtlich der Erfüllung der Genehmigungsbedingungen und der Vorschriften dieses Gesetzes ist jede Kleinbahn der Aufsicht der für ihre Genehmigung jeweilig zuständigen Behörde unterworfen. Bei den für den Betrieb mit Maschinenkraft eingerichteten Bahnen steht die eisenbahntechnische Aufsicht der zur Mitwirkung bei der Genehmigung berufenen Eisenbahnbehörde zu, sofern nicht der Minister der öffentlichen Arbeiten die Aufsicht einer anderen Eisenbahnbehörde überträgt.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 22.)

§ 23.

Die Genehmigung kann durch Beschluß der Aufsichtsbehörde für erloschen erklärt werden, wenn die Ausführung der Bahn oder die Eröffnung des Betriebes nicht innerhalb der in der Genehmigung bestimmten oder der verlängerten Frist erfolgt.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 23.)

§ 24.

Die Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn der Bau oder Betrieb ohne genügenden Grund unterbrochen oder wiederholt gegen die Bedingungen der Genehmigung oder die dem Unternehmer nach diesem Gesetze obliegenden Verpflichtungen in wesentlicher Beziehung verstoßen wird.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 24.)

§ 25.

Über die Zurücknahme entscheidet auf Klage der zur Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörde das Obergerwaltungsgericht.

§ 26.

Bei Erlöschen oder Zurücknahme der Genehmigung wird die für die Unterhaltung und Wiederherstellung öffentlicher Wege bestellte Sicherheit, soweit sie für den bezeichneten Zweck nicht in Anspruch zu nehmen ist, herausgegeben. Mangels anderweitiger Vereinbarung hat der Wegeunterhaltungspflichtige die Wahl, die Wiederherstellung des früheren Zustandes, nötigenfalls unter Beseitigung in den Weg eingebauter Teile der Bahnanlage, oder gegen angemessene Entschädigung den Übergang der letzteren in sein Eigentum zu verlangen.

Macht der Unterhaltungspflichtige von dem ersteren Rechte Gebrauch, so geht das Eigentum der zurückgelassenen Teile der Bahnanlage auf den Unterhaltungspflichtigen unentgeltlich über.

Im öffentlichen Interesse kann die Aufsichtsbehörde eine Frist festsetzen, vor deren Ablauf der Unterhaltungspflichtige nicht berechtigt ist, die Wiederherstellung des früheren Zustandes zu verlangen.

(f. Ausführungsanweisung vom 18. August 1898 zu § 26 letzter Absatz.)

§ 27.

Ob und inwieweit bei Erlöschen (§ 23) oder Zurücknahme der Genehmigung wegen Unterbrechung des Baues oder Betriebes (§ 24) die für die Ausführung der Bahn oder die fristgemäße Eröffnung oder die Aufrechterhaltung des Betriebes bestimmten Geldstrafen verfallen, entscheidet unter Ausschluß des Rechtsweges der Minister der öffentlichen Arbeiten. Dieser beschließt über die Verwendung solcher Geldstrafen. Letztere sind zu Gunsten des früheren Unternehmens, anderenfalls ähnlicher Unternehmungen in dem betreffenden Landesteile zu verwenden.

(f. Ausführungsanweisung vom 18. August 1898 zu § 27.)

§ 28.

Unternehmer von Kleinbahnen sind verpflichtet, sich den Anschluß anderer Bahnen gefallen zu lassen, sofern die Behörde, welche die Genehmigung für die Bahn, an welche der Anschluß erfolgen soll, erteilt hat, mit Rücksicht auf die Konstruktion und den Betrieb der Bahn den Anschluß für zulässig erachtet. Dieselbe Behörde entscheidet auch darüber, wo und in welcher Weise der Anschluß erfolgen soll, regelt in Ermangelung einer gütlichen Vereinbarung die Verhältnisse beider Unternehmer zu einander und setzt, vorbehaltlich des Rechtsweges, die dem erstgedachten Bahnunternehmer für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung fest.

§ 29.

Unternehmer von Kleinbahnen können die Gestattung des Anschlusses ihrer Bahnen an Eisenbahnen verlangen, welche dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegen, sofern der Minister der öffentlichen Arbeiten mit Rücksicht auf die Konstruktion und den Betrieb der letzteren den Anschluß für zulässig erachtet. Darüber, wo und in welcher Weise der Anschluß herzustellen ist, und über die Verhältnisse beider Unternehmer zu einander, insbesondere über die dem Eisenbahnunternehmer für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung entscheidet, in letzterer Beziehung unter Vorbehalt des Rechtsweges, der Minister der öffentlichen Arbeiten.

§ 30.

Haben Kleinbahnen nach Entscheidung des Staatsministeriums eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind, so kann der Staat den eigentümlichen Erwerb solcher Bahnen gegen Entschädigung des vollen Wertes nach einer mit einjähriger Frist vorausgegangenem Ankündigung beanspruchen.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 30.)

§ 31.

Der Erwerb (§ 30) erfolgt unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 42 Nr. 4a bis d des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, mit der Maßgabe, daß der Berechnung des 25fachen Betrages nach § 42 Nr. 4a des vorerwähnten Gesetzes das steuerpflichtige Einkommen nach den Bestimmungen des Einkommensteuergesetzes vom 24. Juni 1891 (Gesetz-Samml. S. 175) zu Grunde zu legen ist, jedoch bei den Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien der Abzug von $3\frac{1}{2}$ Prozent des eingezahlten Aktienkapitals (§ 16 Einkommensteuergesetz) fortfällt. Erstreckt sich die Kleinbahn über das Gebiet des Preussischen Staates hinaus in andere Deutsche Bundesstaaten, so ist gleichwohl das Einkommen aus dem gesamten Betriebe der Berechnung der Entschädigung zu Grunde zu legen. War das zu erwerbende Unternehmen noch nicht fünf Jahre im Betriebe, so ist für die Berechnung der Entschädigung der Jahresdurchschnitt des bisher erzielten Reingewinnes maßgebend. — Ist eine Aktiengesellschaft Unternehmer der

zu erwerbenden Bahn, so bedarf es nicht der Einlösung der Aktien von den einzelnen Aktionären, sondern nur der Zahlung der Gesamtentschädigung an die Gesellschaft.

§ 32.

Der Unternehmer kann verpflichtet werden, über jede Bahn, für welche ihm eine besondere Genehmigung erteilt worden ist, dergestalt Rechnung zu führen, daß der Reinertrag derselben, und wenn der Unternehmer eine Aktiengesellschaft ist, die von derselben gezahlte Dividende daraus mit Sicherheit entnommen werden kann.

Die Vernachlässigung dieser Verpflichtung begründet für den Staat das Recht, die Berechnung der Entschädigung nach dem Sachwerte (§§ 33 bis 35) zu verlangen.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 32.)

§ 33.

Der Unternehmer kann Entschädigung nach dem Sachwerte verlangen, wenn das Unternehmen noch nicht länger als fünfzehn Jahre im Betriebe ist. Erfolgt die Erwerbung durch den Staat in den ersten fünf Jahren des Betriebes, so werden dem Sachwert 20 Prozent, erfolgt sie in den nachfolgenden zehn Jahren, so werden demselben 10 Prozent zugeschlagen.

§ 34.

Im Falle der Entschädigung nach dem Sachwerte bilden den Gegenstand des Erwerbes alle dem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen und Rechte des Unternehmers, die Forderungen und Schulden jedoch nur insoweit, als dieselben nach beiderseitigem Einverständnisse auf den Staat übergehen sollen. In die mit den Beamten und Arbeitern bestehenden Verträge tritt der Staat ein, ebenso in solche Verträge, welche zur Beschaffung des für das Unternehmen erforderlichen Materials abgeschlossen sind.

Für alle Bestandteile ist der volle Wert zu vergüten.

§ 35.

Die Abschätzung und die Festsetzung der Entschädigung für die Bestandteile des Unternehmens (§ 34) erfolgt nach einem von dem Unternehmer aufzustellenden Inventar, über dessen Richtigkeit und Vollständigkeit erforderlichenfalls zu verhandeln und von dem Bezirksausschusse zu entscheiden ist.

§ 36.

Die Festsetzung der Entschädigung (§§ 31 und 33 bis 35) erfolgt, vorbehaltlich des beiden Teilen zustehenden, innerhalb sechs Monaten nach Zustellung des Festsetzungsbeschlusses zu beschreitenden Rechtsweges, durch den Bezirksausschuß unter sinngemäßer Anwendung der §§ 24 bis 29 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

Der Bezirksausschuß ist auch für das Vollziehungsverfahren zuständig.

§ 37.

Auf die Ermittlung der Entschädigung finden die §§ 24 bis 28, auf die Vollziehung der Enteignung die §§ 32 bis 37, auf das Verfahren vor dem Bezirksausschusse und auf die Wirkungen der Enteignung die §§ 39 bis 46 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 sinngemäße Anwendung.

Die Entschädigung für Bestandteile des Unternehmens, welche im Inventar verzeichnet und bei Feststellung der Gesamtentschädigung berücksichtigt, bei der Vollziehung der Enteignung aber nicht mehr vorhanden sind, ist von dem Unternehmer zurückzuerstatten. Für Bestandteile, welche bei Vollziehung der Enteignung über das Inventar hinaus vorhanden sind, ist auf Antrag des Unternehmers von dem Bezirksausschusse nachträglich die vom Staat zu gewährende Entschädigung festzusetzen.

§ 38.

Erwerbsberechtigten (§ 6) gegenüber greift das Erwerbsrecht des Staates gleichfalls Platz. Ihnen ist der volle Wert des Erwerbsrechtes zu erstatten.

§ 39.

Zur Anlegung von Bahnen in den Straßen Berlins und Potsdams bedarf es königlicher Genehmigung.

§ 40.

Die Kleinbahnen werden der Gewerbesteuer auf Grund des Gewerbesteuergesetzes vom 24. Juni 1891 (Gesetz-Samml. S. 205) unterworfen.

Bezüglich der Kommunalbesteuerung sind Kleinbahnen als Privateisenbahnunternehmungen im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 27. Juli 1885, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen

über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben (Gesetz-Samml. S. 327), nicht zu erachten.

§ 41.

Die auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 16. September 1867 (Gesetz-Samml. S. 1528), des Gesetzes vom 7. März 1868 (Gesetz-Samml. S. 223), des Gesetzes vom 11. März 1872 (Gesetz-Samml. S. 257) und der §§ 2 und 3 des Gesetzes vom 8. Juli 1875 (Gesetz-Samml. S. 497) den dort genannten Provinzial- und Kommunalverbänden überwiesenen Kapitalien und Summen können auch zur Förderung des Baues von Kleinbahnen verwendet werden.

§ 42.

Die Kleinbahnen unterliegen nachfolgenden Verpflichtungen gegenüber der Postverwaltung:

1) Die Unternehmer haben auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt einen Post-Unterbeamten mit einem Brieffack und, soweit der Platz reicht, auch andere zur Mitfahrt erscheinende Unterbeamte im Dienst gegen Zahlung der Abonnementsgebühr oder, falls solche nicht besteht, der Hälfte des tarifmäßigen Personengeldes zu befördern.

2) Die Unternehmer solcher Bahnen, welche sich nicht ausschließlich mit Personenbeförderung befassen, sind außerdem verpflichtet, auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt:

a) Postsendungen jeder Art durch Vermittelung des Zugpersonals zu befördern, und zwar Briefbeutel, Brief- und Zeitungspakete gegen eine Vergütung von 50 Pfennig für jede Fahrt, die anderen Sendungen gegen Zahlung des Stückguttariffes der betreffenden Bahn oder, sofern dieser Betrag höher ist, gegen eine Vergütung von 2 Pfennig für je 50 Kilogramm und das Kilometer der Beförderungstrecke nach dem monatlichen Gesamtgewicht der von Station zu Station beförderten Poststücke;

b) in Zügen, mit welchen in der Regel mehr als ein Wagen befördert wird, eine Abteilung eines Wagens für die Postsendungen, das Begleitpersonal und die erforderlichen Postdienstgeräte, gegen Zahlung der in den Artikeln 3 und 6 des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. S. 318) und den dazu gehörigen Voll-

zugsbeſtimmungen feſtgeſetzten Vergütung, ſowie gegen Entrichtung des halben Stückguttariſſes der betreffenden Bahn einzuräumen.

3) Die Poſtverwaltung iſt berechtigt, auf ihre Koſten an den Bahnwagen einen Briefkaſten anbringen und deſſen Auswechſelung oder Leerung an beſtimmten Halteſtellen bewirken zu laſſen.

II. Privatanklußbahnen.

§ 43.

Bahnen, welche dem öffentlichen Verkehr nicht dienen, aber mit Eiſenbahnen, welche den Beſtimmungen des Geſetzes über die Eiſenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegen, oder mit Kleinbahnen derart in unmittelbarer Geleiſsverbindung ſtehen, daß ein Übergang der Betriebsmittel ſtattfinden kann, bedürfen, wenn ſie für den Betrieb mit Maſchinen eingerichtet werden ſollen, zur baulichen Herſtellung und zum Betriebe polizeilicher Genehmigung.

§ 44.

Zur Erteilung der Genehmigung (§ 43) iſt der Regierungspräſident, für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräſident, im Einvernehmen mit der von dem Miniſter der öffentlichen Arbeiten bezeichneter Eiſenbahnbehörde zuſtändig.

Berührt die Bahn mehrere Landespolizeibezirke, ſo beſtimmt, wenn ſie derſelben Provinz angehören, der Oberpräſident, falls ſie verſchiedenen Provinzen angehören oder Berlin dabei beteiligt iſt, der Miniſter der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Miniſter des Innern die zuſtändige Landespolizeibehörde.

§ 45.

Die polizeiliche Prüfung beſchränkt ſich

1. auf die betriebsſichere Beſchaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel,
2. auf die techniſche Befähigung und Zuverläſſigkeit der in dem äußeren Betriebsdienſte anzueſtellenden Bediensteten,
3. auf den Schutz gegen ſchädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes.

XXXVIII Gesetz über Kleinbahnen u. Privatananschlußbahnen vom 28. Juli 1892.

Soll eine Bahn, welche an eine dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegende Eisenbahn Anschluß hat, von dem Unternehmer der letzteren angelegt und betrieben werden, so beschränkt sich die Prüfung auf den Schuß gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 45.)

§ 46.

Zur Benutzung öffentlicher Wege bedarf es der Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen und der Genehmigung der Wegepolizeibehörde.

§ 47.

Die Bestimmungen der §§ 8, 17 bis 20 und 22 Satz 1 finden auf diese Bahnen gleichmäßige Anwendung.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 47.)

§ 48.

Polizeiliche Bestimmungen über den Betrieb auf solchen Bahnen können nur im Einverständnis mit der Eisenbahnbehörde (§ 44) erlassen werden.

§ 49.

Die Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn wiederholt gegen die Bedingungen derselben in wesentlicher Beziehung verstoßen wird.

Über die Zurücknahme der Genehmigung entscheidet auf Klage der Behörde (§ 44) das Obergerwaltungsgericht.

§ 50.

Die eisenbahntechnische Aufsicht und Überwachung der Privatananschlußbahnen erfolgt durch diejenige Behörde, welcher diese Aufgaben bezüglich der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahn, an welche sie anschließen, obliegen.

§ 51.

Die Bestimmungen der §§ 43 bis 49 finden auf diejenigen Bahnen, welche Zubehör eines Bergwerks im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 (Gesetz-Samml. S. 705) bilden, keine Anwendung.

Durch die Bestimmung in § 50 wird das auf dem Allgemeinen Verggeseze vom 24. Juni 1865 (Gesetz-Samml. S. 705) beruhende Aufsichtsrecht der Vergbehörden gegenüber diesen Bahnen nicht berührt.

Gemeinsame und Übergangs-Bestimmungen.

§ 52.

Gegen die Beschlüsse und Verfügungen, für welche die Landes-Polizeibehörden in Verbindung mit den Eisenbahnbehörden zuständig sind, und gegen die Beschlüsse und Verfügungen der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörden findet die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten statt. Im übrigen greifen die nach den Bestimmungen der §§ 127 bis 130 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Samml. S. 195) zulässigen Rechtsmittel Platz.

§ 53.

Für die bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes genehmigten Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen ist diejenige Behörde zuständig, welcher die Genehmigung nach Inkrafttreten dieses Gesetzes gemäß §§ 3 und 44 obgelegen hätte.

Auf diese Bahnen finden die §§ 2, 20 bis 22, 24, 25, 40, 42 und 52, beziehungsweise 48 bis 50 des gegenwärtigen Gesetzes, sowie die Bedingungen und Vorbehalte, welche bei ihrer Genehmigung vorgeesehen sind, Anwendung.

Die Unternehmer sind jedoch berechtigt, sich durch eine an die zuständige Aufsichtsbehörde zu richtende Erklärung den sämtlichen Bestimmungen dieses Gesetzes zu unterwerfen.

Die Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen oder wesentlichen Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes kann von der Unterwerfung des Unternehmens unter sämtliche Bestimmungen dieses Gesetzes abhängig gemacht werden.

Der Zeitpunkt der Unterstellung unter dieses Gesetz ist öffentlich bekannt zu machen.

Wohlerworbene Rechte Dritter werden durch die Unterwerfung nicht berührt.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 53 Absatz 3.)

XXXX Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892.

§ 54.

Dieses Gesetz tritt bezüglich des § 40 am 1. April 1893, bezüglich aller anderen Bestimmungen am 1. Oktober 1892 in Kraft.

§ 55.

Mit der Ausführung dieses Gesetzes werden der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Minister des Innern betraut.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insignel.

Gegeben Marmor-Palais, den 28. Juli 1892.

(L. S.)

Wilhelm.

Graf zu Eulenburg. von Boetticher. Herrfurth. von Schelling.
Freiherr von Verlepfch. Miquel. von Kaltenborn. von Heyden.
Thielen. Boffe.

(f. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 55.)

Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen.

Vom 28. Juli 1892.

(G.-G. 1892 Nr. 25 G. 225—238.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen u.,
verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der
Monarchie, was folgt:*)

1. Ausführungsweisung vom 18. August 1898.*)

Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen bezweckt, durch feste und zweckmässige Ordnung der Rechtsverhältnisse der bezeichneten Bahnen die Entwicklung dieser wichtigen Verkehrsmittel zu fördern. Es beschränkt demzufolge die Einwirkung der Organe des Staates bei der Genehmigung von Unternehmungen der bezeichneten Art sowie bei der Aufsicht über dieselben auf das geringste Mass dessen, was für die Sicherung der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen notwendig ist, und gewährt den Unternehmungen innerhalb der hiernach gezogenen Grenzen volle Bewegungsfreiheit.

Die mit der Ausführung des Gesetzes betrauten Behörden (§ 3) werden sich bei der Wahrnehmung ihrer Obliegenheiten diese Absicht des Gesetzgebers gegenwärtig zu halten und demzufolge in der Einwirkung auf den Bau und den Betrieb der bezeichneten Bahnen nicht über das Mass dessen hinauszugehen haben, was zur Wahrung der ihnen anvertrauten öffentlichen Interessen, namentlich der in den §§ 4 und 45 aufgeführten polizeilichen Interessen, notwendig ist. Neben der Vermeidung unnötiger und lästiger Eingriffe in die Bewegungsfreiheit des Verkehrszweiges werden sich die mit der Staatsaufsicht betrauten Behörden die Förderung desselben aber auch durch entgegenkommende

*) Die Abweichungen gegen die Ausführungsanweisungen vom 22. August 1892 und 19. November 1892 sind durch *Kursiv-Druck* hervorgehoben.

und insbesondere rasche Erledigung der ihnen obliegenden Geschäfte angelegen sein zu lassen haben.

Unter den zum Betriebe mit Maschinenkraft eingerichteten Kleinbahnen sind nach ihrer Zweckbestimmung und Ausdehnung zwei Klassen zu unterscheiden. Die eine umfasst die städtischen Strassenbahnen und solche Unternehmungen, welche trotz der Verbindung von Nachbarorten infolge ihrer hauptsächlichlichen Bestimmung für den Personenverkehr und ihrer baulichen und Betriebseinrichtungen einen den städtischen Strassenbahnen ähnlichen Charakter haben. Der zweiten Klasse sind diejenigen Kleinbahnen zuzurechnen, welche darüber hinaus 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 (nebenbahn-ähnliche Kleinbahnen). Über die Durchführung der Trennung und die verschiedene Behandlung dieser beiden Gruppen von Kleinbahnen wird in den nachfolgenden Ausführungen zu §§ 3, 5, 11, 22 und 32 das Nähere bestimmt.

Indem zur Vermeidung von Wiederholungen im übrigen auf das Gesetz, seine Begründung und die Verhandlungen in den beiden Häusern des Landtages sowie darauf hingewiesen wird, dass die ausserhalb der bisherigen allgemeinen Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 getroffenen Bestimmungen in Geltung bleiben, soweit sie nicht in nachstehendem abgeändert werden, sei im einzelnen folgendes bemerkt:

**) Vorbemerkung.*

I. Die Entstehung des Gesetzes nahm folgenden Verlauf: Von der Staatsregierung wurde der Entwurf eines Gesetzes über die Bahnen unterster Ordnung, welcher in zwei Abschnitte (I. Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehr dienen, §§ 1—38, II. Sonstige Eisenbahnen §§ 39—47) zerfiel und am Schlusse Gemeinsame und Übergangsbestimmungen (§§ 48—52) enthielt, dem Herrenhause unterm 11. März 1892 zur verfassungsmässigen Beschlussfassung vorgelegt (Druckf. des Herrenh. 17. Reg.-Ber. 1892 Nr. 84 S. 58—70). In der I. Lesung des Herrenhauses vom 28. März 1892 wurde der Gesetzentwurf an die um 5 Mitglieder verstärkte Eisenbahnkommission verwiesen (Verhandl. d. Herrenh. 1892 S. 25—31). Diese Kommission befürwortete mittelfst schriftlichen Berichtes vom 1. April 1892 die Annahme des von ihr mehrfach amendierten Gesetzentwurfs nebst zwei die Subventionierung von Eisenbahnen unterster Ordnung betreffenden Resolutionen (Druckf. des Herrenh. 1892 Nr. 69 S. 338—354). In der II. Lesung des Herrenhauses wurde der amendierte Gesetzentwurf unter Ablehnung der Resolutionen unverändert angenommen (Verhandl. des Herrenh. 1892 S. 190—207). Der hierauf an das Abgeordnetenhaus gelangte Entwurf (Druckf. d. Abg.-H. 1892 Nr. 188 S. 1878—1878) wurde in der I. Lesung vom 26. April 1892 einer besonderen Kommission von 21 Mitgliedern überwiesen (Verhandl. des Abg.-H. 1892 S. 1313 bis 1338), von dieser durchberaten, und durch zahlreiche Amendements abgeändert mit schriftlichem Berichte vom 25. Mai 1892 dem Plenum nebst zwei die Subventionierung der Bahnen unterster Ordnung betreffenden Resolutionen zur Annahme empfohlen (Druckf. des Abg.-H. 1892 Nr. 206 S. 2271—2298). Die Beratungen des Abg.-H. nahmen in der II. Lesung 8 Sitzungen (13., 14. und 15. Juni 1892

Verhandl. des Abg.-H. S. 1963—2062) und in der III. Lesung eine Sitzung (17. Juni 1892 Verhandl. des Abg.-H. S. 2062—2082) in Anspruch. Der an vielen Stellen, zumeist nach den Kommissionsvorschlägen abgeänderte Entwurf ging sodann zur nochmaligen Beratung an das Herrenhaus zurück, und wurde von diesem mit zwei, die §§ 21 und 30 betreffenden Änderungen in der Sitzung vom 22. Juni 1892 angenommen (Verhandl. des Herrenh. 1892 S. 865—378). Der folchergestalt amendierte Entwurf fand in der Schlußberatung vom 23. Juni 1892 die Zustimmung des Abgeordnetenhauses (Verhandl. des Abg.-H. 1892 S. 2160 bis 2167) und wurde als Gesetz über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen vom 28. Juni 1892 in der Gesetz-Sammlung 1892 Nr. 26 S. 225 veröffentlicht. Das Gesetz ist dem § 54 gemäß am 1. Oktober 1892 in Kraft getreten bis auf den die Besteuerung der Kleinbahnen regelnden § 40, welcher erst am 1. April 1893 zur gesetzlichen Geltung gelangte.

II. Die Einteilung des Gesetzes ist folgende: Dasselbe zerfällt in drei Abschnitte, von denen der erste (§§ 1—42) die Bestimmungen über die Kleinbahnen, der zweite (§§ 43—51) die Bestimmungen über die Privatananschlußbahnen, der dritte (§§ 52—56) die beiden Kategorien gemeinsamen und die Übergangsbestimmungen enthält.

III. Mit der Ausführung des Gesetzes sind durch § 55 desselben die Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern betraut. Dieselben haben auf Grund dieser Ermächtigung die Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 erlassen (G.-B.-Bl. 1892 S. 265), welche durch die Ausführungsanweisung vom 18. August 1898 (eod. 1898 S. 245. Zeitschr. f. Kleinb. V. S. 485) mit den Änderungen vom 29. November 1900 und 17. November 1902 (Zeitschr. f. Kleinb. VIII. S. 189, X. S. 537) ersetzt worden ist. Die Ausführungsanweisung hat nicht Gesetzeskraft, sie hat lediglich den Zweck, zu den einzelnen Paragraphen des Gesetzes, soweit dies erforderlich, erläuternde und die Handhabung des Gesetzes ermöglichende und fördernde Bestimmungen hinzuzufügen; dieselben dürfen aber nur im Rahmen des Gesetzes deklaratorischer Natur sein oder das Gesetz in betreff derjenigen Punkte ergänzen, welche der Regelung im Wege der Ausführungsanweisung ausdrücklich überwiesen sind, sie dürfen aber den gesetzlichen Bestimmungen weder widersprechen, noch darüber hinaus selbständig neue, die Unternehmer belastende Vorschriften enthalten. Die Ausführungsanweisung kann von den gemäß § 55 beauftragten Ministern jederzeit abgeändert und ergänzt werden.

IV. Der Zweck des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen besteht nach den Eingangsbestimmungen der Ausführungsanweisung Abs. 1 darin: „durch feste und zweckmäßige Ordnung der Rechtsverhältnisse der bezeichneten Bahnen die Entwicklung dieser wichtigen Verkehrsmittel zu fördern“. An die Stelle wenig bestimmter, von den Behörden sehr verschiedenartig gehandhabter, zumeist nur auf administrativem Wege vorgeschriebener Normen ist dem Bedürfnisse entsprechend und nach Analogie des für die dem allgemeinen Verkehr angehörigen Eisenbahnen geltenden Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1888 nunmehr auch für diese neueren Gebilde des Eisenbahnverkehrs — die Klein- und Privatananschlußbahnen, deren begriffliche Abgrenzung in der Einleitung erfolgt ist — ein Gesetz getreten, welches ihr Verhältnis zum Staate, sowie die einzelnen

Stadien ihrer Entwicklung durch positive Bestimmungen eingehend und einheitlich regelt.

Die Ausführungsanweisung weist in ihren Eingangsworten ferner darauf hin, daß dem Zwecke der Förderung der Klein- und Privatananschlußbahnen gemäß das Gesetz die Einwirkung der Organe des Staates sowohl bei der Genehmigung wie bei der Aufsicht auf das geringste Maß beschränkt, was für die Sicherung der von ihnen wahrzunehmenden Interessen notwendig ist, und den Unternehmungen innerhalb der hiernach gezogenen Grenzen volle Bewegungsfreiheit gewährt. Bei der Neuheit der Materie lag es freilich in der Natur der Sache, daß sich in der fraglichen Hinsicht einzelne Mängel herausgestellt und die gewonnenen Erfahrungen zu Vereinfachungs- und Verbesserungsvorschlägen geführt haben. Im Prinzip aber ist die Zuständigkeit und der Wirkungskreis der staatlichen Organe innerhalb derjenigen Grenzen gehalten, welche durch die Rücksicht auf die öffentlichen Interessen notwendig gezogen werden mußten. Und auch in diesen Grenzen beschränkt sich das Gesetz auf die Aufstellung allgemeiner Grundsätze. Es überläßt es den bei der Genehmigung und Aufsicht beteiligten Behörden, innerhalb dieser Grenzen im konkreten Falle nach Lage der individuellen Verhältnisse die zweckmäßigste Regelung zu bewirken. Freilich werden sich, wie dies auf Grund des Eisenbahngesetzes vom 8. November 1888 für die diesem unterworfenen Bahnen geschehen ist, allmählich auch hier für einzelne Zweige und Beziehungen auf der Basis der allgemeinen Grundsätze des Gesetzes besondere Normen und Ordnungen bilden und ein Spezialrecht für Kleinbahnen entstehen lassen. Indes wird dies bei der Verschiedenartigkeit der Kleinbahnunternehmungen immer nur für einzelne verwandte Kategorien derselben möglich sein und auch dann nur einen beschränkten Kreis einheitlicher Vorschriften und Normen zum Gegenstande haben. (Glein, Preuß. Eisenb.-Arch. 1890 S. 1129, 1130).

In diesem Sinne hat die neue Ausführungsanweisung vom 18. August 1898 den seit Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 gewonnenen Erfahrungen Rechnung getragen. Vornehmlich zeigte sich — abgesehen von einigen weniger wesentlichen, alle Kleinbahnen insgesamt berührenden Fragen — in einer Hinsicht die Notwendigkeit einer wirklich grundlegenden und einschneidenden Änderung der bisherigen Ausführungsbestimmungen. Diese ist durch das Bedürfnis hervorgerufen, unter den mit Maschinenkraft betriebenen Kleinbahnen eine durch ihre örtliche Ausdehnung sowie den Umfang ihres Verkehrs und insbesondere die vorzugsweise Aufnahme des Güterverkehrs hervortretende, sich den Nebenbahnen in der Art des Betriebes und Transportes nähernde Klasse besonderer Bestimmungen zu unterwerfen, durch welche für diese Klasse von Kleinbahnen eine weit strengere Kontrolle für die Sicherheit des Betriebes (durch gleichartige Betriebsvorschriften), sowie mit Rücksicht auf das an ihrem ordnungsmäßigen Funktionieren beteiligte öffentliche Interesse eine größere Garantie in finanzieller Hinsicht (durch Bildung spezieller Rücklagefonds) eingeführt wird. (Vgl. Zeitschr. f. Kleinb. V. 1898 S. 525.)

Darnach sind, um diesem Bedürfnisse zu genügen, die Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb in zwei Klassen geteilt.¹⁾ Die eine umfaßt diejenigen Kleinbahnen, welche über den Straßenverkehr eines Stadtgebietes hinaus den

¹⁾ Aufst.-Anw. Abf. 3 zur Einleitung.

Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln und sich nach ihrer Ausdehnung, Anlage und Einrichtung der Bedeutung der nach dem Eisenbahngesetz vom 8. November 1838 konzessionierten Nebeneisenbahnen nähern (nebenbahnähnliche Kleinbahnen). Die zweite Klasse sind die städtischen Straßenbahnen und solche Unternehmungen, welche trotz der Verbindung von Nachbarorten infolge ihrer hauptsächlichlichen Bestimmung für den Personenverkehr und ihrer baulichen und Betriebseinrichtungen einen den städtischen Straßenbahnen ähnlichen Charakter haben.

Demgemäß zerfällt nunmehr nach der neuen Ausführungsanweisung die Gesamtheit der Kleinbahnen in drei Klassen: I. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen, II. städtische Straßenbahnen und solche von ähnlichem Charakter, III. sonstige Kleinbahnen (ohne Maschinen- bzw. mechanischen Betrieb), welchen das Gesetz noch IV. die Privatananschlußbahnen in einem besonderen Abschnitt anreicht.

Was nun die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen anlangt, so sind die Anforderungen an die dem Antrage auf Genehmigung beizufügenden technischen Unterlagen wesentlich verschärft und erweitert worden.¹⁾ Sodann haben die Anforderungen im Interesse der Landesverteidigung (Militärverwaltung) eine erhebliche Steigerung erfahren.²⁾ Es ist ferner vorgeschrieben, daß diesen Bahnen durch die Genehmigung im Interesse eines regelmäßigen und sicheren Betriebes die Bildung eines Erneuerungsfonds sowie — neben dem für Aktiengesellschaften u. erforderlichen Bilanz-Reservefonds — ein Spezialreservefonds nach bestimmten Normen aufzugeben ist.³⁾ Endlich sind für die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen Betriebsvorschriften unterm 18. August 1898 als Anlage zur neuen Ausführungsanweisung erlassen,⁴⁾ welche in 6 Abschnitten über den Zustand der Bahn, den Zustand, die Unterhaltung und Untersuchung der Betriebsmittel, die Einrichtungen und Maßregeln für die Handhabung des Betriebes, das Signalwesen und die Betriebsführung, sowie die Art der Veröffentlichung, ihre Anwendung auf bereits genehmigte Bahnen und die Zulässigkeit von Abweichungen eingehende Bestimmungen treffen. Für die übrigen Kleinbahnen soll dagegen der Betrieb nach wie vor gegebenenfalls durch Polizeiverordnungen und sonstige polizeiliche Bestimmungen seitens der zuständigen Polizeibehörden geregelt werden.⁵⁾ Unverkennbar war für die neuen Vorschriften die Erwägung maßgebend, daß diese Kleinbahnen nach Ausdehnung und Verkehrsumfang leicht zu Gliedern des allgemeinen Bahnnetzes sich gestalten können und demgemäß zur Erleichterung einer Einreihung in dasselbe eine entsprechende Einrichtung und Organisation vorgesehen werden müsse. Darauf beruht auch der neue Zusatz zu § 32, wonach bei nebenbahnähnlichen Kleinbahnen stets — also obligatorisch — die Führung getrennter Betriebsrechnungen vorzuschreiben ist,⁶⁾ um dem Staate jederzeit die Grundlage für die Berechnung des Erwerbspreises in Gemäßheit der §§ 30 und 31 des Kleinbahngesetzes zu sichern.

Abgesehen von dieser wichtigen Trennung der Kleinbahnen mit Maschinenkraft in zwei Klassen und den einschneidenden Vorschriften in betreff der Klasse der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sind noch eine Reihe anderer Vorschriften ergangen,

¹⁾ Ausf.-Anw. Biff. 1 zu § 5. ²⁾ Ausf.-Anw. B zu § 9. ³⁾ Ausf.-Anw. Abf. 3 zu § 11.

⁴⁾ Ausf.-Anw. Abf. 4 Satz 1 zu § 22.

⁵⁾ Ausf.-Anw. Abf. 4 Satz 2 u. Abf. 5 zu § 22.

⁶⁾ Ausf.-Anw. Abf. 2 zu § 32.

welche bei den betreffenden Stellen des Gesetzes Erwähnung und Erörterung finden werden.

Die Ausführungsanweisung gibt ferner in ihren Eingangsbestimmungen Abs. 2 den beteiligten Behörden zwei wichtige Direktiven:

1. Die mit der Ausführung des Gesetzes betrauten Behörden sollen die vorerörterte Absicht desselben sich bei der Wahrnehmung ihrer Obliegenheiten gegenwärtig halten und demzufolge in der Einwirkung auf den Bau und Betrieb nicht über das Maß dessen hinausgehen, was zur Wahrung der ihnen anvertrauten öffentlichen Interessen, namentlich der in den §§ 4 und 45 aufgeführten polizeilichen Interessen, notwendig ist. Aus dieser Direktive ergibt sich einerseits, daß die Tätigkeit der Ausführungsbehörden zwar vornehmlich, wenn auch nicht ausschließlich auf die in den §§ 4 und 45 bezeichneten polizeilichen Interessen beschränkt sein soll, sich vielmehr auch auf andere öffentliche Interessen zu erstrecken hat. Aber sie darf nicht öffentliche Interessen aller Art ergreifen, sondern lediglich die ihnen durch das vorliegende Gesetz anvertrauten.

2. Die Ausführungsbehörden sollen sich, abgesehen von der Vermeidung unnötiger und lästiger Eingriffe in die Bewegungsfreiheit des Verkehrszweiges, die Förderung desselben aber auch durch entgegenkommende und insbesondere rasche Erledigung der ihnen obliegenden Geschäfte angelegen sein lassen. Dies bezieht sich auf alle den Bau und Betrieb betreffenden Maßnahmen, nicht nur auf die mit der ursprünglichen Prüfung und Genehmigung zusammenhängenden Funktionen. Vgl. Erl. des Min. d. öffentl. Arb. und d. Innern v. 9. 4. 1894, betr. Mitteilung der Berichte über Kleinbahnunternehmungen an die beteiligte Eisenbahndirektion (Zeitschr. f. Kleinb. I 1894 S. 242). Vgl. auch Erl. v. 9. 5. 1898, betr. die Beschleunigung in der behördlichen Bearbeitung der Kleinbahnangelegenheiten (Zeitschr. f. Kleinb. V 1898 S. 316, 320). Verzeichnis Nr. 9 u. 57.

Abs. 3 der Eingangsbestimmungen der Ausführungsanweisung enthält eine Sonderbestimmung bezüglich der mit Maschinenkraft eingerichteten Kleinbahnen, nach welcher unter diesen Bahnen den vorstehenden Erwägungen gemäß nach ihrer Zweckbestimmung und Ausdehnung zwei Klassen zu unterscheiden sind: 1. die städtischen Straßenbahnen und diesen ähnlichen Unternehmungen; 2. die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen (s. oben S. 2).

Die Gründe für diese Unterscheidung und die charakteristischen Merkmale beider Klassen von Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb sind bereits S. 5 Gegenstand der Erörterung gewesen. Weil diese Unterscheidung wesentliche Verschiedenheiten in der wirtschaftlichen und technischen Behandlung zur Folge hat, so ist dieselbe nicht eine fakultative, sondern eine obligatorische. Es darf daher bei keiner Bahn mit Maschinenkraft zweifelhaft oder unbestimmt gelassen werden, zu welcher von beiden Klassen sie gehört (s. zu § 3 Abs. 2). Freilich ist die Grenze keine ganz scharfe, zumal in Rücksicht auf die allmähliche Entwicklung der Bahnen, die sich häufig nach und nach vollziehende Ausdehnung von ursprünglich nur für den reinen Personenverkehr innerhalb eines Stadtgebietes bestimmten Unternehmungen über andere Gemeindegebiete unter streckenweiser oder voller Einführung und Aufnahme des Güterverkehrs und Anschluß an andere Bahnen. Demungeachtet wird die Zuweisung zu einer von beiden Klassen unter Beobachtung der oben erörterten Grundsätze und Direktiven besondere Schwierigkeiten nicht bieten.

Bezüglich der Hoch- und Tiefbahnen kann es nicht zweifelhaft sein, daß sie zur Klasse der städtischen Straßenbahnen gehören. Die Annahme, daß sie auch den Charakter nebenbahnähnlicher Kleinbahnen erlangen können und daher ihre Zuteilung zu einer oder der anderen Klasse von Fall zu Fall beurteilt werden müsse (Zeitung d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1898, Nr. 72, S. 1098), ist nach Lage der Sache unzutreffend.

Abf. 4 der Eing.-Best. der Ausführungsanweisung weist zur Vermeidung von Wiederholungen im allgemeinen auf das Gesetz, sowie seine Begründung und die Landtagsverhandlungen hin, und ist noch durch den Zusatz ergänzt, daß die außerhalb der bisherigen allgemeinen Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 getroffenen Bestimmungen in Geltung bleiben, soweit sie nicht im nachstehenden d. h. durch die Einzelvorschriften der neuen Anweisung vom 13. August 1898 zu den bezüglichen Paragraphen abgeändert werden. Mit dem Inkrafttreten der neuen Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 ist in Gemäßheit der Bestimmungen zu § 55 die alte vom 22. August 1892 und — wie noch hinzugefügt werden muß — die Anweisung vom 19. November 1892 außer Kraft getreten. Dagegen blieben die in Erläuterung und Ergänzung der einzelnen Paragraphen ergangenen Sonder-Erlasse und Verfügungen, soweit sie nicht durch die Vorschriften der neuen Ausführungsanweisung abgeändert wurden, unberührt. Ob und inwieweit eine Abänderung stattgefunden hat, muß im einzelnen von Fall zu Fall geprüft werden.

I. Kleinbahnen.

§ 1.¹⁾

Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetz-Samml. S. 505) nicht unterliegen.²⁾

Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden.³⁾

Ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 vorliegt, entscheidet auf Anrufen der Beteiligten das Staatsministerium.⁴⁾

1. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898.

Zu § 1.

Behufs Bezeichnung derjenigen Eisenbahnbehörde, welche bei der Genehmigung mitzuwirken hat, ist von *allen zunächst bei dem örtlich zuständigen Regierungspräsidenten bzw. dem Polizei-Präsidenten in Berlin anzubringenden Anträgen auf Genehmigung*, wesentliche Änderung oder Erweiterung einer zum Betriebe mit Maschinenkraft bestimmten Bahn (§ 8 Nr. 1) sowie auf Einführung des Maschinenbetriebes auf einer anderen Bahn (§ 3 Nr. 2) dem Minister der öffentlichen Arbeiten Anzeige

zu erstatten. Behufs Prüfung der Frage, ob eine solche Bahn dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 8. November 1838 zu unterstellen ist, ist bei der Erstattung der Anzeige auch hierüber unter Beibringung der zur Beurteilung dienlichen Unterlagen zu berichten.

Ebenso ist von anderen Anträgen auf Genehmigung einer Kleinbahn, soweit es sich nicht um Pferdebahnen innerhalb städtischer Strassen handelt, dem Minister der öffentlichen Arbeiten Anzeige zu erstatten. Während jedoch bei einer für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmten Bahn dem Genehmigungsverfahren nicht Fortgang zu geben ist, bevor nicht die Entschliessung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vorliegt, ist in dem letztgedachten Falle dem Verfahren Fortgang zu geben, sofern nicht ausnahmsweise die zur Genehmigung zuständige Behörde die Anwendung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 8. November 1838 für angezeigt oder doch wenigstens für fraglich erachtet und hierüber die Entschliessung des Ministers der öffentlichen Arbeiten einholt.

Die Anzeige von Anträgen wegen wesentlicher Änderungen oder Erweiterungen der den sämtlichen Bestimmungen des Kleinbahngesetzes unterworfenen Bahnen mit Maschinenbetrieb hat zu unterbleiben, wenn die Bahn über das Weichbild eines Gemeindebezirks nicht hinausgeht und eine Verbindung mit anderen Bahnen nicht stattfinden soll, die bei der Genehmigung mitwirkende Eisenbahnbehörde auch bereits bestimmt ist.

Von den hiernach vorgeschriebenen Anzeigen ist seitens der Regierungs-Präsidenten bzw. des Polizei-Präsidenten in Berlin zugleich eine Abschrift dem Kriegs-Minister vorzulegen, wenn es sich um Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb handelt, die über das Weichbild eines Gemeindebezirks hinaus hergestellt werden sollen:

- a) östlich der Linie Danzig — Dirschau — Schneidemühl — Posen — Breslau — Oderberg,*
- b) westlich des linken Rheinufers,*
- c) in einem Küstenkreise,*
- d) in den sonstigen Grenzkreisen und denselben gleichgestellten Gebieten,*
- e) auch ausserhalb dieser Grenzen, sofern sie zwei oder mehrere Haupt- oder Nebenbahnen unmittelbar oder im Zusammenhange mit anderen Kleinbahnen verbinden.*

Sofern der Antrag auf Genehmigung, Erweiterung oder Veränderung einer Kleinbahn aus dem Grunde abgelehnt wird, weil die Bahn dem Gesetze vom 8. November 1838 zu unterstellen sein würde, ist in der Verfügung der Grund hierfür anzugeben und zugleich zu bemerken, dass ein etwaiger Antrag auf Entscheidung des Staatsministeriums bei dem verfügenden Regierungs-Präsidenten binnen einer angemessen festzusetzenden Frist einzureichen sei. Geht ein solcher Antrag ein, so ist von dem Regierungs-Präsidenten Bericht an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu erstatten.

§ 1
Prinzip. 1) Prinzip und Entstehungsgeschichte des § 1.
I. Prinzip. Schon vor Erlaß des Gesetzes vom 28. Juli 1892 wurden in Preußen im rechtlichen Sinne zwei Kategorien von Eisenbahnen unterschieden,

welche dem öffentlichen Verkehre dienen. Für diejenigen Eisenbahnen, welche durch ihre Bedeutung für den allgemeinen Verkehr des Landes einer in bestimmte gesetzliche Formen gekleideten Prüfung, Genehmigung und Aufsicht in Bezug auf Gründung, technische und finanzielle Vorbereitung, Betriebsführung und Verwaltung bedurften, war von Anfang an eine gesetzliche Regelung durch das Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 8. Novbr. 1838 — das sog. Eisenbahngesetz — geschaffen worden. Für diejenigen Eisenbahnen dagegen, welche von geringer Bedeutung für den allgemeinen Verkehr des Landes und nur von lokalem Interesse waren, wurde anfänglich eine gesetzliche Regelung nicht für notwendig erachtet, sondern eine Prüfung und Aufsicht in den angegebenen Beziehungen lediglich in administrativem Wege als ausreichend angesehen. (Gleim, Eisenb. Arch. 1892 S. 1111, 1112.)

Als sich die Nachteile dieser verschiedenartigen polizeilich-administrativen Regelung der Lokalbahnen geltend machten, trat das Bedürfnis hervor, auch diese Bahnen einer besonderen gesetzlichen Regelung, wenngleich in wesentlich einfacheren Formen, als in denen des Eisenbahngesetzes von 1838, zu unterwerfen. (D. Straß.- u. Kleinb.-G. 1896 Nr. 2 S. 17, 18.) Zwar ließ sich nach wie vor ein anderes materielles Merkmal zwischen beiden Kategorien, als die größere und geringere Bedeutung für den allgemeinen Verkehr nicht aufstellen. Es wurde daher in § 1 der Begriff der neu zu ordnenden Bahnen im wesentlichen nur formell und in negativer Weise dahin bestimmt, daß darunter alle die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen zu verstehen sind, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 8. Novbr. 1838 nicht unterliegen. (Abs. 1.) Mit Rücksicht darauf aber, daß das materielle Merkmal ein dehnbares und schwankendes, von den Verhältnissen des einzelnen Falles abhängiges ist und der festen begrifflichen Abgrenzung entbehrt, suchte man die begriffliche Unterscheidung durch zwei Zusätze tunlichst zu sichern. Einerseits wurden den Genehmigungsbehörden in Form einer Direktive diejenigen beiden Arten von Eisenbahnen im Gesetze selbst bezeichnet, welche mit Rücksicht auf ihre hauptsächlichste Bestimmung für den lokalen Verkehr und die Art ihrer Betriebskraft in der Regel nicht dem Eisenbahngesetz zu unterstellen, d. h. den Eisenbahnen von allgemeiner Verkehrsbedeutung nicht beizuzählen sind. (Abs. 2.) Andererseits wurde für den Zweifelsfall durch positive Gesetzesnorm als Instanz zur Entscheidung der Frage, ob für eine Eisenbahn, für welche die Genehmigung als Kleinbahn beantragt ist, die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 8. Novbr. 1838 vorliegt, auf Anrufen der Beteiligten das Staatsministerium bestimmt (Abs. 3).

Reichsger. 6. Civ.-Sen. 3. Jan. 1901, Eisenb. Entsch. XVIII S. 41.

Daß durch diese landesgesetzliche Regelung das Recht des Reiches, die nach ihrer Bedeutung für den allgemeinen Verkehr gemäß Art. 4 Ziff. 8, Art. 41, 42 der Reichs-Versaffung der Kompetenz des Reiches zu unterstellenden Bahnen auf verfassungsmäßigem Wege für diese in Anspruch zu nehmen, nicht beeinträchtigt worden ist, ist in der Ann. 2 des Näheren erörtert. (Vgl. auch Arndt, Arch. f. öff. Recht Bd. XI S. 379, 380, 384.)

II. Aus der Entstehungsgeschichte des § 1 ist für das Verständnis der § 1. Entstehung.. in demselben ausgesprochenen Grundsätze folgendes hervorzuheben.

Der Reg.-Entwurf (Alt.-Stücke d. Herrenh. 1892 Nr. 34 S. 58) lautete:
§ 1.

„Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre dienen, jedoch weder auf Grund des Art. 41 Abs. 1 der Verfassung des Deutschen Reiches angelegt und betrieben werden, noch auch dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 8. November 1838 (G.-S. S. 505) unterworfen oder zu unterwerfen sind, bedürfen zur baulichen Herstellung und zum Betriebe polizeilicher Genehmigung.

Bahnen, welche 1. hauptsächlich den öffentlichen Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln oder 2. nicht mit Lokomotiven betrieben werden, sind dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 8. Novbr. 1838 nur dann zu unterwerfen, wenn nach Entscheidung des Staatsministeriums ihnen eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr beizumessen ist, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind.

Zweifel darüber, ob für eine Bahn die Voraussetzungen zu 1 und 2 vorliegen, entscheidet auf Anrufen Beteiligten das Staatsministerium.“

Die Motive (Alt.-Stücke des Herrenh. 1892 Nr. 34 S. 64) bemerken hierzu: „Obwohl diejenigen Bahnen, welche dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 8. Novbr. 1838 unterstellt sind, regelmäßig mit denjenigen Bahnen sich decken, welche auf Grund des Art 41 Abs. 1 der Verfassung des Deutschen Reiches angelegt sind, so bedarf es doch einer besonderen Bezugnahme auf die letztgedachte Bestimmung, weil die Entscheidung darüber, welche Bahnen unter dieselben fallen, nicht den preussischen Behörden, sondern den zuständigen Organen des Reiches zusteht. Eine feste, für alle Fälle treffende begriffliche Abgrenzung zwischen den vorbezeichneten Bahnen und den Bahnen unterster Ordnung im Sinne dieses Gesetzes läßt sich nicht geben. Die Entscheidung wird vielmehr immer nach den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles zu treffen sein. Es erscheint jedoch zweckmäßig, in dem Gesetze selbst diejenigen Klassen von Bahnen besonders zu bezeichnen, bei denen in der Regel eine Unterstellung unter das Gesetz vom 3. Novbr. 1838 oder die Anwendung des Art. 41 der Reichsverfassung nicht angezeigt sein wird. Im übrigen kommt es darauf an, die Entscheidung auf Anrufen Beteiligten darüber, ob ein Bahnunternehmen der einen oder anderen Klasse zuzuzählen ist, in eine Stelle zu legen, welche die Gewähr für eine alle Seiten der Sache voll und gleichmäßig berücksichtigende Behandlung der Frage bietet. Als eine solche Stelle erscheint vornehmlich das Königliche Staatsministerium.

Aus der I. Beratung des Herrenhauses (Sten. Ber. S. 36) ist nur die Erklärung hervorzuhelen, welche der Minister der öff. Arb. über den Unterschied der beiden in Betracht kommenden Kategorien von Eisenbahnen im allgemeinen dahin gab, daß die einen dazu bestimmt seien, ein weitergehendes Bedürfnis zu befriedigen, und sich als Ergänzungen des großen Netzes oder Verbindungen zwischen Hauptlinien darstellen, während die anderen rein lokaler Natur und nur dazu bestimmt seien, den Nahverkehr zwischen zwei Punkten zu vermitteln.

In der Kommission des Herrenhauses (Alt.-Stück Nr. 69 S. 339 bis 340) wurde zunächst ein Antrag gestellt, für die Kleinbahnen eine positive Definition unter Angabe der größten Spurweite und Fahrgechwindigkeit zu geben. Jedoch wurde eine solche Definition für unausführbar erklärt, vielmehr als ein Vor-

zug der Vorlage anerkannt, daß der Spielraum, welcher für die Beurteilung der Bahnen unterster Ordnung gelassen ist, daß die Proportionen, die Maße, der Betrieb, die Betriebsmittel zwar dem Bedürfnis beim Bau einer Bahn entsprechen, die Bedeutung für die Öffentlichkeit aber erst die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Klasse des Bahnwesens entscheidet.

Sodann fand über die Frage, ob die Entscheidung einer Bahn für den öffentlichen Verkehr, welche die Unterwerfung der Bahn unter das Gesetz über die Eisenbahnen vom 3. Novbr. 1838 rechtfertigt, dem Staatsministerium allein oder dem Eisenbahnminister in Gemeinschaft mit dem Minister des Innern als Polizeiminister zustehen soll, eine Diskussion statt, in welcher von dem Antragsteller das Letztere empfohlen wurde. Dem gegenüber äußerte der Regierungs-Vertreter: Die Fälle, welche in dem zweiten Absatz getroffen wurden, unterschieden sich darin, daß in dem einen Falle von vornherein kein Zweifel darüber bestehe, ob die Voraussetzungen der Nr. 1 und 2 vorliegen, sondern daß zur Entscheidung nur die Frage stehe, ob eine unzweifelhaft zu den Kategorien ad 1 und 2 gehörige Bahn eine solche Bedeutung habe, daß sie aus diesem Grunde als Glied des allgemeinen Eisenbahnnetzes anzusehen sei. In dem zweiten Falle handle es sich um die Entscheidung der Vorfrage, ob ein Bahnunternehmen zu den unter Nr. 1 und 2 bezeichneten gehöre. In beiden Fällen sei die Entscheidung in die Hand des Staatsministeriums gelegt, um den Unternehmern die Gewähr dafür zu geben, daß bei der Entschließung nicht etwa einseitig die Interessen der Eisenbahnverwaltung zur Geltung gebracht würde, sondern alle beteiligten Gesichtspunkte volle Würdigung fänden.

In der II. Beratung des Herrenhauses (Sten. Ver. S. 190) hob der Berichterstatter hervor, daß eine Definition über den Begriff „Bahnen unterster Ordnung“ in den verschiedenen Körperschaften mit gleichem Unglück versucht ist. Das hat seinen Grund darin, daß eine solche Definition in der Tat nach bestimmten äußeren Merkmalen kaum sich wird feststellen lassen.

Während der Finanzminister (Sten. Ver. S. 198) bemerkte, es unterschieden sich die Sekundärbahnen, wenn man sie richtig klassifiziere, von diesen Tertiärbahnen, die eine rein lokale Bedeutung hätten, die nicht Anschlußlinien an die großen durchgehenden Staatslinien seien, die überhaupt gar keinen Anschluß zu haben brauchten, die kein allgemeines öffentliches Interesse hätten, grundsätzlich, betonte der Abg. Weder das Bedenken, welches darin liege, daß es nicht gelungen sei, den Begriff der Kleinbahn darzustellen.

Dem entgegnete der Minister der öff. Arb.: „Es sei zuzugeben, daß es an einer präzisen Definition fehle; die Staatsregierung habe dies anfänglich bedauert, sich aber über diesen Mangel beruhigt und geglaubt, daß man auch ohne die Begriffsdefinition zu einem zweckmäßigen Gesetzentwurf kommen könne. (Sten. Ver. S. 199.) § 1 des Reg.-Entw. wurde hierauf vom Herrenhause unverändert angenommen. (Sten. Ver. S. 202.)

In der I. Beratung des Abg.-Hauses brachten die Abg. Ridert und Friedberg (Sten. Ver. S. 1823, 1827, 1832) die Aufstellung einer Definition mit bestimmten Kriterien in Anregung.

Die Frage in betreff der über die Klassifizierung der Bahnen entscheidenden Instanz wurde von dem Abg. v. Strombeck (S. 1835) berührt, indem er darauf hinwies, daß nach § 1 Abs. 2 und 3 des Reg.-Entw. nur über die Frage, ob die in Abs. 2 Nr. 1 und 2 bezeichneten, in der Regel als Kleinbahnen zu behandelnden

Bahnen wegen ihrer besonderen Bedeutung für den öffentlichen Verkehr dem Eisenb.-Ges. v. 1838 zu unterstellen seien, das Staatsministerium entscheiden, während in betreff aller übrigen zum Teil wichtigeren Bahnen dem Minister der öffentl. Arb. allein die Entscheidung obliegen solle. Es sei erwünscht, daß auch in den letzteren Fällen die Mitwirkung des gesamten Staatsministeriums eintrete.

In der Kommission des Abg.-Haußes (Aftst. Nr. 206 S. 2273) wurde in der ersten Lesung die nur negative und wenig bestimmte Fassung der Definition der Kleinbahnen bemängelt und eine etwas positiver gestaltete beantragt.

Nachdem jedoch regierungsseitig gegen diesen Antrag geltend gemacht worden war, daß die Bezeichnung der beiden Kategorien von Bahnen, welche in der Regel dem Eisenb.-Ges. v. 1838 zu unterstellen seien, fehle, eine solche aber als Anleitung für die Behandlung der Angelegenheiten namentlich auch im Interesse der Sicherheit der Unternehmungslustigen vor höheren Belastungen unentbehrlich sei, und ferner darauf hingewiesen war, daß zwar in der Regel die auf Grund des Art. 41 Reichs-Verf. gebauten Bahnen unter das Eisenb.-Ges. v. 1838 fielen, aber nicht umgekehrt, wurde der in Rede stehende Antrag abgelehnt, ebenso ein Antrag, zur näheren Bezeichnung der hier in Betracht kommenden Bahnen hinzuzufügen: „insbesondere schmalspurige und nicht mit Maschinenkraft betriebene“, weil regierungsseitig betont wurde, daß die Schmalspur kein Kriterium für Kleinbahnen sei und es außerdem nicht ratsam sei, Pferdebahnen von der Anwendung des Eisenb.-Ges. v. 1838 gänzlich auszuschließen.

In der zweiten Lesung der Kommission wurde hierauf die in den Tenor des Gesetzes übergegangene Fassung des § 1 beantragt (Sten. Ber. S. 2275), nur mit der Abweichung, daß „Lokalbahnen“ statt „Kleinbahnen“ gesetzt war.

Dieser Antrag wurde damit begründet, daß es redaktionell richtiger erscheine, den allerdings nur negativ gefaßten Begriff der Lokalbahnen, daß sie keinen Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes bildeten, voranzustellen, und daß im übrigen die von dem Minister in erster Lesung gerügten Mißstände in der jetzigen Fassung durch die ausdrückliche Erwähnung der beiden Hauptkategorien dieser Art vermieden worden seien. Außerdem enthalte die jetzige Fassung materiell den Vorzug vor der Regierungsvorlage, daß das Staatsministerium nicht allein für die Entscheidung über diese beiden Kategorien, sondern in jedem Falle für die Entscheidung über die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 zuständig sein solle.

Die Königliche Staatsregierung erklärte sich mit der Fassung dieses Antrages einverstanden, indem dabei von ihrem Vertreter ausdrücklich betont wurde, daß der Begriff des allgemeinen Eisenbahnnetzes nicht notwendig eine unmittelbare Schienenverbindung jeder einzelnen Bahn mit dem Gesamtneze voraussetze, sondern daß auch z. B. Bahnen auf Inseln, welche nur durch Trakt oder Fähre mit anderen Schienen verbunden wären, als Teile des allgemeinen Eisenbahnnetzes angesehen werden könnten. — Von seiten der Kommission wurde der gestellte Antrag allgemein als eine Verbesserung angesehen und darauf einstimmig angenommen.

Dadurch, daß sich die neue Fassung des § 1 nur auf die Definition des Begriffes der Lokalbahnen beschränkte, wurde es notwendig, die in der früheren Fassung des § 1 mitenthaltene Bedingung der behördlichen Genehmigung in einem besonderen Paragraphen auszusprechen, der späterhin als § 2 (Anm. 5) in das Gesetz eingereicht wurde.

In der II. Beratung des Abg.-Haußes (Sten. Ber. S. 1963—1971)

wurde § 1 in der von der Kommission vorgeschlagenen Fassung mit der alleinigen Änderung angenommen, daß an Stelle des Wortes „Lokalbahnen“ das Wort „Kleinbahnen“ gesetzt wurde.

In den Schlußberatungen des Herren- und Abgeordnetenhauses wurde § 1 ohne weitere Diskussion unverändert angenommen.

2) Absatz 1 des § 1 stellt an die Spitze des Gesetzes als Begriffsbestimmung der Kleinbahnen: „die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterliegen“, während Absatz 2 zur Erläuterung dieser Definition und gewissermaßen als Direktive zwei Hauptkategorien bezeichnet, welche darnach in der Regel als Kleinbahnen anzusehen sind, und Absatz 3 diejenige Instanz bestimmt, welche im Streitfalle über die Qualifikation einer zur Genehmigung als Kleinbahn beantragten Bahn auf Anrufen der Beteiligten zu entscheiden hat, ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Ges. v. 3. November 1838 vorliegt.

Reichs-Ges. 6. Jiv.-Sen. 3. Januar 1901, Eisenb. Entsch. XVIII S. 41.

Die Begriffsbestimmung der Kleinbahnen gemäß Abs. 1 enthält drei Merkmale, von denen für die beiden ersten eine positive, für das dritte eine negative Fassung gewählt ist. Kleinbahnen sind I. Eisenbahnen, II. welche dem öffentlichen Verkehre dienen und III. wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr dem Eisenbahngesetze v. 1838 nicht unterliegen.

I. Kleinbahnen sind „Eisenbahnen“; das sind Anlagen oder Wege, auf welchen die Beförderung von Personen und Gütern mittelst Fahrzeugen bewirkt wird, die sich auf eisernen Geleisen oder Schienen bewegen: Eisenbahnschienenstraßen. Die bei einigen Autoren und auch in mehreren Minist.-Erlässen hervortretende Annahme, daß den Kleinbahnen der Charakter von Eisenbahnen nicht innewohne und sie als bloße gewerbliche Anlagen zu betrachten seien, ist unzutreffend und mit Wortlaut und Absicht des Gesetzes nicht vereinbar. Dahin gehört z. B. auch der Erlaß, wonach die Genehmigungsbehörden darauf hinwirken sollen, daß Kleinbahnaktiengesellschaften mit Rücksicht auf §§ 20 u. 18 Abs. 2 H.G.B. nicht als Eisenbahngesellschaften firmieren (Erl. v. 21. Mai 1900, Zeitschr. f. Kleinb. S. 351). Denn sie sind in der Tat nach dem Gesetze Eisenbahngesellschaften. Daß sie Eisenbahnen sind und daher wie diese unter § 6 der Gew.-Ord. fallen, ist übereinstimmend angenommen worden (Landmann, Gew.-Ord. § 6 Anm. 10; Engelmann, Gew.-Ord. § 6 Anm. 12; Wilhelm und Fürst, Gew.-Ges. § 2 Anm. 1, § 76 Anm. 1). Daher sind auch die Gewerbegerichte zur Entscheidung von Streitigkeiten zwischen Kleinbahngesellschaften und ihren Angestellten nicht zuständig.

Gew.-Ges. Berlin 12. Dezember 1893 Eisenb. Entsch. XI S. 77 und Land-Ges. Stuttgart 7. Januar 1898 XVI S. 201. Rielmeyer, Mitt. d. Ver. deutsch. Straßenb.- und Kleinb.-Verw. 1898 S. 91 ff.

a) Das Gesetz findet — abgesehen von besonderen Vereinbarungen durch Staatsverträge — nur auf Preussische Eisenbahnen Anwendung und nur auf die innerhalb Preußens belegenen Strecken derselben, gleichviel ob die preussischen und außerpreussischen Linien ein Unternehmen bilden bezw. unter demselben Eigentümer, Pächter, Betriebsführer stehen.

b) Auf die Person des Eigentümers, sowie die Art und Form der Verwaltung und des Betriebes kommt es nicht an. Dem Kleinbahngesetz unterliegen diese Eisenbahnen, gleichviel ob sie im Eigentume oder in der Verwaltung des Reiches, des Staates, von Provinzen, Gemeinden, Korporationen, Gesellschaften, einzelnen physischen oder juristischen Personen stehen, soweit nicht im Gesetze selbst, wie z. B. durch § 12, Ausnahmen vorgesehen sind. Gleichgültig ist ferner, ob sie dem Güter- oder Personentransporte oder beiden dienen, als Normal- oder Schmalspurbahnen, mit größerer oder geringerer Fahrgeschwindigkeit betrieben werden.

c) Auch die Betriebskraft kommt nicht in Betracht, das Kleinbahngesetz findet daher Anwendung nicht nur auf mit Dampfkraft betriebene (Lokomotiv-) Eisenbahnen, sondern auch auf Pferdeisenbahnen, sowie auf Bahnen, bei welchen Elektrizität, Luftdruck, Wasserkraft, Schwerkraft die betreibende Kraft ist, ebenso auf Drahtseil-, Zahnrad- u. Bahnen, und zwar gleichviel, ob die Maschine mit der Triebkraft sich mit den Transportmitteln selbst fortbewegt oder feststeht, oder einen integrierenden Bestandteil eines der Transportmittel bildet (s. Eger Komm. z. Haftpf.-Ges. 5. Aufl. S. 37 ff.; Dalde, Eisenb. Entsch. XI S. 168 ff.).

d) Wohl aber ist für den Begriff „Eisenbahnen“ die Beförderung auf „Eisenschienen“ wesentlich. Daraus folgt, daß der Transport auf Schienen aus anderem Material als Eisen, z. B. aus einem anderen Metalle, aus Holz, Stein, Papierstoff u. ausgeschlossen ist (Mot. S. 63: „auf metallener Grundlage“). Das entspricht nicht nur dem Sprachgebrauche, sondern auch dem gegenwärtigen Stande der Technik, welche für öffentliche Verkehrszwecke bislang andere als Eisenschienen nicht in Anwendung gebracht hat.

Vgl. Eger a. a. O. S. 39 und die dort angef. Autoren und Entsch. A. M. Dalde Eisenb. Entsch. XI S. 167.

e) Muß aber an dem Erfordernis der Eisenschienen festgehalten werden, so erscheint es doch andererseits nicht geboten, daß diese auf einem ganz selbständigen, abgeschlossenen Bahnkörper (Bahndamm) liegen. (Dalde S. 166; a. M. Schaper in v. Holgendorffs Handb. d. Straßr. III S. 895.) Auch dann ist der Begriff der Kleinbahn gegeben, wenn die Kleinbahnen in Straßen, Wege, Chaussees eingefügt sind. Gerade bei den Kleinbahnen ist diese Art der Anlage — wegen der geringeren Kosten — eine häufige und daher auch in mehreren Bestimmungen des Gesetzes besonders berücksichtigt (s. §§ 6, 7).

f) Wie bereits in der Vorbemerkung hervorgehoben (§. 4 ff.), teilt die Ausf.-Anw. v. 13. August 1898 um dem Bedürfnisse einerseits einer strengeren Kontrolle für die Sicherheit des Betriebs (durch gleichartige Betriebsvorschriften), andererseits einer größeren Garantie in finanzieller Hinsicht zu genügen, die Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb in zwei Klassen. Die eine umfaßt die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, die andere die städtischen Straßenbahnen und solche Unternehmungen, welche ähnlichen Charakter haben. Demgemäß zerfällt nach der Ausf.-Anw. v. 13. Aug. 1898 die Gesamtheit der Kleinbahnen in drei Klassen: I. nebenbahnähnliche Kleinbahnen, II. städtische Straßenbahnen und solche von ähnlichem Charakter, III. sonstige Kleinbahnen (ohne Maschinen- bzw. mechanischen Betrieb), welchen das Gesetz noch IV. die Privatanschlußbahnen in einem besonderen Abschnitt anreihet.

II. Kleinbahnen sind Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre

dienen, d. h. solche, welche nach Maßgabe des Gesetzes (mit Genehmigung und nach Bestimmung der zuständigen Behörde) das Transportgewerbe als Selbstzweck und öffentlich gegen Entgelt ausüben und hierzu unter gleichen Bedingungen jedermann gegenüber berechtigt und verpflichtet sind (vergl. §§ 1, 11, 14, 19, 21, 23, 24). Zutreffend bemerkt Gleim (S. 44), es sei nicht erforderlich, daß die Bestimmung für den öffentlichen Verkehr eine unbeschränkte sei. Vielmehr sei öffentlicher Verkehr auch dann vorhanden, wenn eine Bahn nur für die Beförderung von Personen oder Gütern oder auch nur für bestimmte Güter, z. B. Wagenladungsgüter, nicht für Stückgüter bestimmt sei oder nur den Zweck habe, einen beschränkten Verkehr, z. B. nach einer Kirche, Schule, einem öffentlichen Vergnügungsorte zu vermitteln. Auch die Beschränkung der Beförderung auf bestimmte Zeiten, z. B. Sommer- oder Erntezeit, schließe den Charakter des Verkehrs als eines öffentlichen nicht aus. Eine nur zu zeitweisem öffentlichen Betriebe bestimmte Bahn habe daher die rechtliche Natur einer Kleinbahn. Ob die Genehmigung eines nur zeitweisen Betriebes angängig sei, unterliege der Prüfung der genehmigenden Behörde. Entscheidend ist nur die Zugänglichkeit der Benutzung der Bahn unter gleichen Voraussetzungen für jedermann, also nicht für eine einzelne Person oder einen beschränkten Kreis von Transport-Interessenten bezw. Berechtigten, z. B. Fabrikanten, Landwirte, Holz-, Getreide-, Kohlenhändler u., denn dies widerspricht dem Begriffe der Öffentlichkeit bezw. der Eröffnung der Bahn für den öffentlichen Verkehr.

a. Darnach gehören zu den Kleinbahnen solche Schienenwege nicht, welche nicht selbständige, für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahnen-Transportstraßen, sondern nur akzessorische Bestandteile des privaten Betriebes eines gewerblichen, landwirtschaftlichen u. Etablissements (einer Fabrik, eines Bergwerks, einer Mühle u.) sind (§ 10: Anschlußgeleise für den Privatverkehr), oder zwar für sich bestehen, aber ausschließlich dem Privatverkehre einzelner Etablissements u. gewidmet sind. Geleise bezw. Bahnen, welche dem öffentlichen Verkehre nicht dienen, aber mit öffentlichen Eisenbahnen derart in unmittelbarer Geleiserverbindung stehen, daß ein Übergang der Betriebsmittel stattfinden kann, und für den Maschinenbetrieb bestimmt sind, sind im II. Abschnitt des vorliegenden Gesetzes (§§ 43—51) als Privatananschlußbahnen besonderen Vorschriften unterworfen.

b. Von der Widmung für den öffentlichen Verkehr in Gemäßheit des § 1 Kleinb.-Ges. ist wohl zu unterscheiden die Zugehörigkeit zum allgemeinen Verkehr (dem einheitlichen Eisenbahnnetze) im Sinne des Art. 4 Ziff. 8, Art. 41, 42 der Reichsverfassung. Kleinbahnen sind Bahnen, welche zwar dem öffentlichen Verkehre dienen, aber nicht dem allgemeinen (gemeinsamen) Verkehre angehören. Erlangen sie die Bedeutung für den öffentlichen Verkehr, daß sie als Teile des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind, bezw. wird ihnen diese Bedeutung von zuständiger Stelle zuerkannt, dann hören sie auf Kleinbahnen zu sein und fallen unter den Begriff der Eisenbahnen im Sinne der allegierten Bestimmungen der Reichsverfassung (s. Arndt, Arch. f. öffentl. Recht XI S. 861. — arg. § 1 Absf. 2, § 30).

In Fällen, in welchen das Verkehrsbedürfnis einer Bahn anerkannt, dieselbe aber als dem allgemeinen Verkehr angehörig bezeichnet wird, soll, wenn der Staat nicht alsbald selbst die Bahn baut, dieselbe vorläufig als Privatnebenbahn konzeffioniert, aber in der Konzession, abgesehen von dem gesetzlichen Erwerbsrechte,

dem Staate das jederzeitige oder nach Ablauf einer bestimmten Frist zufallende Erwerbsrecht gegen angemessene Entschädigung des Unternehmers vorbehalten werden.

Erl. v. 9. Mai 1898, Zeitschr. f. Kleinb. V S. 321, 322. Verzeichnis Nr. 57.

III. Zu den beiden unter I (§. 13) und II (§. 14 ff.) erörterten positiven Merkmalen der Kleinbahnen tritt als drittes negatives die Nichtunterstellung unter das Eisenbahngesetz von 1838. Kleinbahnen sind dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterliegen.

Dieses negative Merkmal ist — da die beiden positiven auch den anderen Eisenbahnen eigen sind — das eigentlich charakteristische der Kleinbahnen. Es ist ein rein formales Merkmal. Eine dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahn ist eine Kleinbahn, wenn sie dem Eisenbahngesetze von 1838 nicht unterliegt; sie ist keine Kleinbahn, wenn sie diesem Gesetze unterstellt ist. Lediglich die Unterstellung oder Nichtunterstellung unter das Eisenb.-Ges. v. 1838 nach der Entscheidung der zuständigen Instanz ist entscheidend. Das markanteste Merkmal für die unter das Eisenbahngesetz v. 1838 fallenden Eisenbahnen ist aber die landesherrliche Konzessionierung (§ 1 des Eisenb.-Ges.). Dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahnen ohne landesherrliche Konzession sind Kleinbahnen.

A. Diesem durchgreifenden formalen Merkmale gegenüber hat der Zusatz „wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr“ lediglich instruktive Bedeutung, ebenso wie die Bestimmung des Abs. 2, — und auch dies nur für die in Zukunft anzulegenden, nicht für die bereits angelegten Eisenbahnen. Denn eine Eisenbahn, welche landesherrlich konzessioniert und dem Eisenbahngesetz v. 1838 unterstellt ist, ist auch dann keine Kleinbahn, wenn sie nur geringe Bedeutung für den allgemeinen Verkehr besitzt und darnach oder weil die Voraussetzungen des Abs. 2 zutreffen, tatsächlich den Erfordernissen des § 1 Abs. 1 und 2 an eine Kleinbahn entspricht und sich als solche charakterisiert. Weil eine feste Begriffsbestimmung und Abgrenzung der Kleinbahnen gegen andere Bahnen nach materiell rechtlichen Merkmalen nicht gegeben werden kann, liegt der Schwerpunkt der Begriffsbestimmung in der Entscheidung der zuständigen Behörde über den Charakter der Eisenbahn nach Maßgabe der in Abs. 1 und 2 enthaltenen Direktiven.

Reichs-Ges. 6. Biv.-Sen. 3. Januar 1901, Eisenb. Entsch. XVIII S. 41.

Darauf beruht die Hinzufügung des Abs. 3 — die Kreierung einer Behörde, welche im Streitfalle hierüber zu entscheiden hat — und der enge Zusammenhang des Abs. 3 mit dem Abs. 1 und 2.

Abs. 3 des § 1 weist die Entscheidung der Frage, welche Bahnen begrifflich als Kleinbahnen anzusehen oder dem allgemeinen Verkehre angehören und der Reichsgesetzgebung zu unterstellen sind, dem Staatsministerium als höchster Landesinstanz zu. Indes kann nicht angenommen werden, daß durch diese landesgesetzliche Bestimmung das Recht des Reiches, eine nach ihrer Bedeutung für den allgemeinen Verkehr gemäß Art. 4 Ziff. 8, Art. 41, 42 der Reichsverfassung der Kompetenz des Reiches zu unterstellende Bahn für diese in Anspruch zu nehmen, hat beeinträchtigt werden sollen. Vielmehr ist die Annahme begründet, daß das bezüglichliche Recht des Reiches durch die Bestimmung des Abs. 3 § 1 des Kleinbahngesetzes nicht alteriert wird, das Reich vielmehr befugt ist, Bahnen, auf

welche die Voraussetzungen der Art. 4, Ziff. 8, Art. 41, 42 der Reichsverfassung, zutreffen, — auch wider einen entgegenstehenden Beschluß der Landesinstanz — für seine Zuständigkeit in Anspruch zu nehmen und etwaige Meinungsverschiedenheiten mit der Landesinstanz auf verfassungsmäßigem Wege (Art. 7 Nr. 8, Art. 17, 19 Reichsverfassung, § 5 Ziff. 2 Reichsges. v. 27. Juni 1873) zum Austrage zu bringen (Arndt, Arch. f. öffentl. Recht XI S. 379, 380, 384). Zutreffend nimmt aber Giesm (S. 51) an, daß, wenngleich die Möglichkeit einer derartigen Meinungsverschiedenheit an sich nicht ausgeschlossen sei, doch die Gefahr derartiger widersprechender Entscheidungen eine sehr geringe sei.

Unbeschadet dieses Rechtes des Reichs ist dem Staatsministerium durch Abs. 3 des § 1 die Aufgabe zugewiesen, darüber Entscheidung zu treffen, ob eine Eisenbahn wegen ihrer größeren oder geringeren Bedeutung für den allgemeinen Verkehr der Reichs-Aufsicht und Gesetzgebung oder als Kleinbahn ausschließlich der Landesgesetzgebung angehört. Hierbei ist nun zu unterscheiden zwischen den vor Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes konzessionierten Eisenbahnen und den nach Inkrafttreten zu konzessionierenden.

1. Für die nach dem Inkrafttreten zu konzessionierenden Eisenbahnen bildet hinfort die in letzter Instanz dem Staatsministerium (Abs. 8) zur Entscheidung obliegende Frage, ob sie wegen ihrer großen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr dem Eisenb.-Ges. von 1838 oder wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr dem Kleinbahngesetz zu unterstellen sind, in Verbindung mit den Bestimmungen des Abs. 2 (Anm. 8), die gesetzliche Direktive. Der Begriff der großen bzw. geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr ist ein dehnbarer, von den tatsächlichen Verhältnissen abhängiger, er gehört zu denjenigen Begriffen, welche ihren wahren Inhalt nur im einzelnen Falle empfangen können und sich abstrakt nicht definieren lassen. (D. Straß. u. Kleinb. Zeitg. 1896 Nr. 56 S. 662). Dies ist in den legislativen Verhandlungen allseitig anerkannt und eben deshalb die Bestimmung in die Hand einer hierzu besonders qualifizierten Behörde gelegt worden. Eine große Bedeutung für den allgemeinen Verkehr wohnt denjenigen Eisenbahnen inne, welche die Haupt- und Durchgangslinien für den Westverkehr, für den Verkehr des ganzen Landes oder größerer Landesteile, Provinzen u. bilden oder Ergänzungen und Anschlußlinien des großen Netzes oder Verbindungen zwischen Hauptlinien darstellen. Dagegen haben diejenigen Eisenbahnen eine nur geringe Bedeutung für den allgemeinen Verkehr, welche nur kleine Teile des Landes durchschneiden, nur den Naheverkehr zwischen zwei Punkten innerhalb eines räumlich beschränkten Bezirks vermitteln, entweder ganz isoliert und ohne Verbindung und Anschluß mit dem Hauptnetze sind oder für dieses nur als untergeordnete Zufahrtstraßen dienen, mithin kein allgemeines öffentliches Interesse haben. Rein technische Momente, wie die größere oder geringere Spurweite, Betriebskraft (Dampf-, Elektrizität-, Tierkraft), Fahrgeschwindigkeit sind ebensowenig ausschlaggebend, wie der Umfang des Verkehrs (Masse der beförderten Güter, Zahl der Personen, Höhe der Einnahmen u.), wenngleich derartige Faktoren im Einzelfalle die Entscheidung unterstützen können; vielmehr ist der gesamte ökonomische Wert der Eisenbahn für den Verkehr im Großen und Ganzen entscheidend.

Deshalb wurden Anträge, eine bestimmte Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit oder eine unter der Normalspur stehende Spurweite zum außer-

lichen Merkmale der Unterscheidung zu machen, schon in der ersten Beratung der Kommission des Herrenhauses abgelehnt. (Komm.-Ber. d. Herr.-H. S. 889.) Aus gleichem Grunde wurde einer Anregung in der I. Beratung des Abg.-H., Eisenbahnen von unter 20 Kilometer Fahrgeschwindigkeit in der Stunde als Kleinbahnen zu bezeichnen, als ungeeignet nicht stattgegeben (I. Besg. d. Abg.-H. S. 1822), ebenso einem in der Kommission des Abg.-H. gestellten Antrage, schmalspurige und nicht mit Maschinenkraft betriebene Eisenbahnen (also insbesondere auch Pferdebahnen) unbedingt zu den Kleinbahnen zu rechnen. (Komm.-Ber. d. Abg.-H. S. 2274.)

Von denselben Gesichtspunkten aus wurde regierungsseitig bei der Beratung der Kommission des Abgeordneten-Hauses ausdrücklich betont, daß auch die Isolierung einer Eisenbahn kein durchgreifendes Merkmal sei, denn der Begriff des allgemeinen Eisenbahnnetzes setze nicht notwendig eine unmittelbare Schienenverbindung jeder einzelnen Bahn mit dem Gesamtnetze voraus, es könnten z. B. auch Bahnen auf Inseln ohne Brückenverbindung, welche nur durch Trajekt oder Fähre mit anderen Schienen verbunden wären, als Teile des allgemeinen Eisenbahnnetzes angesehen werden. (Komm.-Ber. d. Abg.-H. S. 2275.) „Für die Entscheidung der Frage, ob eine Schienenverbindung als Kleinbahn nach Maßgabe des Gesetzes vom 28. Juli 1892 zugelassen werden kann, lassen sich allgemeine Regeln nicht aufstellen. Es ist vielmehr nach Lage des Einzelfalles gemäß § 1 a. a. O. zu untersuchen, ob die geplante Bahn vorwiegend den Interessen des allgemeinen Verkehrs oder denjenigen des örtlichen Verkehrs dienen würde. Hierbei sind die räumliche Ausdehnung, Linienführung, Spurweite und Betriebskraft, sowie der Betriebszweck und die Betriebsart mit in Berücksichtigung zu ziehen.“

Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 3. Juni 1897. E.-B.-Bl. S. 164. Beilage f. Kleinb. IV S. 401 und 2. Mai 1898 V S. 320, 321. (Verzeichnis Nr. 46 u. 57.)

2. Für die vor dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes bereits konzeptionierten Eisenbahnen ist die Frage der begrifflichen Unterscheidung nach der größeren oder geringeren Bedeutung für den allgemeinen Verkehr hier insoweit irrelevant, als die Qualifikation dieser Bahnen, ob Kleinbahn oder nicht, lediglich von dem formalen Merkmale der Unterstellung unter das Eisenbahngesetz v. 1838 abhängt. Lediglich die Tatsache der erfolgten Unterstellung oder Nichtunterstellung unter das Eisenb.-Ges. v. 1838 ist für diese Bahnen entscheidend.

3. Hierbei entsteht die Frage, ob und event. auf welche Weise die Qualifikation von Bahnen, welche nach ihrer Bedeutung für den allgemeinen Verkehr unrichtig klassifiziert sind, umgewandelt werden, und zwar ob und wie die Herabsetzung (Deklassierung) einer dem Eisenb.-Ges. v. 1838 unterliegenden (Haupt- oder Neben-) Bahn zu einer Kleinbahn oder die Erhebung einer Kleinbahn zu einer Haupt- oder Nebenbahn erfolgen kann. Da es nach Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes nur zwei scharf von einander getrennte Kategorien von Eisenbahnen gibt, von denen die eine ausschließlich dem Eisenbahngesetz, die andere ausschließlich dem Kleinbahngesetz unterliegt, so ist — wie auch regierungsseitig auf eine Anfrage hervorgehoben wurde (Komm.-Ber. d. Abg.-H. S. 2274) — eine teilweise Anwendung des einen und des anderen Gesetzes auf dieselbe Bahn nicht möglich. Wenn also eine dem einen Gesetze unterstellte Bahn nach ihrer Bedeutung und Bestimmung zweckmäßig dem anderen Gesetze zu unterstellen ist, so kann dies