

Städten des Landes mit mehr als 1000 Einwohnern 328 jeder Eisenbahnverbindung, darunter noch 11 mit mehr als 5000, 26 mit mehr als 4000, 59 mit mehr als 3000 Einwohnern! Und das flache Land? Dafs Dörfer und Güter eine Eisenbahnstation oder Haltestelle haben, ist immerhin eine recht verschwindende Ausnahme. Und doch wird das Vorhandensein einer Eisenbahnstation in erreichbarer Nähe immer mehr zu einer Lebensfrage für jede industrielle und gewerbliche Entwicklung sowohl wie für das Gedeihen der Landwirthschaft insbesondere. Die Gegenden, die der Eisenbahnverbindung entbehren, müssen veröden und unterliegen im Wettbewerb denen gegenüber, die von einer solchen Lebensader durchzogen sind.*

Weiter wird nachgewiesen, wie sehr Preußen in der Entwicklung des Kleinbahnnetzes zurückgeblieben ist, und berechnet, dafs Ende 1889 1 km Kleinbahnen

in Holland auf	5 039 Einw. und	36
„ Belgien „ rund	10 000 „ „	rund 50
„ Sachsen „	12 238 „ „	57
„ Italien „	13 156 „ „	125
„ Deutschland auf	28 813 „ „	315
„ Preußen aber erst auf	40 107 „ „	auf 465

) qkm Flächeninhalt

kommen, während die Dichtigkeit des preussischen Eisenbahnnetzes im übrigen im Verhältnifs zur Bevölkerung die des italienischen, holländischen sächsischen und belgischen Netzes übertrifft, der des gesamtdeutschen Netzes nur unbedeutend nachsteht; im Verhältnifs zur Bodenfläche hat Belgien das dichteste Netz, dem Sachsen, Holland, Gesamtdeutschland, Preußen, zuletzt Italien folgen.

Nachdem v. M. die Vorzüge der Kleinbahnen in Bezug auf Billigkeit der Anlage und des Betriebes, Anschmiegungsfähigkeit an die Boden- und Verkehrsverhältnisse näher entwickelt hat, schätzt er die vorläufig erreichbare Ausdehnungsgrenze der Kleinbahnen in Preußen gleich der Länge des jetzigen Haupt- und Nebenbahnnetzes auf etwa 25 000 km, welche im Laufe von 10 Jahren zu erbauen sein und bei Annahme der Herstellungskosten zu durchschnittlich 25 000 \mathcal{M} für 1 km eine Summe von 625 Millionen Mark erfordern würden. Die durch diese Anlage entstehende Ersparnifs an Güterbeförderungskosten wird auf 100 Millionen Mark jährlich geschätzt. Diese 100 Millionen würden aber nur einen kleinen Theil der dem Lande durch den Ausbau eines Kleinbahnnetzes entstehenden wirtschaftlichen Vortheile ausdrücken. Die Hauptbedeutung liege in der verkehrsweckenden und belebenden Kraft der Eisenbahnen. Der Löwenantheil dieser Vortheile werde der ländlichen Bevölkerung und den ländlichen Erwerbszweigen zufallen. Die 25 000 km neuer Bahnen würden ein Gebiet den Segnungen des Eisenbahnverkehrs erschliessen, welches auf mindestens 100 000 qkm geschätzt werden könne. Komme dessen Bevölkerungs-

dichtigkeit auch nur der Pommerns gleich, so würden auf ihm 5 Millionen Menschen mit vorwiegend landwirthschaftlicher Berufsthätigkeit leben, es werde die Zahl der jetzt mit der Eisenbahn in unmittelbarer Berührung stehenden Landbewohner fast verdreifacht werden. An der Hand der Betriebsergebnisse der bekannten Kleinbahn Flensburg-Kappeln glaubt v. M. für die Zukunft Bahnen unter ähnlichen Verhältnissen eine Ertragsrente von mehr als 4% in Aussicht stellen zu können, wenn das Anlagekapital nicht mehr als 25 000 \mathcal{M} durchschnittlich betrage.

Aber so sehr wir das Bedürfnifs für die Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes und zwar insbesondere durch Anlage von Kleinbahnen anerkennen, so halten wir es doch weder für nothwendig noch auch für erreichbar, wenn in dem vorerwähnten Aufsatz für jedes Dorf, für jedes Gut, für jeden Hof, der die Bahn berührt, eine Halte- und Ladestelle verlangt wird, wenn daraufhin die vorläufig erreichbare Ausdehnungsgrenze der Kleinbahnen in Preußen gleich der Länge des jetzigen Haupt- und Nebenbahnnetzes auf etwa 25 000 km geschätzt, und wenn schliesslich angenommen wird, dafs dieses ungeheure Eisenbahnnetz bei durchschnittlich 25 000 \mathcal{M} für 1 km Herstellungskosten mit einem Aufwande von 625 Millionen Mark im Laufe von 10 Jahren herzustellen sein würde.

Es ist allerdings richtig, dafs nach dem von dem Unterzeichneten im Jahre 1878 aufgestellten und veröffentlichten „Entwurf eines Eisenbahnplanes für das Königreich Preußen mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ die Ausführung von rund 6340 km Eisenbahnen mit einem Kostenaufwande von rund 504 Millionen Mark fast genau in der von mir auf 10 Jahre geschätzten Baufrist erfolgt ist. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, dafs die Verwirklichung dieses Eisenbahnplanes nur durch die umfassende Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung erreicht werden konnte, während für die Folge auf die Bewilligung von Staatsmitteln zur Erweiterung des Eisenbahnnetzes nur in erheblich geringerem Mafse zu rechnen sein wird.

Wie dem aber auch sein mag, ebenso wie der Unterzeichnete durch seine auf Veranlassung des damaligen Handelsministers Grafen von Itzenplitz 1865 veröffentlichte Schrift „Ueber Anlage secundärer Eisenbahnen in Preußen“ zuerst in Preußen auf das Bedürfnifs der Anlage von Secundärbahnen hingewiesen, und diese Bestrebungen durch Gründung des Vereins für Secundärbahnen noch weiter zu unterstützen gesucht hat, so gebührt jedenfalls Herrn von Mühlentfels das Verdienst, auf das Bedürfnifs zur Anlage von Kleinbahnen hingewiesen und die öffentliche Aufmerksamkeit hingelenkt zu haben.