

Private, billige Lückenfüller im Streckennetz

Vor 125 Jahren trat das preußische Kleinbahngesetz in Kraft – Die Folgen reichen von Selfkant im Westen bis Lyck im Osten

Public-private-Partnership (öffentlich-private Partnerschaft) ist in aller Munde. Der Bundeswirtschaftsminister Wolfgang Schäuble versucht, private Investoren für den Bau von Autobahnen zu gewinnen. Vor 125 Jahren versuchte Preußen ebenfalls mit dem Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen private Investoren für eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu gewinnen. Damals ging es allerdings nicht um Straßen, sondern um Eisenbahnlinien.

Sinn und Zweck des am 28. Juli 1892 erlassenen sogenannten preußischen Kleinbahngesetzes war es, Gebiete des Königreiches, für deren Erschließung durch die Preußischen Staatseisenbahnen die finanziellen Mittel fehlten, durch private oder kommunale Kleinbahnen zu erschließen. Was in diesem Zusammenhang unter Kleinbahnen verstanden wurde, besagte das Gesetz:

„Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr • der Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 ... nicht unterliegen. Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich dem örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden.“

Dass die Kleinbahnen nicht dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterlagen, verbilligte ihren Bau und Betrieb. So genügte es beispielsweise die Gleise statt in Schotter in Kies zu betten.

Das Gesetz löste eine Welle von Bahnneubauten aus. Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs waren über 300 Kleinbahnstrecken mit einer Gesamtlänge von mehr als 10000 Kilometern fertiggestellt. Das Ziel privates Kapital zu mobilisieren gelang. So stieg der Anteil privater Eisenbahnen am Schienennetz von 1892 bis 1914 von sechs auf 26 Prozent.

Die Privatwirtschaft erkannte ihre Chance. Ganze zwei Tage nach dem Erlass des preußischen Klein-

bahngesetzes gründete der 1846 in Pflugrade, Landkreis Naugard geborene Pommer Friedrich Lenz in der pommerschen Wirtschaftsmetropole Stettin das Eisenbahnbau- und -betriebsunternehmen Lenz & Co. Rasch wuchs das Unternehmen mit seinen Tochterunternehmen zum bedeutendsten Neben- und Kleinbahnkonzern in Deutschland heran. An dem Kleinbahnbau bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges war Lenz & Co. mit um die 100 Bahnen zu etwa einem Drittel beteiligt. Dazu gehörte auch im tiefen Westen Preußens

Bahnhof Gangel-Schierwaldenrath, Am Bahnhof 13a, 52538 Gangel. Für die Schirmherrschaft konnte mit Hedda Lenz eine Ururenkelin des Firmengründers Friedrich Lenz gewonnen werden. Nähere Informationen sind über die Internetseite www.selfkantbahn.de/fahrplaene-angebote/veranstaltungen/bahnen-fuer-das-platteland, die Telefonnummern (0241) 82369, (0241) 82369 und (02454) 6699, die Faxnummern (0241) 83491 und (02454) 7245 sowie die E-Mail-Adresse info@selfkantbahn.de erhältlich.

schau [Tczew] Berlin mit Königsberg verband. Die Arbeiten begannen 1848 und wurden 1853 abgeschlossen. Bis 1858 wurde die Strecke nach Eydtkuhn [Tschernyschewskoje] verlängert. Für den Bau der Eisenbahnlinie, welche die ostpreussischen Städte im Süden miteinander verband, wurde die Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft gegründet. Die Kredite für den Bau dieser

Prostken [Prostki] gebaut und von dort bis Bialystok weiter geführt, wo sie Anschluss an die Strecke Berlin-Warschau-Moskau fand. Im

zweigung von Brodowen nach Sawadden, nach Maßgabe der von den zuständigen Behörden auszustellenden

Genehmigungsurkunden und der landespolizeilich festzustellenden Baupläne ... – Die Gründer der Gesellschaft, welche sämtliche Aktien übernommen

Das Rheinische Kleinbahnmuseum Selfkantbahn lädt zum Themenwochenende »Bahnen für das platte Land« ein

Jahre 1879 erhielt Lyck eine Bahnverbindung mit Insterburg [Tschernjachowsk], die dann 1885 über Johannisburg [Pisz] bis nach Allenstein [Olsztyn] verlängert wurde, wo die Bezirksregierung ihren Sitz hatte. Noch vor dem Ersten Weltkrieg wurde auf einer Länge von 36,8 Kilometer der westliche Teil des Kreises Lyck mit der Eisenbahnlinie von Lyck nach Arys [Orzysz] verbunden.

Zur Erschließung durch die Bahn blieb noch der östliche und südöstliche Teil des Kreises Lyck. Diesem Zweck sollte nun der Bau einer Kleinbahn dienen. Am 21. Dezember 1910 wurde dem Lycker Kreistag per Vorlage eine Kleinbahn von Lyck nach Thurowen mit einer Abzweigung von Brodowen nach Sawadden und einer Streckenlänge von insgesamt 48 Kilometern vorgeschlagen. Die Entscheidung über den Bau der Kleinbahn traf der Kreistag am 9. Januar 1911. Am 11. Februar 1911 berichtete die „Deutsche Straßen- und Kleinbahnzeitung“ dazu folgendes: „Lyck. Der Kreistag hat, wie man uns mitteilt, den Bau einer meterspurigen Kleinbahn von Lyck über Brodowen, Borszymmen und Kallinowen nach Thurowen beschlossen.“

Für den Bau der Kleinbahn wurde am 31. August 1912 die Lycker Kleinbahn-Aktiengesellschaft gegründet. Hierzu hieß es in der „Deutschen Straßen- und Kleinbahnzeitung“ am 26. Oktober 1912 wie folgt: „Lyck. In das Handelsregister des dortigen Amtsgerichts ist am 16. September d. J. unter Nr. 12 die Lycker Kleinbahn-A.G. mit dem Sitz in Lyck, Ostpreußen, eingetragen worden. Der Gesellschaftsvertrag ist am 31. August 1912 festgesetzt. – Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb der Kleinbahnlinie von Lyck über Brodowen nach Thurowen mit Ab-

haben, sind der preußische Staatsfiskus, der Provinzialverband der Provinz Ostpreußen, der Kreiskommunalverband Lyck, Lenz & Co., Gesellschaft mit beschr. Haftung in Berlin und der Kreisassessorssekretär Adolf Henseleit aus Lyck. – Die Mitglieder des Vorstandes sind der Justizrat Paul Siebert und der Rentier Eugen Gerlach, beide aus Lyck. (...) Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind: der Landratsamtsverwalter Reg.-Assessor Dr. Max Peters aus Lyck, der Reg.-Assessor Hugo von Batocki zu Allenstein, der Gutsbesitzer Herm. Reck aus Malleczen; der Direktor Paul Lenz zu Berlin, der Landeshauptmann Geh. Regierungsrat Friedr. von Berg, der Reg.- und Baurat Adalb. Michaelis und der Kgl. Baurat Franz Stahl, sämtlich aus Königsberg i. Pr.“

Das Aktienkapital der zu gründenden Gesellschaft wurde auf 2,59 Millionen Mark festgesetzt. Laut dem Bericht für das erste Geschäftsjahr (31. August 1912 – 30. Juni 1913) entfielen davon 1,05 Millionen Mark auf den Preussischen Staat, 525000 Mark auf den Kreis Lyck und 490000 Mark auf die Firma Lenz & Co., der auch die Bauarbeiten übertragen wurden.

Diese wurden am 2. September 1912 begonnen. Am 23. Oktober 1913 und damit gut zwei Jahrzehnte nach dem Inkrafttreten des preussischen Kleinbahngesetzes, fand die feierliche Eröffnung der Kleinbahnlinie von Lyck über Klein Lasken nach Borszymmen Borzymy und der Abzweigung von Klein Lasken nach Sawadden statt. Unter dem Namen „Elcka Kolej W skotorowa“ ist sie noch heute in Betrieb. Wenigstens im Sommer wird vornehmlich für Touristen ein regelmäßiger Verkehr zwischen Lyck und Sypitken [Sypitki] angeboten. *Kreiskommunität Lyck*



Bild: Kreiskommunität Lyck

Auch Masuren hat seine Tertiärbahn: Die bis heute in Betrieb befindliche Lycker Kleinbahn

die meterspurige Geilenkirchener Kreisbahn. Auf 5,5 der einst fast 38 Kilometer fährt heute eine Museumseisenbahn. Benannt ist sie nach der westlichsten Gemeinde Preußens und Deutschlands, nach Selfkant.

Das Rheinische Kleinbahnmuseum Selfkantbahn nimmt die 125. Jahrestage der Verkündung des preussischen Kleinbahngesetzes und der Gründung von Lenz & Co. zum Anlass für ein Themenwochenende „Bahnen für das platte Land“ in und um den Bahnhof

Wie im tiefen Westen an der Grenze zu den Niederlanden mit der Geilenkirchener Kreisbahn baute Lenz & Co. auch in Preußens östlichster Provinz an der Grenze zu Russland eine bemerkenswerte Tertiärbahn, die Lycker Kleinbahn. In Ostpreußen gab es hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur eine Sondersituation. Anders als im übrigen Preußen begann dort deren Aufbau erst recht spät. Die ersten Arbeiten galten der sogenannten Ostbahn, deren Strecke über Bromberg [Bydgoszcz] und Dir-

Bahn stammten von englischen Banken; davon zeugen die Zusammensetzung des Aufsichtsrats sowie die Angabe des Gründungskapital in Pfund Sterling. Im Jahre 1866 wurde die Teilstrecke von Königsberg nach Bartenstein [Bartoszyce] eröffnet, dann folgte im Jahre 1867 die Verbindung nach Rastenburg [Ketrzyn], und im Dezember 1868 nach Lyck. Dank der Bemühungen von Landrat Eugen Drewello, der seit 1870 den Kreis Lyck im Preussischen Landtag vertrat, wurde ein weiteres Teilstück der Bahn bis

»Eine generelle Ermutigung zur Gesetzlosigkeit«

Über das Alkoholverbot in den USA bestand weder ein gesellschaftlicher Konsens noch wurde es von der Staatsgewalt durchgesetzt

Es sollte ein „ehrenhaftes Experiment“ werden, geriet aber stattdessen zum kompletten Fiasko. Gemeint ist die Prohibition in den Vereinigten Staaten, also das landesweite Verbot der Herstellung sowie des Transports und Verkaufs von Alkohol. Den entscheidenden Anstoß zu dieser Maßnahme gab der US-Senat am 1. August 1917.

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts galt der Alkohol in den USA als die Wurzel allen sozialen Übels. Dies kommt beispielsweise in der Prophezeiung von Reverend Billy Sunday über die zu erwartenden Segnungen einer totalen Prohibition zum Ausdruck: „Das Reich der Tränen ist vorbei. Bald werden die Slums der Armenviertel nur noch eine Erinnerung sein. Wir werden die Gefängnisse in Fabriken umwandeln und die Gerichtsgebäude in Lagerhallen. Männer werden nun aufrecht gehen, Frauen werden lächeln und Kinder werden lachen. Die Hölle wird auf ewigkeit zum Vermieten angeboten.“ Als Vorreiter im Kampf gegen den Alkohol fungierten allerdings nicht nur prote-

stantische Fundamentalisten vom Schlage Sundays, hinter denen die angelsächsische Machtelite stand, sondern auch Frauenverbände wie die Woman's Christian Temperance Union (WCTU).

Bis 1916 hatten die Befürworter der Prohibition bereits Verbote in 23 Bundesstaaten der USA durchgesetzt. Nach der Kriegserklärung an das wilhelminische Kaiserreich 1917 holten sie dann zum finalen Schlag gegen den „Saufteufel“ aus, wobei sie nun vor allem die Brauereibesitzer mit deutschen Wurzeln für den Alkoholmissbrauch der Amerikaner verantwortlich machten. Am 1. August 1917 fielte der Senat in Washington mit 65 zu 20 Stimmen eine Vorentscheidung. Nach einigen gesetzgeberischen Schritten trat dann in der Nacht vom 16. zum 17. Januar 1920 das Alkoholverbot landesweit in Kraft.

Das Verbot bewirkte einen deutlichen Rückgang alkoholbedingter Krankheiten und Todesfälle. Das blieb allerdings der einzige positive Effekt. Ihm standen viele negative gegenüber. Beispielsweise starben bis zu 50000

Menschen an illegal hergestelltem Fusel, der das giftige Methanol enthielt. Außerdem sank die Kriminalitätsrate nicht wie erhofft, sondern stieg im Gegenteil deutlich an. Das betraf auch und gerade schwere Delikte, denn die Prohibition erwies sich als perfektes Konjunkturprogramm für das organisierte Verbrechen, weil die Nachfrage nach Alkohol weiter bestand. Mafia-Bosse wie Johnny

Wie erfolgreich die Mafia agierte, illustriert die Tatsache, dass der Konsum von Alkohol nach dessen Verbot nicht etwa sank, sondern von jährlich 530 Millionen Liter auf schließlich 757 Millionen Liter stieg. Eine Ursache hierfür war die geringe Zahl der für die Durchsetzung des Alkoholverbots zuständigen staatlichen Agenten. Mehr als 2300 jämmerlich besoldete und teilweise des Lesens und Schrei-

die ländlichen Brennereien schließen mussten. Dies führte zum allgemeinen Umstieg auf Benzin oder Diesel, der heutzutage zumindest von den Grünen sehr beklagt wird.

Und dann waren da noch die Steuerausfälle infolge des Alkoholverbots. Alleine die Zentralregierung in Washington büßte elf Milliarden US-Dollar ein. Das verlieh den Gegnern der Prohibition nach Beginn der Großen Depression im Oktober 1929 erheblichen Aufwind. So meinte der General-Motors-Manager Pierre S. du Pont mit Blick auf die Entscheidung von 1917: „Anstelle einer bankrotten Staatskasse hätten wir heute keine Schulden und einen Überschuss von fünf bis zehn Milliarden Dollar.“

Ganz ähnlich sah dies auch der demokratische Präsidentschaftskandidat Franklin D. Roosevelt. Er bezeichnete die Prohibition als „eine generelle Ermutigung zur Gesetzlosigkeit“ und versprach, durch deren Abschaffung sowie die Wiedereinführung der Alkoholversteuer das geplante große Reformprogramm „New Deal“ zu fi-

nanzieren. Ziemlich genau ein Dreivierteljahr nach dem Beginn seiner ersten Amtszeit als Präsident, am 5. Dezember 1933, endete die landesweite Prohibition in den USA.

Das letztendliche Scheitern der Prohibition nach fast 14 Jahren zeigt, dass Verbote nicht nur wirkungslos sind, sondern die Gesetzestreue der Gesellschaft untergraben und der Kriminalität Vorschub leisten, wenn der Staat nicht gewillt oder in der Lage ist, ihre Einhaltung zu kontrollieren und durchzusetzen. Außerdem destabilisiert es Staat und Ordnung, wenn der Gesetzgeber aus ideologischen und/oder erzieherischen Gründen etwas kriminalisiert, was ein Großteil der Bürger als recht und billig, als legitim betrachtet. Damit sind Widerstand und Obstruktion programmiert. Inwieweit das historische Wissen um die Geschichte der Prohibition in den USA und ihres Scheiterns lehrreich für die aktuelle Diskussion hierzulande über den Sinn oder Unsinn einer Legalisierung von weichen Drogen sein könnte, sei dahingestellt. *Wolfgang Kaufmann*

Das »ehrenhaftes Experiment« erwies sich als perfektes Konjunkturprogramm für das organisierte Verbrechen

Torrio, Meyer Lansky und Al Capone bauten schnell eine eigene Spirituosen-Industrie auf und verteidigten ihre jeweiligen Absatzmärkte hernach mit brutaler Gewalt. Ebenso blühte der Schmuggel. Meist kam der begehrte Stoff aus Kanada, Mexiko und Kuba – durch Tunnel, in Schwimmtanks oder Schweinehälften sowie an Bord präparierter Lastwagen und Boote.

bens unkundige Aufpasser wollten die Entscheidungsträger partout nicht einstellen. Das waren pro Bundesstaat kaum mehr als 50 Personen.

Daneben gab es volkswirtschaftliche Effekte, die so nicht beachtet waren. Viele der ersten Autos in den USA fuhren mit aus Getreide hergestelltem Ethanol. Allerdings verschwand dieser Biokraftstoff ab 1920 vom Markt, als