

Die Entwicklung der preussischen Chausseen unter der Herrschaft der Selbstverwaltung.

Mit einer graphischen Darstellung.

Von

Dr. Erich Petersilie,

Lektor im Königlichen Literarischen Bureau des Staatsministeriums.

Inhaltsangabe.

Einleitung.

I. Die Rechtsverhältnisse der Chausseen.

II. Organisation des Chausseewesens in den einzelnen Provinzen.

III. Statistik.

Schlußwort und Vorschläge.

Graphische Darstellung.

Einleitung.

Die vorliegende Arbeit ist entsprungen aus dem Wunsche, auf eine Lücke hinzuweisen, die in unserer Kenntnis der wirtschaftlichen Verhältnisse des preußischen Staates noch besteht. Wenn man sich der sorgfältigen und eingehenden statistischen Nachweise erinnert, die über unsere Eisenbahnen und Wasserstraßen seit langen Jahren vorhanden sind, so muß es Verwunderung erregen, daß auf dem Gebiete des Landstraßenwesens die amtliche Statistik sich nur in ganz geringem Umfange betätigt hat. Es wird schwer sein, den Grund für diese Zurückhaltung aufzufinden; in der Schwierigkeit der Erhebung kann er nicht wohl zu suchen sein; denn die Statistik hat sich in vielen Ländern schon des Stoffes angenommen, und zwar keineswegs nur in den europäischen Staaten. Wir besitzen beispielsweise eine brauchbare Landstraßenstatistik aus Indien; auch aus Neu-Süd-Wales, Chile, Japan, Persien sind Nachrichten vorhanden, Ländern, in denen, abgesehen von Japan, eine Aufnahme der Landstraßen sicherlich weit größeren Schwierigkeiten begegnet als in einem Kulturstaate wie Preußen. Man wird aber ebensowenig annehmen dürfen, daß an amtlicher Stelle die Bedeutung der Landstraßen für das Wirtschaftsleben der Nation so niedrig eingeschätzt wird, daß ihre statistische Erfassung nicht lohnend erschien. Allerdings muß es auffallen, daß fast unsere gesamte deutsche staatswissenschaftliche Literatur, soweit der Verfasser Nachrichten aus diesem Gebiete hat finden können, der Bedeutung der Landstraßen ebenfalls weit weniger gerecht wird, als sie es verdienen. Man vergleiche nur einmal das grundlegende Werk von Sax „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“ (2 Bände, Wien 1878 und 1879); man wird erstaunt sein, ein wie geringer Raum darin den Landstraßen gewidmet ist. Nach Sax hat erst van der Borcht eine ähnlich umfassende Darstellung des Verkehrswesens vom volkswirtschaftlichen Standpunkte gegeben („Das Verkehrswesen“, Leipzig 1894); er behandelt die Landstraßen wohlwollender, hat ihnen aber gleichfalls nur einen kleinen Raum seines Werkes zugestanden; bemerkenswert ist indessen, daß er besonders auf ihre militärische Wichtigkeit hinweist. Das Ergiebigste auf diesem Gebiete bietet u. E. Huber in dem Artikel „Verkehrsmittel“ im Handwörterbuche der Staatswissenschaften, 2. Auflage. An keiner Stelle der dem Verfasser bekannten deutschen Literatur ist in so klarer und überzeugender Weise die kulturelle, wirtschaftliche und militärische Bedeutung der Landstraßen sowie die gesamte, tief innerlich begründete Wechselwirkung zwischen Volks-

wirtschaft und Wegewesen dargelegt worden wie hier. Besonders bemerkenswert sind Hubers Ausführungen über den Einfluß der Eisenbahnen auf den Landstraßenverkehr, namentlich deshalb, weil man nicht nur in der Jugendzeit der Eisenbahnen, sondern auch heute noch gar nicht selten der Ansicht begegnet, die Landstraßen seien für immer zu einem völlig untergeordneten Verkehrsmittel herabgedrückt worden. Einige Sätze Hubers mögen daher hier Platz finden: „Man glaubte, nun müßten die Landstraßen ebenso wie die Wasserstraßen veröden. Mit Erstaunen nahm man wahr, daß der Straßenverkehr anstatt abzunehmen im Gegenteil zunahm. Eine Abnahme zeigten nur die parallel einer Bahn sich hinziehenden Durchgangsstraßen. Dagegen trat für abgelegene Bezirke und Produktionsstätten das Bedürfnis der Verbindung mit dem Weltverkehr neu und dringend hervor, und wurde die Verfrachtung mancher Güter wie Holz, Bausteine usw. auf weitere Entfernungen möglich und lohnend. Dadurch wurde latenter Verkehr geweckt; die Landstraßen wurden notwendiger als früher, insofern sie als Saugadorn für die Eisenbahn dienen und ihr den Verkehr zuführen mußten. Es wurden auch solche Orte in das Straßennetz hineingezogen, die früher kaum einer Straßenverbindung bedurften.“ . . . „Die neuen Weltstraßen (d. h. die Eisenbahnen) bedurften der Saugadorn, des Anschlusses an das platte Land; sie gaben den neuen Straßen die Richtung zur Einmündung an und zwangen den vorhandenen Straßen eine neue Art des rascheren Umtriebes und des sie vervollkommnenden Umbaues (Nivellierung nach dem Muster des Schienenweges usw.) auf. Zugleich wurde durch den Fernverkehr auch der Provinzial- und Nachbarschaftsverkehr ungemein gesteigert. Es ergab sich auch an den bisher weitabgelegenen Plätzen eine regere Nachfrage und eine genügende Rentabilität für die Transportgewerbe. Auf Grund von all dem wurden dem Wegenetz, namentlich dem der abseits vom Weltverkehre gelegenen Punkte, immer weitere Wegedreiecke eingefügt und die Entfernungen der entlegensten Dreieckpunkte immer mehr abgekürzt, das Netzsystem der Kunststraßen — gemäß dem sozialen Gesichtspunkte der gleichmäßigen Verteilung der Verkehrsanstalten — ebenmäßiger, engmaschiger ausgebildet.“ In diesen Ausführungen ist auch angedeutet, was nicht scharf genug hervorgehoben werden kann, daß wir allein dem Aufkommen der Eisenbahnen den so außerordentlich wichtigen Übergang von der Straßennetze zum Straßennetze verdanken. Das letztere allein ist imstande gewesen, die hohen sozialen, kulturellen und wirt-

schaftlichen Aufgaben zu erfüllen, die dem Straßenwesen eine wachsende Bedeutung sichern; die früheren graden Straßenlinien ohne Verästelungen hätten diese Aufgaben niemals lösen können. Wenn man schließlich noch den Worten Hubers die immer wiederkehrenden Forderungen an die Seite stellt, die in den Parlamenten, namentlich seitens der Vertreter der Landwirtschaft, nach weiterem Ausbau des Straßennetzes gestellt werden¹⁾, so wird man den Wunsch begreiflich finden, über diesen wichtigen Zweig unserer Volkswirtschaftspflege ein genaues statistisches Bild zu erhalten. Leider ist aber das Straßenwesen ein arg vernachlässigtes Gebiet der Statistik, wenigstens in Deutschland. Für Preußen insbesondere liegen

lediglich Angaben über die Chausseen vor. Da es bei der Schwierigkeit des Stoffes ganz ausgeschlossen erscheint, daß die Privattätigkeit die amtliche Statistik ergänzen könnte, so müssen wir uns in der vorliegenden Arbeit auf die Chausseen beschränken, die ja allerdings die bedeutsamste Gruppe der Landwege darstellen. Eine annähernd erschöpfende Schilderung des preußischen Straßenwesens kann bei dieser Beschränkung nicht erzielt werden, da es in allen Teilen unseres Vaterlandes eine große Zahl befestigter Landstraßen gibt, von den unbefestigten ganz abgesehen, die an wirtschaftlicher Bedeutung und technischem Ausbau hinter den Chausseen wenig zurückstehen.

I. Die Rechtsverhältnisse der Chausseen.

Bevor man an eine Darstellung der Entwicklung des preußischen Chausseenetzes herantritt, ist es erforderlich, den Begriff der Chaussee fest zu umgrenzen. Der allgemeine Sprachgebrauch bietet dazu keinen ausreichenden Anhalt; denn er ist in den verschiedenen Landesteilen schwankend, in der Regel insofern zu umfassend, als im täglichen Leben manche befestigte Straße als Chaussee bezeichnet wird, der im wirtschaftlichen oder rechtlichen Sinne diese Bezeichnung nicht zukommt. Ohne eine scharf umrissene Begriffsbestimmung ist eine Statistik aber auf keinem Gebiete möglich. Die günstigsten Verhältnisse für eine statistische Erhebung liegen stets dann vor, wenn der zu untersuchende Ausschnitt des Wirtschaftslebens durch die Gesetzgebung scharf umgrenzt ist. Nach der gesetzlichen Festlegung des Begriffs „Chaussee“ wird man daher auch hier zuerst zu forschen haben. Nun hat es aber bei der außerordentlich verschiedenartigen Gestaltung des Wegerechts in den einzelnen Landesteilen — es ist das eines der verwickeltesten Gebiete unseres gesamten Verwaltungsrechts — lange Zeit an einer einheitlichen gesetzlichen Begriffsbestimmung gefehlt. Das Allgemeine Landrecht, die wichtigste Quelle, auf die jeder bei einer wegerechtlichen oder wegestatistischen Untersuchung zuerst zurückgehen wird, kennt das Wort „Chaussee“ zwar, es gebraucht aber für diese Straßen die Bezeichnung „Dammstraße“. Daß beide Worte sich begrifflich decken, geht aus der rechtlichen Stellung hervor, die das A. L. diesen Straßen zuweist. Es wird auch bestätigt durch die Motive einer Wegeordnung von 1865, worin es heißt:²⁾ „Die Dammstraßen des A. L. sind Chausseen. Wesentliche Merkmale derselben sind die Packlage und die regelmäßige Bepflanzung mit Bäumen. Vornehmlich werden dieselben durch Verleihung eines Heberechts gekennzeichnet, welches letztere dann zugleich über die Unterhaltungspflicht entscheidet.“ Man sieht, zu einer erschöpfenden Begriffsbestimmung der Chausseen ist auch die Begründung dieses Gesetzentwurfes nicht gelangt. Ebenso wenig gelang das dem zweiten Entwurf einer Wegeordnung vom Jahre 1875. Beide Entwürfe scheiterten im Landtage, und es scheint, als ob man damit endgültig auf eine einheitliche Regelung des Wegewesens für den ganzen Staat verzichtet hat; denn seitdem sind zwei provinzielle Wegeordnungen ergangen, eine für Sachsen im Jahre 1891 und eine für Westpreußen im Jahre 1905. Weitere Schritte auf diesem Wege sind nach den Erklärungen der Regierung bei der Verhandlung über die westpreußische Wegeordnung im Abgeordnetenhaus zu erwarten. Für die Provinz Sachsen war eine Neuregelung des Wegerechts um so dringender geboten, als hier der Rechtszustand ganz besonders buntscheckig war; es bestanden nämlich

besondere Wegerechte für das Herzogtum Magdeburg nebst der Grafschaft Mansfeld altpreußischen Teils (Magdeburger Hoheit), für das Fürstentum Halberstadt nebst der Herrschaft Derenburg und den Grafschaften Hohenstein und Regenstein, für die Fürstentümer Erfurt und Eichsfeld, für die Gemarkenschaft Treffurt und die Vogtei Dorla, für die vormaligen Reichsstädte Nordhausen und Mühlhausen, für die vormaligen sächsischen sowie die vormaligen Schwarzburg-Sondershausenschen und die Schwarzburg-Rudolstädtischen Landesteile¹⁾. Beide Gesetze kommen für die vorliegende Arbeit jedoch, unmittelbar wenigstens, nicht in Betracht, da sie — das für Sachsen im § 14, das für Westpreußen im § 1 — die Chausseen von ihrem Geltungsbereich ausdrücklich ausnehmen²⁾; doch ist die Tatsache wesentlich, daß hier gesetzlich ausdrücklich anerkannt wird, was die früheren nicht verabschiedeten Entwürfe zu Wegeordnungen schon erstrebten, aber nicht besonders aussprachen: die scharfe Scheidung zwischen chaussierten und nicht chaussierten Wegen³⁾. Der Grund hierfür ist wohl darin zu suchen, daß dem Gesetzgeber bei Erlaß beider Wegeordnungen im Gegensatz zu den früheren, nicht verabschiedeten Entwürfen bereits eine ganz bestimmte Definition des Begriffs „Chaussee“ gegeben war. Diese auch für die Statistik überaus wichtige gesetzliche Begriffsbestimmung enthält nämlich der § 12 des Chausseepolizeigesetzes vom 20. Juni 1887, Ges. S. S. 301, welcher folgendes vorschreibt:

„Als Kunststraßen (Chausseen) im gesetzlichen Sinne gelten im Geltungsbereiche dieses Gesetzes:

1. alle Kunststraßen, auf welche die Verordnung vom 19.⁴⁾ März 1839 betreffend den Verkehr auf den Kunststraßen (Gesetz-Sammlung 1839, S. 80) Anwendung findet,
2. alle Kunststraßen, für welche das Recht zur Erhebung von Chausseegehd verliehen ist, oder die zusätzlichen Bestimmungen zu dem Chausseegehd tarif vom 29. Februar 1840 (Gesetz-Sammlung 1840, S. 97) für anwendbar erklärt sind,
3. diejenigen Kunststraßen, welche auf Antrag der Unterhaltungspflichtigen als solche staatlich von dem Oberpräsidenten anerkannt werden.

Ein Verzeichnis der Straßen, auf welche demgemäß die Bestimmungen dieses Gesetzes Anwendung finden, ist von dem Oberpräsidenten durch das Amtsblatt der Regierung, in deren Bezirk die Straße liegt, zu veröffentlichen; ingleichen jede Erweiterung und jede anderweite Abänderung dieses Verzeichnisses.“

¹⁾ Vergl. aus neuester Zeit in den Etatsberatungen des preußischen Abgeordnetenhauses die Reden der Abg. Frhr. v. Wolff-Metternich, Glatzel und die Antwort des Landwirtschaftsministers v. Podbielski (Stenogr. Ber. d. Abgeordnetenhaus 1906, S. 753 ff.). — ²⁾ Drucksachen des Herrenhauses Nr. 11, S. 103.

¹⁾ Drucksachen des Herrenhauses, Session 1890/91, Nr. 71 S. 17 ff. — ²⁾ Vergl. auch Entsch. d. O. V. G. Bd. XXIV, S. 204. — ³⁾ Frhr. v. Reitzenstein, „Das Deutsche Wegerecht“, 2. Aufl. S. 73. — ⁴⁾ So steht im Gesetz, doch ist darin offenbar ein Druckfehler untergelaufen; denn tatsächlich ist das Datum der Verordnung der 17., nicht der 19. März.

Völlig neu waren diese Bestimmungen nicht; wenigstens hatte, wie (Germershausen mitteilt¹⁾), schon vor Erlaß des genannten Gesetzes das Oberverwaltungsgericht dahin entschieden, eine Straße werde eine Chaussee nicht durch die Art ihres Ausbaues, sondern dadurch, daß sie den für die Chausseen erlassenen gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterstellt sei²⁾).

Der Gesetzgeber hat es vermieden, eine Definition der Chausseen nach der technischen Seite hin zu geben; die Begründung zu dem genannten Gesetze lehnt einen Versuch in dieser Richtung auch ausdrücklich als undurchführbar ab. Der Wert wird vielmehr lediglich auf die staatliche Anerkennung als Chaussee gelegt; dem Oberpräsidenten bleibt es überlassen, im einzelnen Fall darüber zu entscheiden, ob eine Straße als Chaussee zu gelten habe oder nicht. Für praktische Verwaltungszwecke ist diese Bestimmung außerordentlich wichtig; denn es geht daraus hervor, daß nicht der Erbauer bzw. der Unterhaltungspflichtige einer chaussierten Straße das Recht hat, diese Straße selbständig als Chaussee zu erklären; dazu ist allein der Staat befugt und das, obgleich er selbst weder Chausseen baut noch unterhält. Mittelbar kann man aus der Nr. 3 des angezogenen Paragraphen auch einen Schluß auf die hohe Bedeutung ziehen, die seitens der Staatsgewalt den Chausseen als Einrichtungen, die dem allgemeinen Besten zu dienen haben, beigelegt wird; denn nur unter der Voraussetzung, daß es sich um öffentliche Einrichtungen von hervorragender Bedeutung für das Allgemeinwohl handelt, kann der Staat ein so weitgehendes Aufsichtsrecht über Unternehmungen Privater oder kommunaler Verbände beanspruchen, wie es in Nr. 3 des § 12. des Gesetzes vom 20. Juni 1887 enthalten ist. Wir haben hier ein Schulbeispiel dafür, wie der Staat getreu seiner vornehmsten Aufgabe Wächter des öffentlichen Wohles auch auf Gebieten verbleibt, deren Ausbau er ganz aus seiner Hand gegeben hat.

Wir sahen, daß das wesentliche Merkmal einer Chaussee deren staatliche Anerkennung als solche ist. Völlig ausgeschlossen ist neben der technischen Ausführung auch die wirtschaftliche Bedeutung der Straße. Die Prüfung dieser Frage ist lediglich Sache des Oberpräsidenten. Es liegt auch eine größere Zahl von Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts vor, die den Begriff der Chaussee unzweifelhaft in diesem Sinne auslegen³⁾. Für die Statistik ist noch eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts beachtenswert, welche die Bedeutung beleuchtet, die den gemäß § 12 des mehrgedachten Gesetzes veröffentlichten Verzeichnissen für die Beantwortung der Frage nach dem rechtlichen Bestande einer Chaussee zukommt⁴⁾. Es wird darin nämlich beiläufig ausgesprochen, es sei nicht unbedingt erforderlich, daß dieses Verzeichnis die fragliche Chaussee ganz genau bis zu ihrem tatsächlichen Endpunkte bezeichne. Nach dieser Entscheidung genügt es vielmehr, die Chaussee im Verzeichnis nach ihrer Richtungslinie zu benennen; selbstverständlich hat das so zu geschehen, daß eine Verwechslung mit irgend einer anderen Chaussee ausgeschlossen ist. Die Statistik muß daraus die Folgerung ziehen, daß die Verzeichnisse der Oberpräsidenten keine völlig genaue Bestandsaufnahme der vorhandenen Chausseen nach ihrer Länge darstellen werden, was man nach dem Wortlaute des Gesetzes vom 20. Juni 1887 wohl erwarten könnte.

Für eine statistische Erfassung der preußischen Chausseen ist die durch jenes Gesetz erreichte Festlegung des Begriffs geradezu unentbehrlich. Man kann sagen, daß vor

dem 20. Juni 1887 eine zuverlässige Chausseestatistik nicht durchführbar war, und es wird sich weiter unten Gelegenheit bieten zu zeigen, daß in der Tat die früheren Bestandsaufnahmen nicht einwandfrei waren. Seit dieser Zeit liegen die Aussichten für eine brauchbare Chausseestatistik viel günstiger.

Die vorliegende Arbeit beabsichtigt nun, die Entwicklung der preußischen Chausseen im obigen Sinne unter der Selbstverwaltung statistisch darzustellen. Sie hat daher mit dem 1. Januar 1876 zu beginnen; denn mit diesem Tage gingen die bisherigen Staatschauseen in Besitz und Verwaltung der Provinzen über. Maßgebend dafür ist das Gesetz über die Ausführung der §§ 5 und 6 des Gesetzes vom 30. April 1873. betreffend die Dotation der Provinzial- und Kreisverbände, vom 8. Juli 1875. Das Gesetz führt im § 4 unter den Verwendungszwecken der den neu auszustattenden Provinzialverbänden und Landesteilen zu gewährenden Summen unter 1 auf:

„Fürsorge für den Neubau von chaussierten Wegen und Unterstützung des Gemeinde- und Kreiswegebaues;“ es bemerkt weiter dazu:

„Soweit ad 1 die Staatsregierung zur Ausführung von Chausseebauten für Rechnung der Staatskasse oder zu Unterstützung von anderen als Staats-Chausseebauten sich verpflichtet hat, muß der betreffende Kommunalverband auf Verlangen der Staatsregierung in diese eintreten¹⁾.“

Weiter handeln die §§ 18 ff. von der Übertragung der Verwaltung und Unterhaltung der Staatschauseen an die Provinzialverbände usw. Bei der Wichtigkeit, die diese Paragraphen für die Beurteilung der ganzen Frage haben, erscheint es vorteilhaft, sie hier auszugsweise zum Abdrucke zu bringen; es erübrigt sich dann das sonst unvermeidliche Anführen einzelner Teile daraus im weiteren Verlaufe dieser Arbeit.

„§ 18. Den Provinzialverbänden von Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen, Schleswig-Holstein, Hannover, Westfalen und der Rheinprovinz, den Kommunalverbänden der Regierungsbezirke Kassel und Wiesbaden, den Stadtkreisen Berlin²⁾ und Frankfurt a. M. und dem Landeskommunalverbände der Hohenzollernschen Lande wird ferner die Verwaltung einschließlich der technischen Bauleitung sowie die Unterhaltung der bereits ausgebauten Staatschauseen und derjenigen chaussierten Straßen übertragen, welche aus den den betreffenden Kommunalverbänden durch dieses Gesetz beziehungsweise durch die früheren Dotationsgesetze überwiesenen Fonds ausgebaut werden und nicht in die Verwaltung und Unterhaltung an Dritte übergehen.

„Zugleich mit der Unterhaltung der bereits ausgebauten Staatschauseen geht das Eigentum an denselben nebst allen Nutzungen und Pertinenzen einschließlich der Chausseewärter- und Einnehmerhäuser auf die Kommunalverbände über.

„Den Provinzialverbänden bleibt es überlassen, die Verwaltung und Unterhaltung der ihnen überwiesenen Staatschauseen auf engere Kommunalverbände nach Maßgabe der mit denselben zu treffenden Vereinbarung zu übertragen³⁾).

¹⁾ Diese Bestimmung besagt indessen nicht, daß die Provinzialverbände ohne weiteres Universalsuccessoren des Fiskus in allen diesem etwa aus früherer Zeit noch obliegenden Verpflichtungen werden; es können vielmehr Gläubiger ihre Ansprüche aus früherer Zeit auch nach Inkrafttreten des Gesetzes gegen den Fiskus noch im Klagewege geltend machen (vergl. Germershausen a. a. O. I, S. 377). — ²⁾ Berlin bleibt in der nachfolgenden Statistik überall unberücksichtigt. — ³⁾ Vergl. Zirkular vom 27. Januar 1876, Min. Bl. f. innere Verw. Nr. 34, S. 34. Die hier festgesetzte Unterhaltungspflicht trifft namentlich auch auf die im Zuge der Chaussee befindlichen Brücken zu, jedoch nur, soweit sie bisher schon aus dem Chausseeaufonds unterhalten wurden (vergl. Germershausen, a. a. O. I, S. 376).

¹⁾ Germershausen, „Wegerecht“, 2. Aufl., Bd. I. S. 370. —

²⁾ Entsch. d. O. V. G. Bd. IX, S. 250. — ³⁾ Erwähnt seien Bd. VII, S. 259, Bd. IX, S. 248, Bd. XV, S. 277, Bd. XXIV, S. 204. —

⁴⁾ Entsch. Bd. XXVI, S. 214, Endurteil vom 27. Februar 1894.

„Eine solche Übertragung muß erfolgen hinsichtlich derjenigen Straßenstrecken, welche der Staat auf Grund des § 9 der Verordnung vom 16. Juni 1838 (G. S. S. 353) ¹⁾ übernommen hat, sofern es die beteiligte Stadtgemeinde verlangt.

„Die Verwaltung und Unterhaltung derjenigen Staatschautseen, deren Kosten bisher aus berg- oder forstfiskalischen Fonds bestritten sind, verbleibt auch fernerhin dem Staate“ ²⁾.

Der § 19 kann hier ausfallen.

„§ 20. Für die Übernahme der Verwaltung und Unterhaltung der Staatschautseen einschließlich der Kosten der Besoldung und Pensionierung des für die obere Leitung der Neu- und Unterhaltungsbauten sowie für die Beaufsichtigung der Chautseen neu anzustellenden beziehungsweise schon vorhandenen Beamtenpersonals wird den in § 18 genannten Kommunalverbänden eine Jahresrente von 19 Millionen Mark gewährt.“

Es folgen genaue Angaben über die Verteilung dieser Summe auf die einzelnen Kommunalverbände; dabei bleibt ein Rest von 4 Millionen Mark. Das Gesetz fährt fort:

„Der Rest der 4 Millionen Mark wird auf die vorgeannten Kommunalverbände nach dem Maßstabe und den Vorschriften des § 2 ³⁾ dieses Gesetzes verteilt. Bis zu dem Erlaß der hierin vorgesehenen Königlichen Verordnung wird der Verteilung vorläufig die Volkszählung vom Dezember 1871 zu Grunde gelegt.

„Die den Kommunalverbänden nach § 2 dieses Gesetzes beziehungsweise nach § 1 des Gesetzes vom 7. März 1868 (G. S. S. 223) ⁴⁾ und des Gesetzes vom 11. März 1872 (G. S. S. 257) ⁵⁾ zu gewährenden Jahresrenten werden demgemäß um die angegebenen Beträge erhöht.“

Der § 21 ist für unsere Zwecke weniger von Bedeutung.

„§ 22. Die Verwaltung und Unterhaltung der Staatschautseen geht auf die in § 18 aufgeführten Kommunalverbände vom 1. Januar 1876 ab über.

„Von demselben Zeitpunkte ab erfolgt die Überweisung der in § 20 angegebenen Renten. Desgleichen gehen von diesem Zeitpunkte die sämtlichen Verpflichtungen, welche dem Staate gegenüber dem angestellten Chautseeaufsichtspersonale obliegen, auf die betreffenden Kommunalverbände über.“

¹⁾ Verordnung vom 16. Juni 1838, die Kommunikationsabgaben betreffend. Der § 9 bestimmt, daß Verkehrsabgaben, die neben dem Chautseegehalte vorkommen, auf bestimmten, durch den zuständigen Minister bezeichneten chautsierten Straßen mit der Bekanntgabe dieses Verzeichnisses fortfallen sollen. Dagegen übernimmt der Staat die Unterhaltung dieser Straßenstrecken. Der § 11 der Verordnung wie auch der vorliegende § 18 des Dotationsgesetzes lassen deutlich erkennen, daß es sich hierbei um Übernahme städtischer Straßenstrecken durch den Staat handelt. — ²⁾ Bau und Unterhaltung derartiger Chautseen seitens des Staates ist demnach nicht als Ausfluß der öffentlichen Gewalt anzusehen; der Fiskus erscheint hier vielmehr als Privatunternehmer; die betreffenden Chautseen sind daher folgerichtig den Privat-chautseen zuzuzählen und demgemäß in der folgenden Statistik behandelt. — ³⁾ Zur Hälfte nach dem Maßstabe des Flächeninhalts, zur anderen Hälfte nach dem Maßstabe der durch die Zählung vom 1. Dezember 1871 festgestellten Zahl der Zivilbevölkerung. — ⁴⁾ Gesetz betr. die Überweisung einer Summe von jährlich 500 000 Talern an den provinzialständischen Verband der Provinz Hannover. Auch hier sind unter den Verwendungszwecken chautsee-mäßiger Ausbau von Landstraßen und Instandsetzung von Gemeindegewegen besonders aufgeführt. — ⁵⁾ Gesetz betreffend die Überweisung einer Summe von jährlich 142 000 Talern und eines Kapitals von 46 380 Talern an den kommunalständischen Verband des Regierungsbezirks Wiesbaden. Das Gesetz nennt unter den Verwendungszwecken den Bau ganz bestimmter chautsierter Straßen im Kreise Biedenkopf sowie allgemein die Unterstützung des Gemeindegewebes.

Schließlich ist noch von Wichtigkeit der § 25, der lautet: „Die näheren Bestimmungen über die Verwaltung der in diesem Gesetze genannten Provinzialinstitute und Verwaltungszweige werden durch besondere von den Vertretungen der betreffenden Kommunalverbände zu erlassende Reglements getroffen.

„Diese Reglements bedürfen der Genehmigung der zuständigen Minister nach Maßgabe der Bestimmungen des § 120 der Provinzialordnung für die Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Schlesien und Sachsen.

„Bis zum Erlasse dieser Reglements bleiben die bestehenden Verwaltungsvorschriften in Kraft.“

Die weiteren Bestimmungen des § 25 sind ohne Bedeutung für diese Arbeit. Ebenso fallen aus dem Rahmen dieser Betrachtung die Novellen zum Dotationsgesetz von 1902 (G. S., S. 167 u. 258), da die vorliegende Darstellung mit dem Jahre 1900 abschließt.

Die für das Chautseewesen wichtigste Bestimmung des angezogenen Gesetzes ist die des Überganges der Staatschautseen auf die Kommunalverbände. Von großer Bedeutung für die Entwicklung des Chautseebaues unter der Selbstverwaltung sind dabei namentlich die im § 25 des Dotationsgesetzes geforderten, seitens der Provinzialvertretungen auch bald erlassenen Reglements. Sie sollen unten einzeln berücksichtigt werden, da sie bis zu einem gewissen Grade darüber Aufschluß geben können, inwieweit die von der Statistik gelieferten Zahlen für die einzelnen Provinzen untereinander vergleichbar sind.

* * *

Ehe an die zahlenmäßige Darstellung der Entwicklung des Chautseewesens unter der Selbstverwaltung herangetreten wird, ist es unvermeidlich, noch einen Punkt kurz zu streifen, nämlich die Frage, ob Chautseen innerhalb geschlossener Ortschaften ihre gesetzliche Eigenschaft als Chautseen behalten oder nicht. Daß die Beantwortung dieser Frage von der Statistik gar nicht umgangen werden kann, leuchtet ohne weiteres ein; denn die Länge des Chautseenetzes erscheint selbstverständlich beträchtlich größer, wenn die befestigten Straßen innerhalb der Ortschaften mitgezählt werden, als wenn man sie ausschließt. Dementsprechend müssen sich auch alle etwa aus der Kilometerlänge gewonnenen Beziehungszahlen verschieben. Hier kommt nun die Gesetzgebung der Statistik nicht zu Hilfe. Namentlich bezüglich städtischer Straßen können sich beträchtliche Schwierigkeiten ergeben und haben sich auch ergeben, wie zahlreiche Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts beweisen. Germershausen ¹⁾ nimmt an, daß Chautseen, welche Städte von altersher durchschneiden, innerhalb der Städte fast immer wirkliche städtische Straßen seien, während die außerhalb der Stadt belegenen Teile regelmäßig den Charakter einer nur dem Durchgangsverkehr dienenden, nicht städtischen Straße hätten. Faßt man die Chautseen im wirtschaftlichen Sinne, so ist das unzweifelhaft richtig; für die Rechtsfrage und damit für die Statistik ist dadurch aber nichts gewonnen.

Es ist erklärlich, daß bei dieser unsicheren Rechtslage die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts von grundlegender Bedeutung werden mußten. Von besonderer Wichtigkeit ist ein Endurteil vom 26. Mai 1893 (Entsch. Bd. XXV, S. 262) ²⁾, worin anerkannt wird, daß eine allgemeine gesetzliche Vorschrift darüber, daß die den Übergang von einer Chautseestrecke auf die andere vermittelnden Straßen innerhalb der geschlossenen Ortschaften Bestandteile der Chautsee werden, nicht bestehe. Das Urteil fährt fort: „Nur insoweit hat eine gesetzliche Regelung stattgefunden, als in Ausführung

¹⁾ a. a. O. Bd. I., S. 54 1. — ²⁾ Vergl. auch Germershausen a. a. O. Bd. I., S. 376.

der Verträge, wonach die Zollvereinsstaaten sich gegenseitig zur Aufhebung der neben den Chausseegeldern zur Hebung gelangenden Pflastergelder und zur Einreihung der Ortpflaster in die Chausseestrecken verpflichtet hatten, landesgesetzlich der Übergang solcher Ortpflaster auf den Staat bestimmt worden ist.“ Für die älteren preussischen Provinzen kommt noch besonders in Betracht die bereits angezogene Verordnung vom 16. Juni 1838 (G. S., S. 353), und zwar die §§ 5 und 9. Über die hierdurch berührten Chausseestrecken ist auch, wie erwähnt, im § 18 des Dotationsgesetzes von 1875 verfügt worden. Allein auch hier ist es den Stadtgemeinden überlassen, ob sie die betreffenden Chausseestrecken in eigene Unterhaltung vom Provinzialverbande übernehmen wollen oder nicht. Unter allen Umständen umfassen alle vorliegenden gesetzlichen Bestimmungen niemals die Gesamtheit der in Frage kommenden Chausseeteile. Die erwähnte Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts führt einige Verordnungen des oben genannten Inhalts an, bemerkt dann aber weiter ausdrücklich: „Wie in diesen Verordnungen die Unterhaltung des Ortpflasters seitens des Staates von der vorgängigen Übertragung des Eigentums an dem Grund und Boden an den Staat nicht abhängig gemacht ist, so kann auch im Übrigen, wo die seitherige Unterhaltung der Ortpflaster oder Straßen in den Ortschaften seitens des zur Unterhaltung der Chaussee Verpflichteten auf jene Verordnungen nicht zurückzuführen ist, deren Zugehörigkeit zur Chaussee nur danach beantwortet werden, ob sie bei Anlage der Chaussee oder später erweislich rechtsverbindlich Bestandteil der Chaussee geworden sind. Und dies kann bezüglich derjenigen die Verbindung zwischen zwei oder mehreren Chausseestrecken vermittelnden Straßen gar keinem Bedenken unterliegen, welche bei der Erhebung des Chausseegeldes als Teile des Chaussezuges behandelt und von jeher vom Chausseehauptpflichtigen unterhalten worden sind.“

Aus dem letzten Satze geht mit unzweifelhafter Klarheit hervor, daß die Entscheidung darüber, ob städtische Straßen als Chausseestrecken anzusehen sind oder nicht, nur von Fall zu Fall zu treffen ist.

Es liegt nun noch eine größere Zahl von Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts vor, die für die Klärung der Rechtslage von Wichtigkeit sind, wenn sie auch das fragliche Gebiet nur beiläufig streifen. Die Klarstellung der Rechtslage ist aber nicht nur für die Verwaltungspraxis, sondern ebenso für die Statistik von hoher Bedeutung. Wenn eine, hoffentlich nicht allzuferne, Zukunft dem wirtschaftspolitisch so überaus wichtigen Gebiete des Landstraßenbaues einmal statistisch gründlich näher tritt, was bislang noch nicht in wünschenswertem Umfange geschehen ist, so wird sie unter keinen Umständen an der angeregten Frage vorüber gehen dürfen. Für die Theorie und Praxis einer künftigen Chausseestatistik ist es unbedingt erforderlich, hierin klar zu sehen. Darum hielten wir es für nützlich, im Hinblick auf die Zukunft die bestehende Rechtslage auf diesem Gebiete, wenn auch in größter Kürze, zu erörtern, obwohl die bisherige Statistik darauf verzichtet und die städtischen Straßen grundsätzlich ausgeschlossen hat. Es ist aber ein Hauptzweck dieser Abhandlung, auf die hohe wirtschaftswissenschaftliche Bedeutung der bisher so vernachlässigten Landstraßenstatistik hinzuweisen, und wir hoffen durch — wenn auch rein theoretische — Beleuchtung der erwähnten Seite der Frage, wenn nichts weiter zu erreichen, so wenigstens künftigen Bearbeitern des Stoffes einige Arbeit zu ersparen. Verwiesen sei für die Zwecke des Aufbaues einer künftigen Chausseestatistik nach der Richtung der Beurteilung städtischer Straßen außer auf die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts noch besonders auf das schöne Sammelwerk von Maraun, „Verwaltungsvorschriften für preussische Gemeinde-, Polizei- und

Kreisbehörden“ (Berlin 1903 bei Bruer u. Co), das in übersichtlicher Zusammenstellung diejenigen Erlasse usw. bringt, deren Kenntnis für die Schaffung der so wünschenswerten Statistik unentbehrlich ist. Darauf einzugehen, würde an dieser Stelle zu weit führen; wohl aber ist es u. E. unerlässlich — wenn auch, es sei wiederholt, nur im Hinblick auf eine zukünftige Statistik — die wichtigsten Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts ganz kurz zu streifen, soweit sie zur Klärung der Rechtslage dienen können. Folgende seien genannt:

Entsch., Bd. VIII, S. 1, Endurteil vom 23. Januar 1882: Übertragung und Unterhaltung der den Provinzialverbänden überwiesenen Staatschauseen in Ansehung solcher Straßenstrecken, welche der Staat auf Grund des § 9 der Verordnung vom 16. Juni 1838 (G. S. S. 353) übernommen hat. Das Urteil spricht von einer Rente, die der Provinzialverband einer Stadt vertragsmäßig zu zahlen hat dafür, daß diese eine innerhalb ihres Gebiets gelegene Chausseestrecke übernimmt. Daraus geht hervor, daß in diesem Falle die betreffende Chausseestrecke zur städtischen Straße geworden und aus der Unterhaltung des Provinzialverbandes ganz ausgeschieden ist.

Entsch. Bd. XXXVII, S. 43, Endurteil vom 5. April 1900: Die Anlieger können nicht verlangen, daß Zuschüsse, die der Gemeinde vom Provinzialverbande zur Unterhaltung eines Weges als Chaussee vertragsmäßig zu leisten sind, nach dessen Umwandlung in eine städtische Straße auf die gemäß § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875¹⁾ zu zahlenden Beiträge angerechnet werden. Das Urteil bedarf kaum einer Erläuterung; es läßt deutlich erkennen, daß eine Umwandlung von Chauseen in städtische Straßen durch einen Vertrag des Unterhaltungspflichtigen mit einer Stadt erfolgen kann. Wichtig ist hierbei das Vorliegen eines besonderen Vertrages, in dem sich die Kontrahenten über die Unterhaltungspflicht des betreffenden Chausseestückes auseinandersetzen. Eine stillschweigende Anerkennung eines Chausseeteiles als städtische Straße fände danach nicht statt.

Entsch. Bd. XXXVII, S. 257, Endurteil vom 17. Mai 1900: Unterhaltung der im Zuge einer Chaussee befindlichen Brücken in der Provinz Hannover. Der hier beklagte Regierungspräsident, der die Verlegung einer Chaussee angeordnet hatte, behauptete, eine im Zuge dieser Chaussee befindliche Brücke läge innerhalb der fraglichen Stadt und gehöre deshalb nach § 3 des hannov. Chausseegesetzes vom 20. Juni 1851 nicht zur Chaussee. Daraus ist zu schließen, daß nach hannoverschem Recht eine Chaussee innerhalb einer Stadt ihre Eigenschaft als Chaussee verliert, mithin zur städtischen Straße wird.

Aus den bisher angeführten Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts läßt sich entnehmen, daß zwar nicht allgemein, aber doch in verschiedenen Fällen und unter gewissen Voraussetzungen eine Umwandlung von Chausseestrecken in städtische Straßen stattfindet, die betreffenden Chausseeteile also tatsächlich und rechtlich nicht mehr Chauseen sind.

Demgegenüber vergleiche man nun die folgenden Entscheidungen, die Fälle betreffen, in denen augenscheinlich die Chauseen innerhalb der Städte ihre rechtliche Eigenschaft nicht geändert haben.

Entsch. Bd. I, S. 271, Endurteil vom 29. November 1876: Die Stadtgemeinden sind verpflichtet, im Interesse des städtischen Verkehrs Wege, insbesondere Chauseen, innerhalb des Gemeindebezirks zu reinigen. In diesem Falle werden die Chauseen unzweifelhaft als von den eigentlichen städtischen Straßen verschieden

¹⁾ Fluchtliniengesetz.

aufgefaßt; andernfalls hätte ihre besondere Erwähnung keinen Sinn; denn die Reinigung städtischer Straßen ist eine nirgends bestrittene Pflicht der Stadtgemeinde.

Entsch. Bd. XIV, S. 272, Endurteil vom 16. März 1887: Die Verbindlichkeit zur Unterhaltung von Chausseen schließt nicht die Verpflichtung in sich, da, wo sie städtische Straßen bilden, Bürgersteige anzulegen oder zu unterhalten. Aus der Überschrift der Entscheidung geht zwar hervor, daß Chausseen städtische Straßen bilden können. Es wird aber im Verlaufe des Urteils darauf hingewiesen, daß der Provinzialverband (der als Eigentümer der Chaussee anzusehen ist) von der betreffenden Stadt keinen Beitrag zur Unterhaltung der Chaussee gefordert hat. Das würde darauf hinweisen, daß die die Stadt durchschneidende Chausseestrecke noch in Besitz und Unterhaltung des Provinzialverbandes sich befindet, also Chaussee ist. Der Ton würde dann in der Überschrift auf das Wort „bilden“ zu legen sein, was dann nur bezeichnen würde, daß die betr. Chausseestrecke innerhalb der Stadt äußerlich (durch Behauung, Bürgersteige, Beleuchtung, Pflasterung, Verkehr usw.) das Ansehen einer städtischen Straße hat, es in Wirklichkeit aber nicht ist; wäre sie es tatsächlich, so hätte in der Überschrift nicht „bilden“, sondern etwa „werden“ stehen müssen.

Entsch. Bd. XIV, S. 281, Endurteil vom 8. Januar 1887: zum Schneeschoren auf Chausseen ist eine Stadtgemeinde nicht verpflichtet. Ein Urteil ganz ähnlichen Inhalts wie das vorhergehende; es spricht von einer Kreischaussee, die im Bezirke einer Stadt liegt. Durch die Ausdrucksweise wie durch den materiellen Inhalt des Urteils wird diese Chaussee auch innerhalb der Stadt offenbar von den städtischen Straßen unterschieden; denn auf diesen liegt die Pflicht der Schneeräumung der Stadtgemeinde ob.

Entsch. Bd. XXXIII, S. 273, Endurteil vom 4. April 1898: Über Bürgersteige im Gegensatz zu Banketts an Chausseen. Das Urteil sagt wörtlich: Der Chausseezug, auf den sich die strittige Anordnung bezieht, mag bei dem fortschreitenden Anbau einer mehr oder weniger notwendigen Umwandlung in eine städtische Straße entgegengehen; zur Zeit ist er nach seinen Rechtsverhältnissen und nach seiner baulichen Anlage nur Chaussee. Es wird ferner gesagt, daß, wenn die Unterhaltung von Chausseen, die zu städtischen Straßen werden, abweichend von dem gemeinen für Chausseen geltenden Rechte geregelt wird, dies meist auf Verträgen zwischen den Chausseebaupflichtigen und den beteiligten Städten beruht. Klarer kann kaum ausgesprochen werden, daß Chausseestrecken unter gewissen Voraussetzungen städtische Straßen werden können, es aber — wie in dem vorliegenden Falle — nicht werden müssen.

Entsch. Bd. XXXIII, S. 279, Endurteil vom 14. März 1898: Im Geltungsbereich des Regulativs betreffend das Verfahren bei Chausseepolizei- und Chausseegeldübertretungen vom 7. Juni 1844 (G. S. S. 167) steht die Chausseepolizei, mit Ausnahme der Chausseebaupolizei, in den Städten, auch wenn sie keinen Stadt-

kreis bilden, nicht dem Landrate, sondern der Ortspolizeibehörde zu. Diese Fassung des Urteils wäre unverständlich, wenn es nicht innerhalb von Städten Chausseen gäbe.

Entsch. Bd. XL, S. 434, Endurteil vom 25. November 1901: Verpflichtung einer Stadtgemeinde zur Beleuchtung einer von ihr nicht zu unterhaltenden, im Stadtbezirke belegenen, aber nicht zu den eigentlichen städtischen Straßen gehörigen Chausseestrecke. Das Urteil spricht von einer Chaussee, die noch nicht formell als städtische Straße anerkannt sei trotz ihrer teilweisen Behauung; mit anderen Worten: sie ist Chaussee, trotzdem sie im Stadtbezirke liegt, und bleibt es solange, bis ihre formelle Umwandlung in eine städtische Straße erfolgt.

Diese beiden Gruppen von Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts dürften genügen, um darzutun, daß in jedem einzelnen Falle geprüft werden muß, ob eine städtische Straße Chaussee ist oder nicht.

Wie wichtig es für eine Statistik der Chausseen, die zu zuverlässigen Ergebnissen gelangen will, sein muß, den eben erörterten Punkt genau zu berücksichtigen, das wurde schon oben klar zu legen versucht. Zum Schlusse dieser Abhandlung soll der Versuch gemacht werden, diejenigen Fragen zu formulieren, von deren zuverlässiger Beantwortung ein solches Ergebnis vielleicht zu hoffen wäre.

Bis jetzt fehlt es an einer solchen Statistik, die den Forderungen der größtmöglichen Genauigkeit entspräche. Auch von privater Seite ist sie unseres Wissens nicht versucht worden, was freilich seinen Grund in den für den privaten Forscher kaum überwindlichen Schwierigkeiten haben mag. Wir sind auf die Erhebungen angewiesen, die das Ministerium der öffentlichen Arbeiten von Zeit zu Zeit angeordnet hat, deren neueste und vollständigste Ergebnisse im Zentralblatt der Bauverwaltung, Jahrgang 1905, S. 361 veröffentlicht sind.

Diese Statistik befaßt sich aber nicht mit der Frage, ob und wann Chausseen zu städtischen Straßen werden. Sie hat vielmehr die befestigten Straßen innerhalb der Städte grundsätzlich aus dem Kreise der Betrachtung ausgeschieden. Wenn das nach den vorangehenden Darlegungen auch rechtlich oftmals nicht zutreffend ist, so ist es doch jedenfalls wirtschaftlich richtig; denn es bedarf keines Beweises, daß Chausseen innerhalb einer Stadt sich wirtschaftlich von den eigentlichen städtischen Straßen nicht unterscheiden. Allerdings hätte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten dann auch folgerichtig die Städte überhaupt, sowohl ihrer Fläche wie ihrer Einwohnerzahl nach, unberücksichtigt lassen müssen, was nicht geschehen ist. Die Beziehung der Chausseelängen auf die Einwohnerzahl der Städte hat übrigens schon deshalb statistisch geringeren Wert, weil bekanntlich gerade die Städte im Laufe der letzten 25 Jahre — diesen Zeitraum umfaßt die vorliegende Statistik — zum weitaus größten Teile gewaltig an Einwohnerzahl zugenommen haben; die Einwohnerzahl des platten Landes dagegen hat verhältnismäßig nur geringe Veränderungen erfahren, sodaß eine Beziehung auf diese Zahl viel klarer das Wachstum des Chausseenetzes erkennen läßt.

II. Organisation des Chausseewesens in den einzelnen Provinzen.

Durch den Übergang der Staatschausseen auf die Provinzialverbände vollzog sich auf dem Gebiete des Wegewesens eine grundlegende Umwälzung. Die Selbstverwaltung sah sich damit vor Aufgaben gestellt, die ihr bisher im wesentlichen fremd waren, die mit den bisher vorhandenen Organen gar nicht durchgeführt werden konnten. Unter diesen Umständen muß es jeden Unbefangenen mit Bewunderung erfüllen, zu sehen, wie rasch und vollkommen die Provinzialverbände der

großen Schwierigkeiten der Aufgabe Herr geworden sind. Fast gleichzeitig wurden die in § 25 des Dotationsgesetzes geforderten Reglements von den Provinziallandtagen beschlossen und damit die bis in die Einzelheiten gehenden Regeln aufgestellt, nach denen die gesamte Chausseeverwaltung fortan geführt werden sollte, und es ist bezeichnend für das Treffende dieser Reglements, daß nur in ganz vereinzelten Fällen später Abänderungen stattgefunden haben.

Ein wie starkes verwaltungstechnisches Können unserer Selbstverwaltung innewohnt, dafür sind diese Reglements ein glänzender Beweis. Jeder Schematismus ist dabei mit glücklicher Hand vermieden worden, jede Provinz hat den innerhalb ihrer Grenzen herrschenden, meist geschichtlich gewordenen Verhältnissen Rechnung getragen, sodaß die Reglements untereinander sich nur in gewissen Grundzügen gleichen. Das zeigt sich besonders an der Art und Weise, wie die Unterstützung des Kreis- und Gemeindechausseebaus geregelt wurde, ebenso darin, in welchem Umfange von dem durch den § 18 des Dotationsgesetzes den Provinzialverbänden verliehenen Rechte der Übertragung der ihnen überwiesenen Staatschausseen auf engere Kommunalverbände Gebrauch gemacht wurde. Wir werden weiter unten diese Reglements noch näher berücksichtigen; jetzt sei nur verwiesen auf eine gedrängte, aber gute Darstellung der Rechtslage, wie sie sich bis zum Jahre 1883 gestaltet hatte; sie findet sich im Zentralblatt der Bauverwaltung Jahrgang 1884 Seite 309 und 310. Auszugsweise sei hier das für das Verständnis des Folgenden Nötige daraus wiedergegeben. Leider ist eine neuere Darstellung derselben Art nicht vorhanden, doch dürften die seit 1883 eingetretenen Veränderungen der Rechtslage sich auf Einzelheiten beschränken; das Grundlegende wird jedoch auch heute noch zutreffen; denn, falls das System geändert worden wäre, hätte das schwerlich geschehen können ohne eine grundsätzliche Umgestaltung der Reglements, auf denen die ganze Chausseeverwaltung ruht; eine solche ist aber nirgends erfolgt.

Von der durch § 18 des Dotationsgesetzes gewährten Ermächtigung, die Unterhaltung der ihnen überwiesenen Staatschausseen auf engere Kommunalverbände zu übertragen, haben in größerem Umfange nur die Provinzen Ost- und Westpreußen, Pommern und Schlesien Gebrauch gemacht, am wenigsten Schlesien, wo 1883 die Provinz noch in 18 Kreisen im Besitz der ehemaligen Staatschausseen war. In Brandenburg hat die Provinz die ihr überwiesenen Staatschausseen größtenteils behalten, ebenso in Posen, das schon vorher eine große Zahl von Provinzialstraßen besaß; Schleswig-Holstein hat sein eigenes Wegerecht¹⁾, auf Grund dessen die von den Kreisen chausseemäßig ausgebauten Nebenlandstraßen, falls der Kreis es beantragt, in die Unterhaltung der Provinz übergehen müssen. Hier finden wir daher (vergl. unten Tab. 1) die Chausseeverwaltung fast ganz, weit mehr als in den meisten anderen Provinzen, in den Händen der Provinz. In Sachsen (wie auch in Brandenburg) werden Kreis- und andere Chausseen in fortschreitender Zahl der Aufsicht der technischen Beamten der Provinzialverwaltung unterstellt. In Rheinland und Westfalen hat die Provinz außer den Staatschausseen auch die früheren Bezirksstraßen in eigene Verwaltung übernommen, ebenso in Pommern die Kommunalchausseen Neuvorpommerns²⁾. In den übrigen Provinzen erfolgt die Fürsorge für den Chausseebau und den Kreis- und Gemeindegewebau größtenteils durch Prämierung von Chausseebauten und durch Gewährung von Beihilfen.

Was endlich die Organisation der Wegebauverwaltung anbetrifft, so wird sie zwar in den einzelnen Provinzialverbänden nach ähnlichen Grundsätzen gehandhabt, zeigt aber doch eine Reihe provinzieller Unterschiede, die für die Gestaltung und Entwicklung des Chausseewesens nicht ohne Bedeutung sind. Der gegenwärtige Zustand verdient daher eine kurze Beleuchtung. Die Grundlagen der Organisation sind in den schon mehrfach erwähnten Reglements enthalten; diese finden sich abgedruckt bei Gärmershausen, „das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preußen“, 2. Aufl. Bd. II., S. 505 bis 690,

sowie bei Bittmann, Handbuch der gesetzlichen Bestimmungen über die Provinzial-, Kreis- und Aktienchausseen der preussischen Monarchie, 2. Aufl., S. 76 bis 186. Danach ist die Organisation folgende:

Ostpreußen: Das erste Reglement vom 6. Oktober 1876 ist ersetzt worden durch ein neues vom 30. März 1887. Danach wird die Verwaltung der Chaussee- und Wegebauangelegenheiten durch den Provinzialausschuß bzw. den Landeshauptmann nach Maßgabe der im Etat ausgesetzten Mittel geführt. Dem letzteren wird für diesen Zweck der von dem Provinziallandtage zu wählende höhere bautechnische Beamte — Landesbaurat — und das erforderliche Hilfspersonal zugeordnet. Zum Zwecke der örtlichen Wegebauverwaltung wird die Provinz unter möglichster Berücksichtigung der Kreiseinteilung in Baubezirke eingeteilt. An die Spitze dieser Bezirke tritt ein Lokalbaubeamter — Landesbauinspektor — dem Hilfstechner beigeordnet werden können. Gegenwärtig sind in Ostpreußen vier Landesbauinspektoren vorhanden, und zwar in Allenstein, Königsberg, Tilsit und Insterburg. Die Übernahme von Privatchausseen oder von solchen engerer Kommunalverbände in die Verwaltung und Unterhaltung der Provinz kann durch Beschluß des Provinziallandtages erfolgen.

Westpreußen: Reglement vom 6. November 1876. Das für die Provinz Preußen beschlossene Reglement vom 6. Oktober 1876 ist für die Provinz Westpreußen durch Beschluß des Provinziallandtages vom 10. April 1878 aufrecht erhalten. Die Bestimmungen sind auf dem berücksichtigten Gebiete fast wörtlich den für Ostpreußen geltenden gleichlautend, auch betreffend der Übernahme von Chausseen engerer Kommunalverbände oder Privater. Landesbauinspektoren befinden sich zur Zeit in Danzig und Elbing, daneben Provinzialbaumeister in Langfuhr und Schwetz sowie Kreisbaumeister in Preußisch Stargard und Deutsch Krone.

Brandenburg: Das Reglement vom 18. August 1876 enthält von den vorigen nicht wesentlich abweichende Bestimmungen. Die Übernahme bereits bestehender Straßen auf die Provinz kann der Provinziallandtag beschließen. Landesbauinspektoren befinden sich in Guben, Neu Ruppin, Eberswalde und Landsberg a./W.

Pommern: Jetzt gültig das Reglement vom 5. Februar 1885 an Stelle des früheren vom 29. September 1877. Die Provinz hat die Verwaltung und Unterhaltung der Provinzialchausseen durch Vereinbarung den Kreisen übertragen, sodaß die örtliche Wegebauverwaltung durch Landesbauinspektoren von ihr nicht geführt wird. Von der Provinz wird nur die Aufsicht ausgeübt, sowohl über die Provinzialchausseen wie über die durch Gesetz vom 18. Januar 1881¹⁾ dem Provinzialverbände überwiesenen Kommunalchausseen. Fehlt somit die Lokalinstanz, so bildet die Zentralinstanz auch hier der Provinziallandtag, der Provinzialausschuß, der Landeshauptmann und der Landesbaurat.

Posen: Kabinettsordre und Regulativ für die Verwaltung der den Neubau und die Unterhaltung der Provinzialchausseen einschließlich der der Provinz überwiesenen bisherigen Staatschausseen betreffenden Angelegenheiten und die Unterstützung des Kreis- und Gemeindegewebaus in der Provinz Posen vom 27. Dezember 1875 (G. S. S. 23). Durch dieses Regulativ wird die Verwaltung des fraglichen Gebietes einem besonderen ständischen Organ übertragen, das den Namen „Provinzialständische Kommission für den Chaussee- und Wegebau“ führt. Die Kommission besteht mit Einschluß des vorsitzenden Direktors aus sieben Mitgliedern. Direktor und Mitglieder sowie deren Stellvertreter werden von dem Provinziallandtage auf je sechs Jahre gewählt. Der Kommission

¹⁾ Es gilt die Wegeordnung vom 1. März 1842. Vergl. auch Entsch. d. O. V. G. Bd. XXXIX. S. 244. — ²⁾ Für Pommern vergl. Entsch. d. O. V. G. Bd. VI. S. 9.

¹⁾ G. S. S. 7, Gesetz, betreffend die Aufhebung der kommunalständischen Verbände in der Provinz Pommern.

wird ein Wegebaurat beigegeben, der vom Provinziallandtage auf Lebenszeit gewählt wird. Diese Kommission hat die ihr übertragene Verwaltung unter Aufsicht und nach den Beschlüssen des Provinziallandtages selbständig zu führen. Der Wegebaurat nimmt an den Beratungen, nicht aber an den Abstimmungen der Kommission teil. Die Kommission hat sonst im wesentlichen diejenigen Geschäfte zu führen, die in den bisher genannten Provinzen dem Landesbaurat übertragen sind. Zu den Provinzialchauseen, die der Verwaltung durch die Kommission unterliegen, werden gerechnet:

- a) die z. Z. zur Unterhaltung auf die Provinz übernommenen Chauseen;
- b) die Chauseen, welche künftig zur Unterhaltung auf die Provinz werden übernommen werden, von dem Zeitpunkte der Übernahme ab, sowie diejenigen Chauseen, welche die Provinz künftig etwa erbauen wird;
- c) die durch das Dotationsgesetz der Provinz überwiesenen Staatschauseen.

Die lokale Wegeverwaltung wird auch hier von Landesbauinspektoren geführt, deren es zur Zeit zwölf gibt, nämlich in Posen (2), Kosten, Meseritz, Ostrowo, Krotoschin, Lissa, Rogasen, Gnesen, Bromberg, Nakel und Schneidemühl.

Schlesien: Reglement vom 6. Dezember 1876. Es enthält ähnliche Bestimmungen wie das für Ostpreußen, insbesondere ist auch hier als Zentralinstanz der Landesbaurat und als Lokalinstanz der Landesbauinspektor vorgesehen. Es gibt zur Zeit fünf Landesbauinspektoren, in Breslau, Gleiwitz, Hirschberg, Oppeln und Schweidnitz. Übrigens ist ähnlich wie in Pommern Vorsorge getroffen, daß die Verwaltung und Unterhaltung der Provinzialchauseen durch Vereinbarung den Kreisen unter Aufsicht des Landeshauptmanns bzw. des Landesbaurats übertragen wird. Wo ein Übereinkommen mit den Kreisen nicht zu erzielen ist, kann der Provinzialausschuß — ein Gegenstück zu der Posener provinzialständischen Kommission — eine Kommission zur Verwaltung der Provinzialchauseen bestellen.

Sachsen: Reglement vom 5. Dezember 1876. Es ist in der Hauptsache ähnlich dem westpreußischen. Übertragung der Verwaltung und Unterhaltung von Provinzialchauseen an engere Kommunalverbände kann stattfinden, ebenso aber auch die Übernahme von Chauseen engerer Kommunalverbände in die Verwaltung und Unterhaltung der Provinz. Landesbauinspektoren befinden sich in Eisleben, Erfurt, Gardelegen, Halberstadt, Halle, Magdeburg, Mühlhausen, Stendal, Weissenfels und Wittenberg.

Schleswig-Holstein: Reglement vom 25. Februar 1896 unter Aufhebung des Reglements vom 25. Oktober 1875. Auch hier sind als Verwaltungsorgane in erster Linie der Landesbaurat und die Landesbauinspektoren vorgesehen. Im einzelnen ist die Organisation der Wegeverwaltung in Schleswig-Holstein aber wesentlich verwickelter als in den bisher genannten Provinzen; es liegt das daran, daß hier dem der Provinz eigentümlichen, geschichtlich gewordenen Wegerechte Rechnung getragen werden mußte. Besonders bemerkenswert ist, daß diejenigen Teile der Provinzialstraßen, welche durch ihre Bebauung einen städtischen Charakter angenommen haben, den Stadtgemeinden auf ihren Antrag gegen eine bestimmte Summe zur dauernden Unterhaltung übereignet werden. Näher darauf einzugehen, würde indessen zu weit führen, es ist auch für die folgende Statistik nicht unbedingt erforderlich. Doch sei vorweg bemerkt, daß die große Zahl von Sonderbestimmungen, die in Schleswig-Holstein in der Wegeverwaltung Geltung haben, es mit sich bringt, daß hier der statistischen Erfassung des Chauseenetztes sich die größten Schwierigkeiten entgegenstellen, sodaß es auch dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten nicht gelungen ist, eine genaue Dar-

stellung des Chauseewesens dieser Provinz zu erreichen. Landesbauinspektoren gibt es in Schleswig-Holstein in Pinneberg, Plön, Itzehoe, Heide, Flensburg und Hadersleben. Nicht teil nimmt an der Provinzialverwaltung der Kreis Herzogtum Lauenburg, der einen eigenen Kreis- und Landeskommunalverband bildet.

Hannover: Reglement vom 21. September 1875. Es bietet nichts besonderes, ähnelt in seinen Grundzügen dem Reglement für Ostpreußen und ist im Gegensatz zu dem für Schleswig-Holstein gültigen sehr allgemein gehalten; von Vereinbarungen mit engeren Kommunalverbänden über die Verwaltung und Unterhaltung von Chauseen ist nirgends die Rede. Landesbauinspektoren befinden sich in Aurich, Celle, Geestemünde, Göttingen, Goslar, Hannover (2), Hildesheim, Lingen, Lüneburg, Nienburg, Northeim, Osnabrück, Stade, Ülzen und Verden.

Westfalen: Bestimmungen vom 13. März 1889. Die Organisation ist ähnlich der in Ostpreußen sowie in den meisten übrigen Provinzen eingeführten, d. h. auch hier steht der Landeshauptmann bzw. der Provinziallandtag und Provinzialausschuß an der Spitze der gesamten Wegeverwaltung, ihm zur Seite der Landesbaurat und die Landesbauinspektoren. Zu beachten ist aber noch, daß durch die Verordnung vom 19. März 1882 (Amtsblatt der Königl. Regierung zu Arnberg für 1882, S. 101 u. 124) die Bezirksstraßen des vormaligen Herzogtums Westfalen in die Verwaltung und Unterhaltung des Provinzialverbandes von Westfalen übergegangen sind. Diese ehemaligen Bezirksstraßen nehmen in der Verwaltung insofern eine besondere Stellung ein, als bezüglich ihrer der Provinzialverband sich vorbehalten hat, ihre Verwaltung und Unterhaltung auf engere Kommunalverbände auf Grund der mit diesen zu treffenden Vereinbarungen zu übertragen. Das scheint auch in größerem Umfange geschehen zu sein (vergl. unten Tab. 1.). Landesbauinspektoren befinden sich zur Zeit in Münster, Dortmund, Hagen, Siegen, Meschede, Soest, Paderborn, Bielefeld und Bochum.

Regierungsbezirk Kassel: Regulativ über die Verwaltung der Landstraßen und Landwege vom 26. Oktober 1875. Organe der Wegeverwaltung sind der Landeshauptmann bzw. Landesauschuß und Kommunallandtag, neben ihm der Landesbaurat und für die örtliche Verwaltung die Landesbauinspektoren. Die Organisation entspricht also der in den meisten Provinzen bestehenden. Sie unterscheidet sich aber dadurch, daß sie ein größeres Gebiet umfaßt, nämlich außer den Landstraßen, die den Chauseen in anderen Provinzen gleichstehen¹⁾, noch sämtliche Landwege, m. a. W. die Verwaltung des gesamten Landstraßen- und Landwegebauwesens des Bezirkes. Die Unterhaltung der Landwege liegt zwar den Gemeinden ob; auf Grund der Regulative vom 11. November 1868 (G. S., S. 999) und vom 31. Dezember 1875 wird jedoch die Verwaltung einschließlich der technischen Bauleitung des gesamten Landwegebauwesens von dem Landesdirektor (Landeshauptmann) geführt²⁾. Die weitere Ausdehnung des Geschäftsbereichs erklärt auch die vergleichsweise große Zahl von Landesbauinspektoren, deren es zur Zeit zwölf gibt, und zwar in Kassel, Eschwege, Fritzlar, Fulda, Gelnhausen, Hanau, Hersfeld, Hofgeismar, Marburg, Rinteln, Rotenburg und Kirchhain.

Regierungsbezirk Wiesbaden: Reglement über die Verwaltung des Wegewesens im Bezirksverbande des Regierungsbezirkes Wiesbaden vom 21. Dezember 1875. Die Verwaltung ist ähnlich organisiert wie im Regierungsbezirk Kassel mit dem Unterschiede, daß der Gemeindewegewebau nur teilweise, nach Maßgabe der bisherigen

¹⁾ Germershausen, a. a. O. 2. Aufl. Bd. I., S. 239. — ²⁾ Germershausen, a. a. O. 2. Aufl. Bd. II., S. 633.

gesetzlichen Bestimmungen, der technischen Leitung und Aufsicht der Organe der Bezirkswegeverwaltung unterliegt. Landesbauinspektoren befinden sich in Wiesbaden, Idstein, Diez, Montabaur, Dillenburg, Frankfurt a. M., Ober Lahnstein und Hachenburg.

Rheinprovinz. Regulativ betreffend die Vereinigung der in der Rheinprovinz bestehenden Bezirksstraßenfonds und der Fonds zu der Unterhaltung der Staatsstraßen zu einem Provinzialstraßenfonds, vom 17. Januar 1876. Die in diesem Regulativ angegebenen Vorschriften für die Wegeverwaltung sind sehr allgemein gehalten, die tatsächliche Organisation entspricht aber im wesentlichen der in den meisten übrigen Provinzen bestehenden. Die von der Provinz unterhaltenen Kunststraßen heißen (wie in Posen) Provinzialstraßen; der Provinziallandtag beschließt allein darüber, welche Kunststraßen in die Zahl der Provinzialstraßen aufzunehmen oder aus dieser wieder auszuschneiden sind, jedoch bedarf es im letzteren Falle, falls es sich um bisherige Staatsstraßen handelt, der Genehmigung des Oberpräsidenten. Außer den bisherigen Staats- und Bezirksstraßen sind auch Prämienstraßen von der Provinz übernommen worden. Die örtlichen Wegebaubezirke sollen in der Regel 50–60 Straßenmeilen umfassen. Landes-

bauinspektoren, die diesen Bezirken vorstehen, gibt es fünfzehn, und zwar in Saarbrücken, Trier, Kochem, Kreuznach, Koblenz, Bonn, Prüm, Aachen (2), Cöln, Siegburg, Gummersbach, Düsseldorf, Crefeld und Kleve.

Hohenzollern: Reglement über die Verwaltung der Landstraßen und die Aufsicht über die nicht unmittelbaren Straßen in den Hohenzollernschen Landen, vom 26. November 1877. Die gesamte Verwaltung untersteht dem Vorsitzenden des Landesausschusses, dem ein Landesbaumeister (jetzt Landesbaurat) beigegeben ist. Eine besondere örtliche Wegeverwaltung besteht nicht. Die Landstraßen zerfallen in Hohenzollern in unmittelbare und mittelbare je nach dem Grade ihrer Wichtigkeit für den Verkehr¹⁾. Die Bestimmungen darüber, zu welcher Gruppe eine Landstraße gehört, hat der Kommunallandtag zu treffen (§ 2 des unten genannten Gesetzes). Die ehemaligen Staatsstraßen sind unmittelbare Landstraßen, sie unterliegen der Fürsorge des Landeskommunalverbandes (§ 3). Die Fürsorge für Anlage und Unterhaltung der mittelbaren Landstraßen liegt den Gemeinden ob, es werden aber hierzu von dem Landeskommunalverbände Aversalbeiträge geleistet (§ 7); dieser führt auch die Aufsicht über sie (§ 10).

III. Statistik.

Statistische Nachrichten über den Stand oder die Entwicklung des Chausseebaues in Preußen sind aus älterer Zeit sehr dürftig und auch aus heutiger Zeit noch nicht in dem wünschenswerten Umfange vorhanden. Die älteste uns bekannte preußische Chausseestatistik findet sich in den „Tabellen und amtlichen Nachrichten über den preußischen Staat für das Jahr 1849“, Band IV. Die Chausseestatistik im 1. Jahrgange des „Jahrbuchs für die amtliche Statistik des preußischen Staats“ vom Jahre 1863, S. 500, bezieht sich auf das Ende des Jahres 1862. Ihre Grundlagen sind topographischer Art, d. h. die Straßenlängen wurden nicht besonders erfragt, sondern auf den vom Statistischen Bureau damals geführten, durch Eintragung der von den Bezirksregierungen angegebenen Änderungen nach Möglichkeit vervollständigten Karten gemessen. Daß eine solche Statistik nur ungenaue Ergebnisse liefern konnte, liegt auf der Hand. Der schwankende Rechtsbegriff der Chausseen, der noch volle 25 Jahre weiter der Statistik die Arbeit erschwerte, trat hinzu. Immerhin entbehren die Zahlen nicht eines gewissen, wenn auch mehr geschichtlichen Interesses; wir lassen die betreffende Nachweisung daher hier auszugsweise folgen, und zwar unter Beibehaltung der damals gewählten, von der jetzigen amtlichen abweichenden Reihenfolge der Provinzen und Bezirke. Die Längeangaben in preußischen Meilen sind in Kilometer (1 Meile = 7,5 km) umgerechnet, ebenso sind die in der Tabelle enthaltenen Angaben über Eisenbahnen und Wasserstraßen fortgelassen worden. Es waren vorhanden zu Ende 1862

in den Regierungs- bezirken, Provinzen	Staats- straßen	Bezirks- und Kreis- straßen	Ge- meinde- straßen	Aktien-, Berg- werks- und andere Privat- straßen	insgesamt
	km	km	km	km	km
Gumbinnen	590,3	24,0	—	19,5	633,8
Königsberg	612,8	403,5	—	9,0	1 025,3
Danzig	419,3	85,5	5,3	—	510,1
Marienwerder	470,3	724,5	30,0	—	1 224,8
Preußen	2 092,7	1 237,5	35,3	28,5	3 394,0
Bromberg	309,8	427,5	—	—	737,3
Posen	331,8	969,0	—	6,0	1 356,8
Posen	691,6	1 396,5	—	6,0	2 094,1

noch: in den Regierungs- bezirken, Provinzen und im Staate	Staats- straßen	Bezirks- und Kreis- straßen	Ge- meinde- straßen	Aktien-, Berg- werks- und andere Privat- straßen	insgesamt
	km	km	km	km	km
Küslin	573,0	522,8	—	—	1 095,8
Stettin	525,8	348,0	—	2,3	876,1
Stralsund	149,3	204,8	—	—	354,1
Pommern	1 248,1	1 075,6	—	2,3	2 326,0
Potsdam	1 008,8	390,8	—	435,0	1 834,6
Frankfurt	448,5	525,0	—	251,3	1 224,8
Brandenburg	1 457,3	915,8	—	686,3	3 059,4
Liegnitz	990,8	40,5	—	226,5	1 257,8
Breslau	901,5	161,3	—	462,8	1 525,6
Oppeln	507,0	396,0	—	245,3	1 148,3
Schlesien	2 399,3	597,8	—	934,6	3 931,7
Magdeburg	630,0	587,3	201,0	90,0	1 508,3
Merseburg	806,8	141,8	3,0	85,5	1 036,6
Erfurt	431,8	87,8	300,0	—	819,1
Sachsen	1 867,6	816,9	504,0	175,5	3 364,0
Minden	491,3	403,5	174,0	—	1 068,8
Münster	455,3	333,8	199,5	9,0	997,6
Arnsberg	1 204,5	279,8	441,0	86,3	2 011,6
Westfalen	2 151,1	1 017,1	814,5	95,3	4 078,0
Düsseldorf	751,5	570,0	101,3	48,0	1 470,8
Cöln	312,0	520,5	36,8	—	869,3
Aachen	229,5	627,0	234,8	72,0	1 163,3
Koblenz	534,0	472,5	136,5	42,8	1 185,8
Trier	518,3	645,8	65,3	—	1 229,4
Sigmaringen	195,8	—	73,5	—	269,3
Rheinland	2 541,1	2 835,8	648,2	162,8	6 187,9
im Staate	14 448,8	9 893,0	2 002,0	2 091,3	28 435,1

Die vorstehenden Angaben blieben volle 12 Jahre lang ohne Nachprüfung. Erst der 4. Jahrgang des „Jahrbuchs für die amtliche Statistik des preußischen Staats“ vom Jahre 1876 brachte neue Zahlen, die den Stand der Staatschauseen vom 1. Januar 1875 und den der übrigen Chausseen vom 1. Januar 1874

¹⁾ Vergl. § 1 des Gesetzes betreffend die Teilnahme an den Kosten des Baues und der Unterhaltung der Landstraßen in den Hohenzollernschen Landen, vom 5. Januar 1878 (G.S. S. 5).

darstellen sollen. Die betreffende Tabelle; die textlich nicht erläutert ist, findet sich auf Seite 327 des ersten Teils des „Jahrbuchs.“ Die Angaben für 1862 sind darin zum Vergleiche neben die für 1874 und 1875 gestellt worden. Die Vergleichung läßt sich aber leider nur für die Staatschaussees durchführen; denn bei den übrigen Chaussees ist 1874 eine ganz andere Gruppierung als 1862 gewählt worden, so daß die Gegenüberstellung beider Zahlenreihen unmöglich ist. Wie weit die angeführten Zahlen den Tatsachen entsprechen, läßt sich auch hier nicht feststellen; der Wahrheit am nächsten dürften wohl die Angaben über die Staatsstraßen kommen, die deshalb auch weiter unten noch besonders berücksichtigt worden sind. Beachtenswert ist die Zusammenstellung aber deshalb, weil sie den Stand des preußischen Chausseenetzes kurz vor dessen Übergang auf die Selbstverwaltung darstellt. Die Meilen sind wiederum in km umgerechnet worden. Es waren demnach vorhanden:

im Staate, in den Provinzen und Regierungs- bezirken	Staats- chaussees am 1. Januar 1875	andere Chaussees am 1. Januar 1874	ins- gesamt (einschl. Berg- werks- straßen) 1874/75	ins- gesamt 1862	ins- gesamt 1862
	km	km	km	km	km
Staat: jetz. Umfangs	22 103	6 761 ¹⁾	20 199	49 169 ¹⁾	
alte Provinzen	14 804	6 761	15 825	37 476	28 435
Provinzen:					
Ostpreußen	1 559	—	2 050	3 609	1 659
Westpreußen	907	—	1 670	2 577	1 735
Brandenburg mit Berlin	1 446	—	2 440	3 886	3 059
Pommern	1 379	294	1 297	2 970	2 326
Posen	698	2 178	258	3 134	2 094
Schlesien	2 113	—	2 962	5 134 ⁴⁾	3 932
Sachsen	1 993	—	2 124	4 133 ⁵⁾	3 364
Schleswig-Holstein	1 476	—	491	1 967	
Hannover	3 229	—	3 883	7 132 ⁶⁾	
Westfalen	2 190	233	2 341	4 772 ⁷⁾	4 078
Hessen-Nassau	2 594	6 128 ⁸⁾	—	8 722	
Rheinland	2 302	4 056	682	7 044 ⁹⁾	5 919
Hohenzollern	217	68 ⁹⁾	—	285	269
Regierungs- bezirke:					
Königsberg	845	—	1 288	2 133	634
Gumbinnen	714	—	762	1 476	1 025
Danzig	419	—	436	855	510
Marienwerder	488	—	1 234	1 722	1 225
Berlin	57	—	—	57	
Potsdam	959	—	1 292	2 251	1 834
Frankfurt	430	—	1 148	1 578	1 225
Stettin	537	—	530	1 067	876
Köslin	692	—	767	1 459	1 096
Stralsund	150	294	—	444	354
Posen	368	1 477	214	2 059	1 357
Bromberg	330	701	44	1 075	737
Breslau	754	—	1 165	1 919	1 526
Liegnitz	925	—	—	925 ⁹⁾	1 258 ⁹⁾
Oppeln	434	—	1 797	2 290 ⁴⁾	1 148
Magdeburg	671	—	1 321	1 992	1 508
Merseburg	839	—	455	1 310 ⁶⁾	1 037
Erfurt	483	—	348	831	819
Schleswig	1 476	—	491	1 967	

¹⁾ ohne 6 128 km Vizinalstraßen in Hessen-Nassau und 68 km mittelbare Straßen in Hohenzollern. — ²⁾ Vizinalstraßen. — ³⁾ mittelbare Straßen. — ⁴⁾ einschl. 59 km Bergwerksstraßen. — ⁵⁾ einschl. 16 km desgl. — ⁶⁾ einschl. 20 km desgl. — ⁷⁾ einschl. 8 km desgl. — ⁸⁾ einschl. 4 km desgl. — ⁹⁾ 1875 nur Staatschaussees, 1862 auch andere inbegriffen; daher der scheinbare Rückgang.

noch: in den Regierungs- bezirken:	Staats- chaussees am 1. Januar 1875	andere Chaussees am 1. Januar 1874	ins- gesamt (einschl. Berg- werks- straßen) 1874/75	ins- gesamt 1862
	km	km	km	km
Hannover	485	—	804	1 309 ⁴⁾
Hildesheim	844	—	564	1 408
Lüneburg	733	—	1 033 ³⁾	1 766
Stade	578	—	529 ³⁾	1 107
Osnabrück	416	—	730	1 146
Aurich	173	—	223	396
Münster	491	—	792	1 283
Minden	497	—	835	1 332
Arnsberg	1 202	233	714	2 157 ⁵⁾
Kassel	1 504	4 508 ¹⁾	—	6 012
Wiesbaden	1 090	1 620 ¹⁾	—	2 710
Koblenz	555	751	175	1 481
Düsseldorf	772	794	194	1 760
Cöln	265	774	17	1 056
Trier	486	929	—	1 415
Aachen	224	808	296	1 332 ⁶⁾
Sigmaringen	217	68 ²⁾	—	285

Es mag genügen, diese Zahlen hier anzuführen als Beispiel dessen, was in älterer Zeit auf dem Gebiete der Chausseestatistik geschehen ist; es erübrigt sich, näher darauf einzugehen, da unsere Aufgabe sich auf die Beobachtung des Chausseenetzes unter der Herrschaft der Selbstverwaltung beschränkt.

Eine neue Entwicklungsstufe der Chausseestatistik wurde angebahnt durch den Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. Mai 1879⁷⁾. Durch diesen Erlaß wurden sämtliche Regierungen und Landdrosteien angewiesen, über die in ihren Bezirken vorhandenen ausgebauten Chaussees systematische Verzeichnisse anzulegen, durch die erforderlichen Nachträge und Berichtigungen zu vervollständigen und alljährlich einzureichen. Die Grundlagen zu einer brauchbaren Statistik waren hierdurch wohl gegeben; doch scheint die Ausführung des Erlasses auf viele Schwierigkeiten gestoßen zu sein. Dennoch teilte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten 1883 am angegebenen Orte zum ersten Male eine auf Grund des erwähnten Erlasses aufgenommene Chausseestatistik für den Stand vom Anfang des Jahres 1882 mit; 1887 wurde diese Statistik ergänzt nach dem Stande vom Ende 1886⁸⁾; weiterhin brachte das „Statistische Handbuch“ noch verschiedentlich kurze Auszüge aus den Akten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten (1893, S. 307; 1898, S. 322; 1903, S. 288) sowie in etwas anderer Form das „Statistische Jahrbuch für den preußischen Staat“ für 1903 (S. 107). Die neueste Darstellung hat das Chausseewesen im Zentralblatt der Bauverwaltung, Jahrgang 1905, S. 361 erfahren. Allerdings ist diese Darstellung eine äußerst knappe; sie beschränkt sich auf 1 1/2 Seiten teils Zahlen, teils Text. Dennoch wurde sie allein der vorliegenden Arbeit zu Grunde gelegt, weil sie die vollständigsten Angaben bietet, die z. Z. überhaupt vorhanden sind. Die früheren amtlichen Veröffentlichungen sollen ganz unberücksichtigt bleiben, weil sie, wie das Arbeitsministerium in seiner neuesten Statistik selbst bemerkt, in vieler Beziehung ungenaue Zahlen bringen; namentlich hat sich herausgestellt, daß in den früher benutzten, von den Provinzialbehörden beigebrachten Unterlagen ein großer Teil der Guts-, Gemeinde-, Aktien- und Privatchaussees nicht

¹⁾ Vizinalstraßen. — ²⁾ mittelbare Straßen. — ³⁾ Stand vom 1. Januar 1873. — ⁴⁾ einschl. 20 km Bergwerksstraßen. — ⁵⁾ einschl. 8 km desgl. — ⁶⁾ einschl. 4 km desgl. — ⁷⁾ Vergl. Zentralblatt der Bauverwaltung, Jahrgang 1883, S. 153. — ⁸⁾ Zentralblatt der Bauverwaltung, Jahrgang 1887, S. 494.

berücksichtigt war. Die jetzt veröffentlichten Zahlen beruhen dagegen auf sorgfältigen Ermittlungen. Einen sehr großen Vorzug hatten sämtliche ältere Darlegungen allerdings vor der neuesten voraus: sie brachten Zahlenangaben nicht nur für die Provinzen und den Staat, sondern auch für die Regierungsbezirke. Es ist außerordentlich bedauerlich, daß diese Zergliederung in der neuesten und gerade der zuverlässigsten Veröffentlichung unterblieben ist. Das ganze Gebiet ist von so hoher Bedeutung, daß es sich wohl verlohnte, den Dingen bis in die einzelnen Kreise hinein nachzuspüren. Man werfe nur einen Blick in den einen oder anderen Kreisetat, um zu erkennen, welche hervorragende Stelle darin die Kreischausseen einzunehmen pflegen. Wenn aber das zunächst nicht zugänglich erschien, so wäre doch wenigstens eine Darstellung nach Regierungsbezirken, wie das bisher immer geschehen war, erwünscht

gewesen. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten deutet weiter an, daß bei der Angabe der Kosten des Chausseebaues die von den Unterverbänden, namentlich den Kreisen und sonstigen Wegeverbänden, verausgabten Gelder nicht mit in Rechnung gezogen, daß aber über diese Ausgaben Erhebungen angeordnet sind, die im Vereine mit der Bestandsaufnahme am 1. Oktober 1905 dem Ministerium eingereicht werden sollten. Demnach wäre vielleicht die Hoffnung nicht grundlos, daß wir später eine ausführlichere Chausseebaustatistik erhalten, als sie uns jetzt vorliegt.

Die gegenwärtige Statistik umfaßt den Zeitraum von 1876-1900. Den Bestand und die Entwicklung der preußischen Chausseen in diesem Zeitraume zeigt die nachfolgende Tabelle 1, die ohne Änderung dem Zentralblatt der Bauverwaltung entnommen ist.

Die Länge der in Preussen vorhandenen ausgebauten Chausseen in den Jahren 1876, 1891, 1895 und 1900.

Provinzen. Staat.	Provinzialchausseen km				Kreischausseen km				Guts- und Gemeinde- chausseen km				Aktien- und sonstige Privatchausseen km			
	1. 1. 1876	1. 4. 1891	1. 4. 1895	1. 4. 1900	1. 1. 1876	1. 4. 1891	1. 4. 1895	1. 4. 1900	1. 1. 1876	1. 4. 1891	1. 4. 1895	1. 4. 1900	1. 1. 1876	1. 4. 1891	1. 4. 1895	1. 4. 1900
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Ostpreußen	1 574	1 875	1 884	1 863	2 190	3 362	3 769	4 310	14	20	114	113	37	6	6	5
Westpreußen	962	986	986	985	1 755	2 931	3 377	3 723	42	115	116	244	—	1	2	28
Brandenburg	1 397	1 423	1 423	1 423	1 804	4 186	4 869	5 588	190	439	393	453	493	119	119	117
Pommern	1 606	1 641	1 640	1 631	1 469	2 420	2 839	3 380	13	129	163	203	2	5	5	7
Posen	3 004	3 598	3 820	4 164	603	131	147	17	19	8	8	8	30	—	—	—
Schlesien	2 125	2 181	2 181	2 199	2 073	5 759	6 629	7 695	83	372	473	758	1 293	1 434	1 347	1 356
Sachsen	1 993	1 948	1 939	1 932	1 226	2 592	2 775	3 596	1 194	1 512	1 643	2 803	354	316	316	254
Schleswig-Holstein ¹⁾	1 429	2 504	2 568	2 805	—	11	346	690	—	995	784	713	—	45	41	15
Hannover	3 269	3 288	3 288	3 288	4 463	6 803	7 372	8 572	1 241	2 507	3 352	3 907	71	100	135	157
Westfalen	2 455	2 483	2 484	2 488	1 415	2 304	2 497	3 178	1 358	1 983	2 515	2 714	70	75	83	88
Hessen-Nassau ²⁾	2 649	2 815	2 820	2 814	4 574	5 022	5 114	5 219	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheinprovinz	6 417	6 856	6 897	6 910	149	120	116	134	967	1 270	1 327	2 805	131	140	131	268
Hohenzollern	217	229	229	229	68	89	96	96	531	565	565	565	—	—	—	—
Staat	29 097	31 827	32 159	32 731	21 794	35 730	39 946	46 198	5 652	9 915	11 453	15 286	2 481	2 241	2 185	2 295

¹⁾ Bei Schleswig-Holstein haben sich in den Spalten 6 bis 17 nicht durchweg zuverlässige Zahlen ermitteln lassen. — ²⁾ Bei Hessen-Nassau sind die in Spalte 6 bis 9 aufgeführten Chausseen sogenannte „Vizinalwege“, die ebenso wohl als Kreis- wie als Gemeindechausseen angesehen werden können.

Nach der Tabelle 1 betrug die Gesamtlänge der Chausseen Kilometer

in	1876	1891	1895	1900
Ostpreußen	3 815	5 263	5 773	6 291
Westpreußen	2 759	4 033	4 431	4 980
Brandenburg	3 884	6 167	6 804	7 581
Pommern	3 090	4 195	4 647	5 221
Posen	3 656	3 737	3 975	4 189
Schlesien	5 579	9 746	10 630	12 008
Sachsen	4 767	6 368	6 673	8 585
Schleswig-Holstein ¹⁾	1 429	3 555	3 739	4 223
Hannover	9 044	12 698	14 147	15 924
Westfalen	5 298	6 845	7 579	8 468
Hessen-Nassau ²⁾	7 223	7 837	7 934	8 033
Rheinprovinz	7 664	8 386	8 471	10 117
Hohenzollern	816	833	890	890
im Staate	59 024	79 713	85 743	96 510

Betrachten wir zunächst den Stand der Chausseen nach den neuesten Erhebungen: Am 1. April 1900 gab es nach unserer Tabelle im preußischen Staate insgesamt 96 510 km ausgebaute Chausseen, ausschließlich der städtischen Chausseestrecken, wie oben erwähnt. Um die Bedeutung dieser Zahl zu erkennen, möge man sich vergegenwärtigen, daß die Länge der preußischen vollspurigen Eisenbahnen (Staats- und Privatbahnen sowie Haupt- und Nebenbahnen zusammengenommen) zur gleichen Zeit nur 29 463 km betrug. Wenn auch die Verkehrsbedingungen auf Eisenbahnen und Chausseen von so grundverschiedener wirtschaftlicher Art und

Bedeutung sind, daß eine Nebeneinanderstellung der Längen dieser beiden Verkehrsmittel wenig besagen will, so mag dieser rohe Vergleich doch immerhin zeigen, daß neben dem wichtigsten Verkehrsmittel, den Eisenbahnen, doch auch die Chausseen keine so untergeordnete Stellung einnehmen, wie es im Zeitalter der Eisenbahnen auf den ersten Blick vielleicht scheinen könnte. Fast 100 000 km Kunststraßen, für deren Ausbau seit 25 Jahren allein von den Provinzialverbänden nahezu 750 Millionen Mark aufgewendet worden sind, bilden immerhin eine Größe in unserem Verkehrsleben, die nicht übersehen oder gar, wie es mitunter geschehen ist, als überlebt abgetan werden kann. Es ist vielleicht nicht ganz überflüssig, das einmal auszusprechen gegenüber einer weitverbreiteten Ansicht, die dem Verkehrswesen eine Zukunft nur auf dem Gebiete der Eisenbahnen und allenfalls dem der Wasserstraßen zugestehen will.

Unter den preußischen Provinzen finden wir 1900 der Länge des Chausseenetzes nach Hannover mit 15 924 km oben an. An Eisenbahnen besaß Hannover 2 557 km und stand damit erst an fünfter Stelle. Es folgt Schlesien mit 12 008 km Chausseen und 3 935 km Eisenbahnen, der größten Länge, die eine Provinz aufzuweisen hat. An dritter Stelle kommt die Rheinprovinz mit 10 117 km Chausseen und 3 648 km Eisenbahnen, danach Sachsen mit 8 585 km Chausseen und 2 724 km Eisenbahnen, Westfalen mit 8 468 km Chausseen und 2 453 km Eisenbahnen, Hessen-Nassau mit 8 033 km Chausseen und 1 682 km Eisenbahnen. Hier erscheint das Verhältnis der Chausseen zu den Eisenbahnen für die ersteren

¹⁾ und ²⁾ s. die gleichen Anmerkungen zu Tab. 1.

sehr günstig. Anders ist es wieder in der nächstfolgenden Provinz Brandenburg, die 7581 km Chausseen und 3450 km Eisenbahnen besitzt. Man darf dabei allerdings nicht vergessen, daß diese Provinz von allen Seiten durch Eisenbahnen durchschnitten wird, die nach ihrem wichtigsten Knotenpunkte, nach Berlin, eilen, während letzteres eine so überragende Bedeutung als Knotenpunkt für Chausseen doch nicht besitzt. Überdies scheidet Berlin selbst ebenso wie seine Nachbarstädte Charlottenburg, Schöneberg und Rixdorf mit den dort etwa vorhandenen Chausseen aus der Statistik überhaupt aus. Es folgen Ostpreußen mit 6291 km Chausseen und 2126 km Eisenbahnen, danach Pommern mit 5221 km Chausseen und 1816 km Eisenbahnen. Das Verhältnis würde sich hier für die Chausseen ungünstiger gestalten, wenn die in Pommern zahlreich vorhandenen Kleinbahnen zu der obigen Länge der Eisenbahnen hinzugerechnet würden. Westpreußen hat 4980 km Chausseen und 1543 km Eisenbahnen, Schleswig-Holstein 4223 km Chausseen und 1370 km Eisenbahnen, von Hohenzollern abgesehen, die geringste Zahl von allen Provinzen. An letzter Stelle steht endlich Posen, das nur 4189 km Chausseen besitzt, aber eine Eisenbahnlänge von 2069 km hat. Das kleine Hohenzollern hat in Anbetracht seines geringen Umfanges ein sehr dichtes Chausseenetz, nämlich 890 km, daneben eine Eisenbahnlänge von 91 km.

Es zeigt sich danach, daß die einzelnen Provinzen sehr große Unterschiede in der Ausdehnung ihres Chausseenetzes aufweisen, auch wenn man den verschiedenen großen Flächeninhalt der Provinzen berücksichtigt, was natürlich geschehen muß. Immerhin sind die Unterschiede verhältnismäßig doch noch geringer als die in der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes bestehenden. Vergleicht man nämlich

die beiden äußersten Zahlen mit einander (Hohenzollern ausgeschlossen), so ergibt sich, daß bei den Eisenbahnen die Kilometerlänge der am reichsten ausgestatteten Provinz die der am schwächsten mit Eisenbahnen versehenen um 34,8 v. H. übersteigt, während bei den Chausseen die entsprechende Zahl nur 26,3 v. H. beträgt. Indessen dürfen aus dieser Vergleichung nicht zu weitgehende Schlüsse gezogen werden. etwa derart, als ob der Bau von Chausseen sich mehr dem Verkehrsbedürfnisse anpaßte als der von Eisenbahnen; das Verkehrsbedürfnis ist bei beiden eben zu verschieden, um mehr als einen ganz äußerlichen Vergleich zuzulassen. In der einen Provinz werden die Massengüter in großen Mengen erzeugt und versendet, wie z. B. im oberschlesischen oder im rheinisch-westfälischen Kohlenrevier, und dort überragt dann die Wichtigkeit der Eisenbahnen die der Chausseen viel mehr als in anderen Gegenden. Solche Gebiete müssen daher ganz besonders reich mit Bahnen ausgestattet werden und sind es auch, wodurch natürlich der Unterschied in der Kilometerzahl zwischen der eisenbahnreichsten und -ärmsten Provinz größer werden muß. Bei den Chausseen, die mehr dem Nahverkehre dienen, bestehen so tiefgreifende wirtschaftliche Unterschiede nirgends. Wenn wir eine Chausseeverkehrsstatistik hätten, wozu nur aus ältester Zeit (1816, 1858 und 1861) amtlich der Versuch gemacht, später aber nicht wiederholt worden ist, so wären wir in der Lage, eine Entscheidung darüber zu treffen, ob der Chausseebau mit dem Verkehrsbedürfnisse Schritt gehalten hat oder nicht.

War die Gesamtlänge der Chausseen in den einzelnen Provinzen schon eine sehr verschiedene, so wird das Bild noch bunter, wenn man ihre vier Gruppen betrachtet, wozu man außer der Tab. 1 auch die Tab. 2 vergleichen möge.

Anteil der einzelnen Gruppen an der Gesamtlänge der preussischen Chausseen *).

Provinzen. Staat.	Provinzialchausseen v. H.				Kreischausseen v. H.				Guts- und Gemeindechausseen v. H.				Aktien- und sonstige Privatchausseen v. H.			
	1876	1891	1895	1900	1876	1891	1895	1900	1876	1891	1895	1900	1876	1891	1895	1900
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Ostpreußen	41,26	35,63	32,63	29,61	57,40	63,88	65,29	68,51	0,37	0,38	1,98	1,80	0,97	0,11	0,10	0,08
Westpreußen	34,87	24,45	22,00	19,78	63,61	72,68	75,36	74,76	1,52	2,85	2,59	4,90	—	0,02	0,05	0,56
Brandenburg	35,97	23,07	20,91	18,77	46,45	67,88	71,56	73,71	4,89	7,12	5,78	5,98	12,69	1,93	1,75	1,54
Pommern	51,97	39,12	35,29	31,24	47,54	57,69	61,09	64,74	0,42	3,07	3,51	3,89	0,07	0,12	0,11	0,13
Posen	82,17	96,28	96,10	99,40	16,49	3,51	3,70	0,41	0,52	0,21	0,20	0,19	0,82	—	—	—
Schlesien	38,09	22,38	20,52	18,32	37,25	59,09	62,36	64,08	1,49	3,82	4,45	6,31	23,17	14,71	12,67	11,29
Sachsen	41,81	30,59	29,06	22,50	25,72	40,70	41,58	41,89	25,05	23,75	24,62	32,65	7,42	4,96	4,74	2,96
Schleswig-Holstein	100,00	70,44	68,68	66,42	—	0,31	9,25	16,34	—	27,99	20,97	16,88	—	1,26	1,10	0,36
Hannover	86,15	25,89	23,24	20,65	49,35	53,58	52,11	53,83	13,72	19,74	23,09	24,53	0,78	0,79	0,96	0,99
Westfalen	46,84	36,27	32,77	29,38	26,71	33,66	32,95	37,58	25,63	28,97	33,13	32,05	1,32	1,10	1,10	1,04
Hessen-Nassau . . .	36,67	35,92	35,54	35,03	63,33	64,08	64,46	64,97	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheinprovinz	83,73	81,76	81,42	68,30	1,94	1,48	1,37	1,32	12,62	15,14	15,66	27,78	1,71	1,67	1,55	2,65
Hohenzollern	26,59	25,93	25,73	25,78	8,33	10,08	10,79	10,79	65,08	63,99	63,48	63,48	—	—	—	—
Staat	49,80	39,93	37,50	33,91	36,92	44,82	46,59	47,87	9,58	12,44	13,26	15,84	4,20	2,81	2,55	2,38

*) Die Bemerkungen zu der Tab. 1 sind auch hier zu beachten.

Nach der Tab. 2 hatten 1900 den Hauptanteil der Kunststraßen die 46198 km Kreischausseen mit 47,87 v. H. sämtlicher Chausseen. An zweiter Stelle standen die Provinzialchausseen mit 32731 km oder 33,91 v. H. Es folgten die Guts- und Gemeindechausseen mit 15286 km oder 15,84 v. H. und endlich die Aktien- und sonstigen Privatchausseen mit 2295 km oder 2,38 v. H. In Preußen ruht also fast der gesamte Chausseebau auf den Schultern der Kommunalverbände. Immerhin erscheint in einigen Provinzen auch die private Unternehmung auf diesem Gebiete in nennenswertem Umfange tätig. Das ist vor allem in Schlesien der Fall, wo 1356 km Privatchausseen vorhanden waren, die 11,29 v. H. sämtlicher Chausseen der Provinz ausmachten, erheblich mehr als die Guts- und Gemeindechausseen, deren es hier nur 758 km oder 6,31 v. H. gab. Die anderen

Provinzen treten hinter Schlesien weit zurück; erwähnenswert sind noch die Rheinprovinz mit 268 km oder 2,65 v. H. und Sachsen mit 254 km oder 2,96 v. H. Die übrigen Provinzen bleiben unter dem Staatsdurchschnitte. Nur zwei von ihnen, nämlich Hannover mit 157 km und Brandenburg mit 117 km, überschreiten die Länge von 100 km, die übrigen stehen weit darunter; Posen, Hessen-Nassau und Hohenzollern besitzen überhaupt keine Privatchausseen.

Während im Staatsdurchschnitte die Kreischausseen überwiegen, ist das in mehreren Provinzen doch nicht der Fall. Am weitesten treten sie in Posen zurück, das nur 17 km Kreischausseen besitzt, 0,41 v. H. sämtlicher Chausseen der Provinz. Nicht viel größer ist der Anteil der Kreischausseen in der Rheinprovinz, nämlich 1,32 v. H. bei einer

Länge von 134 km. Auch in Hohenzollern ist diese Gruppe schwach vertreten, nämlich mit 96 km und einem Anteil von 10,79 v. H. Etwas stärker, aber noch immer verhältnismäßig schwach, tritt sie in Schleswig-Holstein hervor, wo ihre Länge 690 km, ihr Anteil 16,34 v. H. betrug; doch sei hiernochmals darauf hingewiesen, daß die Zahlen für Schleswig-Holstein nicht zuverlässig sind. In den übrigen Provinzen überwiegen die Kreischausseen die anderen Gruppen, und zwar am stärksten im Osten. Voran steht Westpreußen, dessen Chausseenetz zu fast drei Vierteln im Besitz der Kreise ist; die Zahlen sind 3 723 km oder 74,76 v. H. Fast das gleiche Verhältnis besteht in Brandenburg mit 5 588 km oder 73,71 v. H. Es folgt Ostpreußen mit 4 310 km oder 68,51 v. H. Nun würde allerdings eine westliche Provinz, nämlich Hessen-Nassau, aufzuführen sein mit 5 219 km oder 64,97 v. H.; hier sind aber die sogenannten „Vizinalwege“ sämtlich als Kreischausseen in der Statistik angesehen worden, obgleich sie ebenso unter die Gemeindechausseen hätten gerechnet werden können. Der Einheitlichkeit halber hat hier das Ministerium der öffentlichen Arbeiten Gemeindechausseen überhaupt nicht aufgeführt, sondern sämtliche Vizinalwege als Kreischausseen angesehen, was dann deren hohe Zahl bedingt. Auf Hessen-Nassau folgt Pommern mit 3 380 km Kreischausseen oder 64,74 v. H., dann Schlesien mit 7 695 km oder 64,08 v. H., weiter Hannover mit 8 572 km oder 53,83 v. H., dann Sachsen mit 3 596 km oder 41,89 v. H. und schließlich Westfalen mit 3 178 km oder 37,53 v. H.

Von großem Interesse wäre es, festzustellen, wieviele von diesen Kreischausseen sogenannte „Interessentenchausseen“ sind. Die eigentümliche Einrichtung der Interessentenchausseen, die namentlich den Osten der Monarchie zweifellos mit mancher Chaussee versorgt hat, die sonst ungebaut geblieben wäre¹⁾, ist wenig bekannt und statistisch unseres Wissens nie beleuchtet. Sie verdankt ihre Entstehung der Durchführung des steuer-technischen Grundsatzes der Besteuerung nach dem Vorteile. Die Kreischausseen wurden nämlich vom Kreise erbaut, gingen auch in das Eigentum des Kreises über; die Baukosten trug aber nicht der Kreis bzw. jeder Kreisangehörige nach dem sonst bei Kreislasten meist üblichen Umlagemaßstabe, dem die direkten Staatssteuern zu Grunde liegen, sondern eine beschränkte Anzahl von Interessenten, und zwar die Anlieger bzw. deren Nachbarn nach Maßgabe ihres Interesses an der zu erbauenden Chaussee. Es wurden also die einzelnen Kreisteile sehr verschieden hoch, zum Teil gar nicht belastet, und ausschlaggebend für die Höhe der Belastung war allein der Vorteil, den die Kreisangehörigen von der Verkehrserleichterung erwarten durften. Es ist anzunehmen, daß die Interessentenchausseen vielfach einem geradezu zwingenden Bedürfnisse, namentlich in den ärmeren Kreisen, entsprachen; denn sie entstanden, trotzdem die Abgrenzung der Umlagestufen je nach dem Vorteile des einzelnen Interessenten äußerst schwierig war, und trotzdem es für die ganze Einrichtung vor 1872 in Preußen überhaupt an einer festen gesetzlichen Grundlage fehlte. In anderen Bundesstaaten, so in Baden, Bayern, Oldenburg, war der Grundsatz der Belastung nach dem Interesse bereits verschiedentlich anerkannt. Für Preußen geschah das aber erst durch die Kreisordnung vom 13. Dezember 1872, deren § 13 bestimmt: „Sofern es sich um Kreiseinrichtungen handelt, welche in besonders hervorragendem oder in besonders geringem Maße einzelnen Kreisteilen zugute kommen, kann der Kreistag beschließen, für die Kreisangehörigen dieser Kreisteile eine nach Quoten der Kreisabgaben²⁾ zu bemessende

¹⁾ Vergl. darüber Fr. J. Neumann, Die progressive Einkommensteuer im Staats- und Gemeindehaushalt; Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. VIII, 1874. — ²⁾ abgeändert durch das Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893 § 91 Nr. 3 dahin, daß auch ein anderer Maßstab gewählt werden kann.

Mehr- oder Minderbelastung eintreten zu lassen.“ Man sollte annehmen, daß nunmehr, wo ihnen eine feste Rechtsgrundlage gegeben worden ist, die Interessentenchausseen noch viel weitere Ausdehnung gefunden haben als früher. Darüber fehlt es aber, wie bemerkt, an jeder Nachricht. Das ist umso mehr zu bedauern, als diese Frage auch für die Finanzwissenschaft, insbesondere die Steuerlehre, durchaus nicht unwichtig ist. Da aber die Statistik des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Interessentenchausseen nicht besonders kenntlich gemacht hat und das von privater Seite kaum erschöpfend nachzuholen ist, so müssen wir uns bescheiden.

Nächst den Kreischausseen haben die Provinzialchausseen mit 33,91 v. H. den größten Anteil an den Chausseelängen; ihre Gesamtlänge betrug 1900 in Preußen 32 731 km. Auch hier weichen die einzelnen Provinzen oft weit vom Staatsdurchschnitt ab. Während im Staatsdurchschnitt ungefähr der dritte Teil der Chausseen sich im Besitze der Provinzen befindet, ist das in Posen bei nicht weniger als 99,40 v. H. der Fall; von den 4 189 km Chausseen, die Posen besitzt, sind allein 4 164 km Provinzialstraßen. Bedeutend über dem Durchschnitt steht der Anteil der Provinzialchausseen auch in der Rheinprovinz, wo er 68,30 v. H. betrug bei 6 910 km Länge. Ähnlich steht Schleswig-Holstein da mit 2 805 km oder 66,42 v. H. In diesen Provinzen überwiegt die Länge der Provinzialchausseen die der anderen; in den folgenden rücken sie an die zweite oder, wie in Sachsen und Hannover, sogar an die dritte Stelle. In Hessen-Nassau sind 2 814 km oder 35,03 v. H. Provinzialchausseen, in Pommern 1 631 km oder 31,24 v. H., in Ostpreußen 1 863 km oder 29,61 v. H., in Westfalen 2 488 km oder 29,38 v. H., in Hohenzollern 229 km oder 25,73 v. H., in Sachsen 1 932 km oder 22,50 v. H., in Hannover 3 288 km oder 20,65 v. H., in Westpreußen 985 km oder 19,78 v. H., in Brandenburg 1 423 km oder 18,77 v. H. und endlich in Schlesien 2 199 km oder 18,32 v. H.

Die Guts- und Gemeindechausseen haben im Staatsdurchschnitt bei einer Länge von insgesamt 15 286 km zwar nur einen Anteil von 15,34 v. H. aufzuweisen; sie sind aber in einzelnen Provinzen sehr viel stärker vertreten. Voran steht das kleine Hohenzollern, wo diese Gruppe mit 565 km und 63,48 v. H. den weitaus größten Teil sämtlicher Chausseen ausmacht. Es folgt Sachsen mit 2 803 km oder 32,65 v. H. und Westfalen mit 2 714 km oder 32,05 v. H. Auch die Rheinprovinz mit 2 805 km oder 27,73 v. H. und Hannover mit 3 907 km oder 24,53 v. H. besitzen in bedeutenderem Umfange derartige Chausseen. In den übrigen Provinzen widmen sich die Gemeinden wenig dem Chausseebau, am wenigsten (von Hessen-Nassau aus den erwähnten Gründen abgesehen) in Posen, wo nur 8 km Guts- und Gemeindechausseen ermittelt wurden.

Nahezu die Hälfte aller Chausseen im Staate befindet sich also im Besitze der Kreise, etwas über ein Drittel in den Provinzen; rund 16 v. H. sind Guts- oder Gemeindechausseen, und der verbleibende geringe Rest von etwas über 2 v. H. befindet sich in Händen von Privatunternehmern. Das für den Staat gültige Bild erfährt in den einzelnen Provinzen erhebliche Änderungen, hauptsächlich in der Richtung, daß in verschiedenen Fällen die Provinz und vereinzelt auch die Gemeinde stärker in den Vordergrund tritt. Die Verschiedenheiten sind in den einzelnen Provinzen so bedeutend, daß sie auf eine provinzweise von einander abweichende Chausseebaupolitik hinweisen. Diese Politik tritt sofort klarer hervor, sobald man die Entwicklung des Chausseenetzes seit 1876 betrachtet, zu der wir jetzt übergehen. Zu den Tabellen 1 und 2 tritt hierfür die umstehende Tabelle 3 ergänzend hinzu.

Es wird kaum einer besonderen Bemerkung darüber bedürfen, daß die in der Tabelle 3 enthaltenen Verhältniszahlen von

Zunahme oder Abnahme (—) der Länge des preussischen Chausseenetzes in den Jahren 1876—1891, 1891—1895, 1895—1900 sowie 1876—1900.

(Tab. 3.) Provinzen. Staat.	Provinzial- chausseen		Kreischausseen		Guts- und Gemeinde- chausseen		Aktien- und sonstige Privatchausseen		Insgesamt					
	km	v. H.	km	v. H.	km	v. H.	km	v. H.	km	v. H.				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11			
Ostpreußen	1876-1891	301	19,1	1 172	53,5	6	42,9	—	31	—	83,8	1 448	38,0	
	1891-1895	9	0,5	407	12,1	94	470,0	—	0	—	0,0	510	9,7	
	1895-1900	21	1,1	541	14,4	—	0,9	—	1	—	16,7	518	9,0	
	1876-1900	289	18,4	2 120	96,8	99	707,1	—	32	—	86,5	2 476	64,9	
Westpreußen	1876-1891	24	2,5	1 176	67,0	73	173,8	—	1	—	∞	1 274	46,2	
	1891-1895	0	0,0	446	15,2	1	0,9	—	1	—	100,0	448	11,1	
	1895-1900	1	0,1	346	10,2	128	110,3	—	26	—	1 300,0	499	11,1	
	1876-1900	23	2,4	1 968	112,1	202	481,0	—	28	—	∞	2 221	80,5	
Brandenburg	1876-1891	26	1,9	2 382	132,0	249	131,1	—	374	—	75,9	2 283	58,8	
	1891-1895	0	0,0	683	16,3	—	46	—	0	—	0,0	637	10,3	
	1895-1900	0	0,0	719	14,3	60	15,3	—	2	—	1,7	777	11,4	
	1876-1900	26	1,9	3 784	209,3	263	138,4	—	376	—	76,3	3 697	95,2	
Pommern	1876-1891	35	2,2	951	64,7	116	892,3	—	3	—	150,0	1 105	35,5	
	1891-1895	1	0,1	419	17,3	34	26,4	—	0	—	0,0	452	10,8	
	1895-1900	9	0,5	541	19,1	40	24,5	—	2	—	40,0	574	12,4	
	1876-1900	25	1,6	1 911	130,1	190	1 461,5	—	5	—	250,0	2 131	69,0	
Posen	1876-1891	594	19,8	—	472	—	78,3	—	11	—	57,9	—	30	8
	1891-1895	222	6,2	—	16	—	12,2	—	0	—	0,0	—	—	238
	1895-1900	344	9,0	—	130	—	88,4	—	0	—	0,0	—	—	214
	1876-1900	1 160	38,6	—	586	—	97,2	—	11	—	57,9	—	30	8
Schlesien	1876-1891	56	2,6	3 681	177,1	289	348,2	—	141	—	10,9	4 167	74,7	
	1891-1895	0	0,0	870	15,1	101	27,2	—	87	—	6,1	884	9,1	
	1895-1900	18	0,8	1 066	16,1	285	60,3	—	9	—	0,7	1 378	13,0	
	1876-1900	74	3,5	5 617	270,3	675	813,3	—	63	—	4,9	6 429	115,2	
Sachsen	1876-1891	—	45	—	2,3	—	1 366	—	111,4	—	318	—	38	—
	1891-1895	—	9	—	0,5	—	183	—	7,1	—	131	—	0	—
	1895-1900	—	7	—	0,4	—	821	—	29,6	—	1 160	—	62	—
	1876-1900	—	61	—	3,1	—	2 370	—	193,3	—	1 609	—	100	—
Schleswig-Holstein	1876-1891	1 075	75,2	—	11	—	∞	—	995	—	45	—	∞	—
	1891-1895	64	2,6	—	335	—	3 045,5	—	211	—	21,2	—	4	—
	1895-1900	237	9,2	—	344	—	99,4	—	71	—	9,1	—	26	—
	1876-1900	1 376	96,3	—	690	—	∞	—	713	—	∞	—	15	—
Hannover	1876-1891	19	0,8	2 340	52,4	1 266	102,0	—	29	—	40,8	3 654	40,4	
	1891-1895	0	0,0	569	8,4	845	33,7	—	35	—	350,0	1 449	11,4	
	1895-1900	0	0,0	1 200	16,9	555	16,6	—	22	—	16,3	1 777	12,6	
	1876-1900	19	0,6	4 109	92,1	2 666	214,3	—	86	—	121,1	6 880	76,1	
Westfalen	1876-1891	28	1,1	889	62,8	625	46,0	—	5	—	7,1	1 547	29,2	
	1891-1895	1	0,04	193	8,4	532	26,8	—	8	—	10,7	734	10,7	
	1895-1900	4	0,2	681	27,3	199	7,9	—	5	—	6,0	889	11,7	
	1876-1900	33	1,3	1 763	124,6	1 356	99,9	—	18	—	25,7	3 170	59,9	
Hessen-Nassau	1876-1891	166	6,3	448	9,8	—	—	—	—	—	—	614	8,5	
	1891-1895	5	0,2	92	1,8	—	—	—	—	—	—	97	1,2	
	1895-1900	6	0,2	105	2,1	—	—	—	—	—	—	99	1,2	
	1876-1900	165	6,2	645	14,1	—	—	—	—	—	—	810	11,2	
Rheinprovinz	1876-1891	439	6,8	—	29	—	19,3	—	303	—	31,3	—	9	—
	1891-1895	41	0,6	—	4	—	3,3	—	57	—	4,5	—	9	—
	1895-1900	13	0,2	—	18	—	15,5	—	1 478	—	111,4	—	137	—
	1876-1900	493	7,7	—	15	—	10,1	—	1 833	—	190,1	—	137	—
Hohenzollern	1876-1891	12	5,5	21	30,9	34	6,4	—	—	—	—	67	8,2	
	1891-1895	0	0,0	7	7,9	0	0,0	—	—	—	—	7	0,8	
	1895-1900	0	0,0	0	0,0	0	0,0	—	—	—	—	0	0,0	
	1876-1900	12	5,5	28	41,2	34	6,4	—	—	—	—	74	9,0	
Staat	1876-1891	2 730	9,4	13 936	63,9	4 263	75,4	—	240	—	9,7	20 689	35,1	
	1891-1895	332	1,0	4 216	11,8	1 538	15,5	—	56	—	2,5	6 030	7,6	
	1895-1900	572	1,8	6 252	15,7	3 833	33,5	—	110	—	5,0	10 767	12,6	
	1876-1900	3 634	12,5	24 404	112,0	9 634	170,5	—	186	—	7,5	37 486	63,5	

sehr ungleichem inneren Werte, daher da nur mit Vorsicht zu benutzen sind, wo es sich um kleine absolute Zahlen handelt, wie das namentlich in den Spalten 7 und 9, welche die Guts- und Gemeinde- sowie die Privatchausseen umfassen, der Fall ist; hier muß eine geringe Verschiebung von nur wenigen Kilometern in den Verhältniszahlen sehr hohe Beträge ergeben, die nicht ohne weiteres mit denjenigen Ziffern verglichen werden dürfen, die aus der Verschiebung großer Grundzahlen berechnet worden sind. Eine Veränderung innerhalb der letzteren wird in der Regel eine viel höhere wirtschaftliche Bedeutung beanspruchen, auch wenn sie in der Verhältniszahl erheblich kleiner erscheint. Um ein Beispiel zu wählen: In Pommern haben nach der Tab. 3 die Provinzialchausseen von 1876 bis 1900 um

25 km oder 1,3 v. H. zugenommen, in Grundzahlen von 1 606 km auf 1 631 km. Hier gibt die Verhältniszahl ein brauchbares, vergleichsfähiges Bild. Weiter haben die Kreischausseen von 1 469 km auf 3 380 km, d. h. um 1 911 km oder 130,1 v. H. zugenommen. Die Verhältniszahl ist hoch; aber auch die Grundzahlen sind nicht niedrig; die Zunahme um 1 911 km ist in der Tat sehr bedeutend, sodaß auch hier die Verhältniszahl als bedeutsam wird angesehen werden können. Die Guts- und Gemeindechausseen haben sich dagegen nur um 190 km vermehrt; da aber 1876 nur 13 km, 1900 dagegen 203 km derartiger Chausseen vorhanden waren, bedeutet das eine rechnerische Vermehrung um 1 461,5 v. H.; es liegt aber auf der Hand, daß diese Verhältniszahl nicht viel besagen kann; denn die

tatsächliche Vermehrung der Guts- und Gemeindechassen ist zehnmal geringer als die der Kreischaussen, wenn sie auch in den Verhältniszahlen um mehr als elfmal größer erscheint. Mit den Aktien- und sonstigen Privatchausseen verhält es sich in Pommern ähnlich; sie haben nur um 5 km zugenommen, nämlich von 2 auf 7 km; dennoch bedeutet das eine verhältnismäßige Vermehrung um 250,0 v. H. Ähnliche Beispiele lassen sich für die meisten Provinzen aufstellen. Der Gleichmäßigkeit der Tabellen halber war es aber nicht zu umgehen, alle Verhältniszahlen zu berechnen; die vorstehenden Bemerkungen werden indessen genügen, etwaige irrige Schlussfolgerungen zu verhüten.

Im großen und ganzen bieten die Tabellen 1 bis 3 ein gutes Bild der Entwicklung des preußischen Chausseenetzes in den 25 Jahren, die es unter der Herrschaft der Selbstverwaltung steht. Für die einzelnen Provinzen wird das Bild indessen erst dann deutlich, wenn man die provinziellen Verschiedenheiten der Chausseebaupolitik berücksichtigt, wie sie in den früher erwähnten Reglements zum Ausdruck kommen. Eine Berücksichtigung der hier aufgestellten Regeln ist die notwendige Ergänzung zu den Zahlen der Tabellen. Es wird sich daher empfehlen, jede Provinz gesondert für sich zu behandeln, da eine Vergleichung der Provinzen untereinander lediglich nach den in den Tabellen enthaltenen Zahlen leicht zu Trugschlüssen verleiten kann, etwa in der Richtung, als ob die eine Provinz in der Pflege des Chausseebaues eifriger wäre als die andere. Das mag vielleicht hier und da zutreffen; aber der Statistik fehlt es für einen derartigen Schluß an jeder Unterlage; denn was die Statistik bisher auf dem Gebiete des Chausseewesens gebracht hat, ist bei weitem nicht eingehend genug, um derartige Schlüsse irgendwie zu rechtfertigen.

Betrachten wir zunächst die Entwicklung im Staate. Das gesamte Chausseenetz hat sich in dem Vierteljahrhundert von 1876 bis 1900 von 59 024 auf 96 510 km, d. h. um 37 486 km oder 63,5 v. H. vermehrt, das wäre ein durchschnittlicher Jahreszuwachs von 1 499,2 km. Davon entfällt auf den Zeitabschnitt von 1876-1891 eine Vermehrung von 20 689 km oder 35,1 v. H., auf den von 1891-1895 eine solche von 6 080 km oder 7,6 v. H. und auf den nur ein Jahr längeren von 1895 bis 1900 von 10 767 km oder 12,6 v. H. Es scheint demnach, als ob der Bau von Chausseen in neuerer Zeit eine etwas schnellere Bewegung als früher eingeschlagen habe. Der Ausdruck „Bau von Chausseen“ ist vielleicht nicht völlig genau; denn es können ja auch (vergl. das Gesetz von 1887) schon vorhandene Chausseen erst durch den Oberpräsidenten zu solchen erklärt worden sein, die damit erst Aufnahme in die vorliegende Statistik gefunden hätten. Indessen ist das gerade für die neuere Zeit, wo wohl eine bestimmte Praxis in dieser Hinsicht als feststehend angenommen werden darf, wenig wahrscheinlich. Es dürfte sich in der Tat fast ausnahmslos um den Neubau von Chausseen handeln. Auf die einzelnen Gruppen verteilte sich der Zuwachs in der Weise, daß die Provinzialchausseen von 29 097 km auf 32 731 km, d. h. um 3 634 km oder 12,5 v. H., und die Kreischaussen von 21 794 km auf 46 198 km, d. h. um 24 404 km oder 112,0 v. H. gestiegen sind. Diese Entwicklung ist höchst beachtenswert. Sie lehrt, daß die Provinzen den Neubau von Chausseen in auffallend geringerem Maße pflegen als die Kreise, wenn hier nicht etwa auch Übertragungen aus einer Gruppe in die andere stattgefunden haben. Die Zunahme sämtlicher Provinzialchausseen um 3 634 km ist geringer als die der Kreischaussen in einzelnen Provinzen, z. B. in Brandenburg, Hannover und namentlich Schlesien. Die Entwicklung wird noch klarer, wenn man die Tabelle 2 vergleicht. Nach dieser hatten die Provinzialchausseen 1876 noch einen Anteil von 49,30 v. H.; der Anteil sank im Laufe der 25 Jahre fortdauernd bis auf 33,91 v. H. im Jahre 1900. Dagegen stieg der Anteil der

Kreischaussen von 36,92 v. H. auf 47,87 v. H. Mit anderen Worten: 1876 war noch rund die Hälfte aller preußischen Chausseen im Besitze der Provinzen, 1900 dagegen nur noch wenig über ein Drittel, während die Kreise 1876 nur etwas über ein Drittel, 1900 aber fast die Hälfte aller Chausseen besaßen. Diese Verschiebung ist zu bedeutend, als daß sie zufällig sein könnte; sie gibt vielmehr das zahlenmäßige Spiegelbild ganz bestimmter Grundsätze in der Chausseebaupolitik. Welcher Art diese Grundsätze sein können, wird bei Besprechung der einzelnen Provinzen zu berühren sein. Hier mag nur auf einen Grund für das Anwachsen der Kreischaussen hingewiesen werden, nämlich auf die Wirkungen der sogenannten lex Huene (Ges. vom 14. Mai 1885, G. S. S. 128, § 4, Abs. 1); die durch dieses Gesetz den Kreisen überwiesenen Beträge sind in der Zeit von 1885 ab während der Dauer seiner Gültigkeit in sehr großem Umfange zu Chausseebauten verwendet worden. Dadurch ist die rasche Entwicklung des Kreischaussenetzes namentlich in den Jahren 1885 bis 1891 wohl im wesentlichen veranlaßt worden.

Während so die Provinzial- und Kreischaussen augenscheinlich dem Gange ihrer Entwicklung nach in einer wechselseitigen Beziehung zu einander stehen, läßt sich eine solche bei den Guts- und Gemeindechassen nicht feststellen. Bemerkenswert ist die durchaus nicht unbedeutliche Zunahme ihrer Länge von 5 652 km im Jahre 1876 auf 15 286 km im Jahre 1900, d. i. eine Vermehrung um 9 634 km oder 170,5 v. H. Die Zunahme ist besonders in der neuesten Zeit erheblich gewesen, von 1895 bis 1900 allein um 3 833 km, nicht viel weniger als in dem um 10 Jahre längeren Zeitraume von 1876 bis 1891, wo die Zunahme 4 263 km betrug, und wiederum größer als die Zunahme der Provinzialchausseen in den gesamten 25 Jahren. Demgemäß hat sich auch der Anteil der Guts- und Gemeindechassen an der Gesamtlänge der Chausseen von 9,58 v. H. auf 15,84 v. H. gehoben. Diese Zahlen sind zwar vergleichsweise noch niedrig; beachtenswert ist aber ihre außerordentlich rasche Zunahme, die von keiner anderen Gruppe annähernd erreicht wird. Das deutet darauf hin, daß gerade in den Gemeinden ganz besonders lebhaft das Bedürfnis nach guter Verbindung durch chaussierte Straßen empfunden wird. Daraus läßt sich ein Schluß ziehen auf die Wertschätzung, die eine Chaussee Verbindung bei den Nächstinteressierten genießt, die trotz des „Zeitalters der Eisenbahnen“ augenscheinlich nicht im Sinken, sondern noch im Steigen begriffen ist. Gerade eine Gemeinde ist nächst dem einzelnen Benutzer einer Chaussee am ehesten in der Lage, über deren wirtschaftliche Bedeutung ein Urteil abzugeben; der Kreis und noch mehr die Provinz sind wegen ihrer Größe dafür weniger befähigt; ihnen wird es nicht in dem Maße wie einer einzelnen Gemeinde möglich sein abzuwägen, welche Vorteile und Nachteile eine Chausseestrecke dem von ihr durchschnittenen Gebiete etwa bringen kann. Wenn daher der Chausseebau seitens der Gemeinden in auffälligem Grade zunimmt, trotz der immer weiteren Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, so darf man aus dieser Tatsache getrost einen Schluß zu gunsten der wirtschaftlichen Bedeutung der Chausseen überhaupt ableiten. Und wenn man ferner die Voraussetzung gelten läßt, daß je kleiner ein Kommunalverband ist, er um so besser den wirtschaftlichen Wert einer Chausseelinie abschätzen kann, so fügt sich dem ebenfalls die erwähnte Tatsache ein, daß die verhältnismäßige Zunahme der Provinzialchausseen am geringsten, die der Kreischaussen viel größer, am größten aber die der Guts- und Gemeindechassen ist. Solche Schlüsse mögen nicht zwingend sein; sie können sogar vielleicht nicht mehr sein als Vermutungen, die sich beim Studium der oben dargestellten Entwicklung aufdrängen; ihre Wahrheit ist nicht geradezu zu beweisen; aber sie fügen sich den Tatsachen so gut ein, daß sie viel Wahrscheinliches für sich haben.

Eins dürfte allerdings wohl feststehen: einen so raschen und starken Aufschwung hätte das preußische Chausseenetz nicht nehmen können, wenn an den zuständigen Stellen der Wert der Chausseen als Verkehrsmittel infolge der raschen Entwicklung der Eisenbahnen irgendwie gering eingeschätzt worden wäre.

Was endlich die vierte Gruppe anbetrifft, die Aktien- und sonstigen Privatchausseen, so bedürfen sie nur einer kurzen Erwähnung, da ihre Bedeutung im Staate nur gering ist. Ihre Länge ist etwas zurückgegangen, von 2 481 km auf 2 295 km, d. h. um 186 km oder 7,5 v. H. Die Entwicklung war im Gegensatze zu der bei den anderen Gruppen beobachteten nicht gleichmäßig; es hat nämlich das letzte Jahrftunft wieder eine Zunahme von 110 km gebracht; man kann demnach nicht sagen, daß diese Art Chausseen im Eingehen begriffen wäre. Daß sie jemals aber einen nennenswerten Aufschwung erreichen werden, ist nicht zu erwarten, schon deshalb nicht, weil eine Chaussee niemals eine gewinnbringende Anlage sein kann, mithin sich für eine Privatunternehmung nur unter besonderen Voraussetzungen eignet. In der Hauptsache wird sich diese Art von Chausseen auf Zufahrtsstraßen zu Bergwerken, Fabriken u. dergl. beschränken.

Wir wenden uns nunmehr den einzelnen Provinzen zu.

1. Ostpreussen. Die Gesamtlänge der Chausseen hat von 3 815 km auf 6 291 km, d. h. um 2 476 km oder 64,9 v. H. zugenommen. Den Hauptanteil daran haben die Kreischausseen mit 68,51 v. H. Diese Gruppe hat sich von 2 190 km im Jahre 1876 auf 4 310 km im Jahre 1900, also um 2 120 km oder 96,8 v. H. vermehrt. Viel langsamer war die Zunahme der Provinzialchausseen, die 1876 eine Länge von 1 574 km, 1900 eine solche von 1 863 km besaßen. Diese Steigerung beschränkt sich jedoch auf den Zeitraum von 1876 bis 1891, später ist sogar eine geringe Abnahme (Übertragung) eingetreten. Wenn somit auch die absolute Zahl der Chausseelänge etwas gestiegen ist, so ist der Anteil der Provinzialchausseen an der Gesamtlänge aller

Chausseen dennoch gleichmäßig und bedeutend gesunken, nämlich von 41,26 v. H. auf 29,61 v. H. Das ist eine ähnliche Entwicklung, wie sie sich schon für den Staat im ganzen erwies, nämlich ein Vorrücken der Kreischausseen auf Kosten des Anteils der Provinzialchausseen. Aus den Zahlen der Tabelle 1 ist offensichtlich, daß die Provinz seit 1891 keine Chausseen mehr gebaut hat; man müßte denn annehmen, daß sie die von ihr in dieser Zeit gebauten Chausseen anderen Kommunalverbänden überlassen hat, wie das in anderen Provinzen geschehen ist. In Ostpreußen würde das aber indirekt dem erwähnten Reglement vom 30. März 1887 widersprechen, das eine derartige Übertragung an keiner Stelle als zulässig erwähnt, vielmehr umgekehrt nur die Übernahme der von engeren Kommunalverbänden oder Privaten gebauten Chausseen durch die Provinz für möglich erklärt. Während die Provinz ihrerseits Chausseen in der Regel nicht mehr zu bauen scheint, unterstützt sie aber offenbar sehr lebhaft den Bau von Kreischausseen. Der Provinziallandtag hat unter dem 30. März 1887 darüber eingehende Bestimmungen erlassen. Danach ist die Prämie verschieden abgestuft nach den vier Klassen von Chausseen, die in Ostpreußen unterschieden werden, und zwar beträgt sie für Chausseen der I. Klasse 50 Prozent, der II. Klasse 45 Prozent, der III. und IV. Klasse 40 Prozent der aufgewendeten Baukosten ausschließlich der Grunderwerbs- und Nutzungsentschädigungen. Unter besonderen Umständen kann die Prämie bei Chausseen I. und II. Klasse sogar bis auf 60 v. H. gesteigert werden. Diese Bestimmungen lassen das starke Anwachsen der Kreischausseen gegenüber den Provinzialchausseen in einem ganz anderen Lichte erscheinen. Nicht ein Nachlassen des Eifers seitens der Provinzialverwaltung in der Förderung gemeinnütziger Anstalten, wie man aus der einfachen Nebeneinanderstellung der Zahlen vielleicht ablesen könnte, ist die Ursache des Stillstandes in der Entwicklung der Provinzialchausseen, sondern eine ganz bestimmte Chausseebaupolitik, die eine Unterstützung des Chausseebaues der Kreise der selbständigen Unternehmung vorzieht.

Übersicht der von den Provinzialverbänden in Preussen von 1876 bis 1900 für Wegebauzwecke aufgewendeten Geldmittel.

(Tab. 4.) Provinzen. Staat.	Zum Bau und zur Unterhaltung der Provinzialchausseen		Zu Beihilfen für den Bau von Kreischausseen		Zur Unterstützung des Guts- und Gemeindewegebau		Zu sonstigen im Interesse des Wege- baues liegenden Zwecken		Gesamt- aufwand M
	M	v. H.	M	v. H.	M	v. H.	M	v. H.	
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ostpreußen	40 995 768	67,52	14 725 487	24,26	4 043 636	6,66	949 305	1,56	60 714 196
Westpreußen	14 826 718	44,72	14 964 497	45,13	3 262 474	9,84	102 000	0,31	33 155 689
Brandenburg	27 730 354	60,64	14 309 993	31,29	3 615 633	7,91	70 777	0,16	45 726 757
Pommern	24 395 248	69,59	10 503 467	29,96	—	—	156 503	0,45	35 055 218
Posen	40 358 124	78,84	4 789 485	9,36	5 136 516	10,03	907 017	1,77	51 191 142
Schlesien	48 683 373	65,39	21 686 532	29,13	4 083 120	5,43	—	—	74 453 025
Sachsen	47 495 213	73,98	8 964 871	13,36	7 385 072	11,50	358 692	0,56	64 203 848
Schleswig-Holstein	25 336 743	78,79	3 968 261	12,34	1 004 775	3,12	1 849 740	5,75	32 159 519
Hannover	68 141 479	68,79	24 072 938	24,30	4 163 063	4,20	2 679 056	2,71	99 056 536
Westfalen	57 754 851	85,26	2 011 819	2,97	7 421 534	10,96	550 844	0,81	87 739 048
Hessen-Nassau	42 790 285	75,71	4 436 812	7,85	7 776 135	13,76	1 513 000	2,68	56 516 232
Rheinprovinz	117 845 331	93,86	34 000	0,03	6 583 568	5,24	1 086 186	0,87	125 549 085
Hohenzollern	3 156 104	84,46	142 239	3,81	259 338	6,94	178 948	4,70	3 736 629
Staat	559 509 591	74,68	124 610 401	16,63	54 734 864	7,30	10 402 068	1,39	749 256 924

Die Tabelle 4 weist nach, welche Summen zur Förderung des Baues von Kreischausseen seit 1876 von den Provinzialverbänden im ganzen aufgewendet worden sind. Auf Ostpreußen entfallen davon beinahe 15 Millionen M, rund ein Viertel aller für Wegebauzwecke in dieser Provinz ausgegebenen Summen. Diese Zahl bietet allerdings keinerlei Auskunft darüber, wieviel nun seitens der Kreise selbst für den Chausseebau geleistet worden ist; sie läßt also auch nicht erkennen, wie weit die rasche

Entwicklung des Kreischausseenetzes in Ostpreußen der Förderung durch die Provinz zu danken ist; darüber dürften indessen die weiteren Erhebungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten später Klarheit bringen.

Die Guts- und Gemeindechausseen sowie die Aktien- und Privatchausseen in der Provinz Ostpreußen bedürfen kaum der Erwähnung, da die Bedeutung ihrer Längenausdehnung verschwindend klein ist.

2. Westpreussen. Das Bild der Entwicklung ist dem ostpreussischen sehr ähnlich. Die Gesamtlänge der Chausseen ist geringer, doch ist die Zunahme etwas stärker; 1876 waren nämlich 2 759 *km*, 1900 dagegen 4 980 *km* vorhanden; die Zunahme ist in beiden Provinzen übrigens in den einzelnen Zeitabschnitten mit auffallender Gleichmäßigkeit vor sich gegangen. Auch in Westpreußen nehmen die Kreischausseen, und zwar in noch höherem Grade als in Ostpreußen, den Hauptanteil ein, und zwar 74,76 v. H. im Jahre 1900; 1895 war der Anteil etwas größer, nämlich 75,36 v. H. Es hatte dies seinen Grund darin, daß die übrigen Gruppen in diesem Jahre insgesamt nur einen Zuwachs von 2 *km* zu verzeichnen hatten, während er 1900 bedeutend stärker war; 1876 betrug der Anteil der Kreischausseen nur 63,61 v. H. In absoluter Zahl hatte diese Gruppe eine Vermehrung von 1 755 *km* auf 3 723 *km* zu verzeichnen. Demgegenüber hat sich die Länge der Provinzialchausseen fast gar nicht verändert; sie betrug 1876 nur 962 *km*, die geringste Länge die (außer Hohenzollern) überhaupt eine Provinz besitzt, und 1900 auch erst 985 *km*, 1891 und 1895 schon 986 *km*. Demgemäß mußte der Anteil an der Gesamtlänge beträchtlich sinken, und zwar von 34,37 v. H. auf 19,78 v. H. Nun lehrt ein Blick in das Reglement vom 6. Oktober 1876, daß die Chausseebaupolitik in Westpreußen eine ganz ähnliche wie in Ostpreußen ist, d. h., daß die Provinz der Unterstützung des Kreischausseebaues besondere Fürsorge widmet. Zwar sollen die unter dem gleichen Datum vom Provinziallandtage beschlossenen „Normativbedingungen“ auch auf den Neubau von Provinzialchausseen Anwendung finden; praktisch scheinen aber nur Kreischausseen in Betracht gekommen zu sein, wie sich aus den Zahlen der Tabellen 1 und 3 ergibt.

Ein Blick auf die seitens der Provinz für das Wegewesen aufgewendeten Geldmittel zeigt gleichfalls, daß die Förderung des Kreischausseebaues voran steht; denn zu diesem Zwecke wurden rund 15 Millionen *M*, also etwa ebensoviel wie in Ostpreußen, verwendet. Diese Summe machte aber in Westpreußen 45,13 v. H. sämtlicher Ausgaben für Wegewecke aus, ein Anteil, der von keiner anderen Provinz annähernd erreicht wird. Die für den Bau und die Unterhaltung von Provinzialchausseen verwendete Summe ist um etwas mehr als 100 000 *M* niedriger und damit so gering, wie außer in Hohenzollern in keiner anderen Provinz. Die finanzielle Unterstützung des Kreischausseebaues wird von Westpreußen etwas stärker ausgeübt als von Ostpreußen; denn während die dafür ausgeworfenen Summen in beiden Provinzen annähernd gleich sind, sind in demselben Zeitraum in Ostpreußen 2 120 *km*, in Westpreußen aber nur 1 968 *km* Kreischausseen gebaut worden; es entfällt also in der letzteren Provinz auf jedes Kilometer Chaussee eine beträchtlich höhere Summe als in der ersteren. Der Grund für den Unterschied in der an sich die gleiche Richtung verfolgenden Chausseebaupolitik zweier so nahe verwandter Provinzen ist nicht ohne weiteres ersichtlich. Man kann zur Erklärung wohl nicht annehmen, daß der Chausseebau in Westpreußen wesentlich teurer wäre als in Ostpreußen; denn beide Provinzen haben im allgemeinen annähernd dieselbe orographische Beschaffenheit. Möglicherweise ist die Ursache dieser eigentümlichen Ungleichheit in geringerer wirtschaftlicher Kraft einer Reihe von westpreussischen Kreisen zu suchen; doch ist das nur eine Vermutung. Die weiteren Erhebungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten schaffen auch hierin vielleicht die wünschenswerte Klarheit.

Neben den Provinzial- und Kreischausseen erscheinen die anderen beiden Gruppen ebenfalls unerheblich, obgleich sie etwas stärker vertreten sind als in Ostpreußen. Die Guts- und Gemeindechausseen hatten 1900 eine Länge von 244 *km*, 1876 von nur 42 *km*. Die starke Zunahme mag auch zum

Teil der Unterstützung der Provinz zu danken sein, die zur Förderung des Gemeindegewebes alljährlich eine bestimmte Summe im Etat aussetzt (ein gleiches geschieht in Ostpreußen). Privatchausseen gibt es in Westpreußen nur in der geringfügigen Länge von 28 *km*.

3. Brandenburg. Die gesamte Zunahme des Chausseenetzes ist größer als in den beiden vorigen Provinzen; die Chausseelänge wuchs von 3 884 *km* auf 7 581 *km*, mithin um 3 697 *km* oder 95,2 v. H. Ganz außerordentlich stark ist der Zuwachs der Kreischausseen, die 1900 fast drei Viertel (73,71 v. H.) sämtlicher Chausseen ausmachten. Im Jahre 1876 gab es nur 1 804 *km* (46,45 v. H.) dieser Gruppe, 1900 dagegen 5 588 *km*; das ist eine Zunahme von 3 784 *km*. Mit den Provinzialchausseen verhält es sich dagegen ähnlich wie in den beiden bisher behandelten Provinzen, d. h. ihre Zunahme ist sehr gering, nur 26 *km* oder 1,9 v. H. Seit 1891 ist die Länge unverändert bei 1 423 *km* stehen geblieben; der Anteil der Provinzialchausseen ist demgemäß von 35,97 v. H. auf 18,77 v. H. gefallen. Chausseeneubau durch die Provinz erfolgt also offenbar nicht mehr, trotzdem das Reglement des Provinziallandtages vom 18. August 1876 sowie die ergänzende Bekanntmachung des Landesdirektors vom 1. Juli 1897 den Neubau von Provinzialstraßen ausdrücklich vorsieht. Um so tatkräftiger erfolgt aber die Förderung des Kreischausseebaues durch die Provinz. Die Festsetzung der den Kreisen zu gewährenden Prämie erfolgt nach eingehender Prüfung des größeren oder geringeren öffentlichen Interesses, der Leistungsfähigkeit der bauenden Kreise oder kommunalen Verbände, der größeren oder geringeren Ausdehnung der im Kreise vorhandenen Provinzialchausseen, der größeren oder geringeren Aufwendungen, welche der vorliegende Bau erfordert und welche die betreffenden Kreise für Chausseebauten bereits gemacht haben. Die Höhe der Prämie soll in der Regel $\frac{1}{3}$ der gesamten Baukosten und 4 Mark für das laufende Meter nicht übersteigen. Im übrigen hat sich der bauende Kreis oder die Gemeinde den von der Provinz für Chausseebau aufgestellten Normativbedingungen zu unterwerfen.

Für die Förderung des Kreischausseebaues sind nach der Tabelle 4 seit 1876 im ganzen 14 309 993 *M*, das sind 31,29 v. H. aller Ausgaben für Wegewebzwecke, von der Provinz verwendet worden, also etwas weniger als in West- und Ostpreußen bei einem bedeutend stärkeren Zuwachs an Kreischausseen; mithin haben die Kreise aus eignen Mitteln hier mehr geleistet als in den beiden vorher behandelten Provinzen. In der Tat ist der Besitz mancher brandenburgischer Kreise an Chausseen so bedeutend, wie es nur bei erheblichen eignen Aufwendungen der Kreise möglich ist. Der Kreis Teltow z. B. besitzt gegenwärtig (nach dem Etat für 1905) nicht weniger als 589 *km* Kreischausseen, was in gerader Linie ziemlich genau der Entfernung von Berlin nach Königsberg i. Pr. entsprechen würde. Man denke sich diese lange Strecke in die engen Grenzen eines einzigen Kreises eingezwängt, um zu ermessen, wie engmaschig das Netz der Kreischausseen im Kreise Teltow sein muß. Es hat den Anschein, als ob aber auch der Gemeindechausseebau etwas mehr an Bedeutung gewönne, vermutlich gleichfalls infolge von Förderung durch Provinz und Kreis; denn die Länge dieser Chausseen ist von 190 *km* auf 453 *km* gewachsen. Aus der Tabelle 4 ist darüber nichts sicheres zu entnehmen, da die dort in der Spalte 6 angeführten Ausgaben sich auch auf andere Wege als Chausseen beziehen. Stark zurückgegangen sind dagegen die Aktien- und sonstigen Privatchausseen, die 1876 noch eine Länge von 493 *km*, 1900 aber nur noch von 117 *km* besaßen; ihr Anteil sank damit von 12,69 v. H. auf 1,54 v. H. Auch dieser Rückgang ist augenscheinlich dem Einflusse der provinziellen Chausseebaupolitik zuzuschreiben; die Provinz ge-

währt nämlich außer den Beihilfen für den Kreis- und Gemeindechausseebau auch solche zur Übernahme von Aktienchausseebau auf Kreis- oder Kommunalverbände. Offenbar sind diese Beihilfen mehrfach gewährt worden; anders wäre der starke Rückgang der Aktienchausseebau kaum zu erklären.

Die Provinz Brandenburg ist nach alledem ein besonders gutes Beispiel für den maßgebenden Einfluß, den das seitens der Provinzialverwaltung geübte Verfahren auf die gesamte Entwicklung des Chausseebaues ausüben kann. Gerade hier wird auch recht deutlich, daß die aufsteigende Entwicklung dieses wichtigen Verkehrsmittels keineswegs dadurch gehemmt zu werden braucht, daß die Provinz selbst aufgehört hat, auf diesem Gebiete als Unternehmer aufzutreten.

4. Pommern zeigt im großen und ganzen dasselbe Bild der Entwicklung. Die Gesamtlänge der Chausseen stieg von 3 090 *km* auf 5 221 *km*, d. h. um 2 131 *km* oder 69,0 v. H.; 1876 nahmen darunter die Provinzialchausseebau die erste Stelle ein mit 51,97 v. H.; auch der absoluten Zahl nach standen sie mit 1 606 *km* voran. Seitdem ist ihr Anteil ständig gesunken, sodaß er 1900 nur noch 31,24 v. H. betrug, während die Länge mit 1 631 *km* kaum verändert ist. Fast die gesamte Zunahme des pommerschen Chausseenetzes entfällt auf die Kreischausseebau, deren Länge von 1 469 *km* auf 3 380 *km* und deren Anteil von 47,54 v. H. auf 64,74 v. H. gestiegen ist.

Die Chausseebaupolitik ist ganz dieselbe wie in den bisher betrachteten Provinzen; die Bedingungen, unter denen die Provinz Beihilfen zum Kreis- oder Gemeindegewebau bewilligt, stimmen sogar zum Teil wörtlich mit den für Brandenburg maßgebenden überein. Auch die für den Kreischausseebau seitens der Provinz gemachten Aufwendungen bewegen sich in ähnlichen Grenzen; sie betragen seit 1876 im ganzen 10 503 467 *M* oder 29,96 v. H. aller Ausgaben für Wegebauzwecke. Die beiden anderen Gruppen von Chausseen sind zu gering vertreten, um erwähnt zu werden.

5. Posen. Hier begegnen wir anderen Verhältnissen. Die Gesamtlänge der Chausseen hat sich von 3 656 *km* auf 4 189 *km*, d. h. um 533 *km* oder 14,6 v. H. vermehrt. Das ist eine so geringe Zunahme, wie sie außer Hohenzollern und allenfalls Hessen-Nassau keine andere Provinz annähernd zu verzeichnen hat. Bei diesen beiden Provinzen hat der verhältnismäßig kleine Zuwachs aber seinen Grund darin, daß hier schon 1876 ein engmaschiges Chausseenetz vorhanden war. Das ist aber in Posen keineswegs der Fall; vielmehr gehörte diese Provinz 1876 zu den am schlechtesten mit Chausseen versehenen, und 1900 ist das noch nicht viel besser geworden. Ein bestimmter Grund für das auffällige Zurückbleiben der Provinz Posen läßt sich nicht entdecken, es sei denn, daß man ihm wenigstens teilweise darin fände, daß in Posen der Chausseebau nicht vorzugsweise von den Kreisen wie in den meisten übrigen Provinzen, sondern fast ausschließlich von der Provinz in die Hand genommen wird. 99,40 v. H. sämtlicher Chausseen in Posen sind Provinzialstraßen¹⁾; 1876 waren es 82,17 v. H. In absoluten Zahlen stieg die Länge der Provinzialstraßen von 3 004 *km* auf 4 164 *km*, d. h. um 1 160 *km* oder 38,6 v. H. Demgegenüber sank die Länge der Kreischausseebau von 603 auf 17 *km*, die der Guts- und Gemeindechausseebau von 19 auf 8 *km*, während die wenigen Aktien- oder sonstige Privatchausseebau ganz verschwunden sind. Wenn somit allerdings das Chausseebauwesen in Posen fast ganz auf den Schultern der Provinz ruht, so wäre es doch voreilig, diesem Umstande die langsamere Entwicklung des Chaussee-

¹⁾ In Posen heißen diese Straßen nicht Chausseen, sondern „Provinzialstraßen“, stehen aber rechtlich den Chausseen in jeder Beziehung gleich, wie mehrfach für Recht erkannt worden ist. (Vergl. u. a. Entsch. d. OVG. Bd. XXXIX, S. 236, Endurteil vom 18. April 1901).

netzes ohne weiteres zuzuschreiben. Zum Beweise der Behauptung, daß der Chausseebau viel schneller fortschreitet, wenn ihn die Kreise mit Beihilfen der Provinz in die Hand nehmen, als wenn ihn die Provinz in eigene Regie nimmt, reichen die wenigen zur Verfügung stehenden Zahlenreihen keinesfalls aus. Ja sie genügen u. E. nicht einmal, um einen derartigen Schluß auch nur für die Provinz Posen zu rechtfertigen, und zwar deshalb nicht, weil keinerlei Unterlagen dafür vorliegen, ob sich denn der Kreischausseebau günstiger entwickelt haben würde, wenn die Provinz Posen eine ähnliche Politik verfolgt hätte wie die meisten übrigen Provinzen. In Posen ruhte, das darf nicht vergessen werden, im Gegensatz zu den übrigen Provinzen (Rheinland; das in mancher Beziehung ähnliche Verhältnisse aufweist, ausgenommen) der Chausseebau schon lange vor Erlaß des Dotationsgesetzes vorzugsweise auf den Schultern der Provinz. Die Verordnung vom 21. Juli 1843, betreffend die Bildung, Verwaltung und Verwendung eines Provinzialstraßenfonds für das Großherzogtum Posen (Min.-Bl. f. i. Verw. S. 248) und der Allerhöchste Erlaß vom 24. Mai 1853 (Amtsblatt der Regierung zu Posen S. 299) lassen deutlich erkennen, daß die Verwaltung und Unterhaltung der kunstmäßig ausgebauten Straßen (selbst, wo dies für Rechnung des Staates geschah!) in der Hauptsache schon damals Aufgabe der Provinz sein sollte. Dem entspricht auch die Tatsache, daß, während die meisten übrigen Provinzen 1874, also kurz vor Inkrafttreten des Dotationsgesetzes, gar keine Provinzialstraßen, einige deren nur wenige Hundert *km* hatten, Posen davon über 2 000 *km* besaß. Umgekehrt war die Länge der Staatschausseebau, die erst durch das Dotationsgesetz Provinzialchausseebau wurden, in den übrigen Provinzen bedeutend, nirgends unter 1 300 *km*; in Posen dagegen betrug sie nur rund 700 *km*. (Vergl. die obigen Übersichten.) Diese Überlegungen beweisen soviel, daß die ganze Entwicklung des Chausseewesens in Posen von Anfang an auf einer ganz anderen Grundlage ruhte als in den übrigen Provinzen, sodaß die Vergleichbarkeit zwischen ihnen nicht gewahrt erscheint.

Die von der Provinz erlassenen Regulative geben für die Klärung der erörterten Frage ebenfalls keinerlei Ausbeute. Sie sehen beispielsweise die Bewilligung von Chausseebaupremien ganz in der Weise vor wie die Reglements der übrigen Provinzen, und in der Tat müssen solche Bewilligungen von Beihilfen auch erfolgt sein; denn in der Tabelle 4 findet sich die verhältnismäßig hohe Summe von 4 789 485 *M* als für diesen Zweck ausgegeben verzeichnet. Die gesamten Aufwendungen für das Wegewesen sind seitens der Provinz mit 51 191 142 *M* übrigens durchaus nicht niedrig, jedenfalls beträchtlich höher als in den drei zuletzt betrachteten Provinzen. Vielleicht läßt sich daraus der Schluß ziehen, daß die Provinz es vorzieht, andere Zweige des Wegewesens mehr als gerade den Chausseebau zu fördern, was unter Umständen volkswirtschaftlich kaum geringer zu bewerten wäre.

6. Schlesien. Die Gesamtlänge der Chausseen ist sehr bedeutend gewachsen, nämlich von 5 579 *km* auf 12 008 *km*, d. h. um 6 429 *km* oder 115,2 v. H. Die verhältnismäßige Zunahme wird nur noch von Schleswig-Holstein übertroffen, das in der absoluten natürlich aber weit dahinter zurückbleibt. Schlesien hat sich damit von dem vierten Platze, den es 1876 einnahm, auf den zweiten emporgeschwungen. Die bedeutendste Zunahme trifft auch hier die Kreischausseebau, die sich um nicht weniger als 5 617 *km* vermehrt haben, sodaß sie jetzt eine Länge von 7 695 *km* oder 64,08 v. H. der Gesamtlänge besitzen. Die Provinzialchausseebau haben dagegen nur um 74 *km*, nämlich von 2 125 *km* auf 2 199 *km*, zugenommen; ihr Anteil an der Gesamtlänge ist dabei von 38,09 v. H., womit er etwas größer war als der der Kreischausseebau, deren Anteil 37,25 v. H. betrug, auf 18,32 v. H. gefallen. Damit zeigt sich also eine

ähnliche Entwicklung, wie sie in den bisher betrachteten Provinzen außer Posen festzustellen war. Ein Unterschied besteht aber darin, daß in Schlesien auch die beiden anderen Gruppen verhältnismäßig stark vertreten sind und zugleich an Ausdehnung gewonnen haben. Das gilt in erster Linie von den Aktien- und sonstigen Privatchausseen, deren Länge von 1 293 km auf 1 356 km gestiegen ist, während ihr Anteil allerdings infolge der starken Zunahme der Kreischausseen von 23,17 v. H. auf 11,29 v. H. sank. Übrigens hatten diese Chausseen in früheren Jahren eine noch beträchtlichere Länge, so 1891 von 1 434 km. Immerhin muß es auffallen, daß so bedeutende Chausseestrecken noch heute im Besitze von Privaten oder Aktiengesellschaften sind, da, wie schon oben erwähnt, der Chausseebau sich für die privatwirtschaftliche Unternehmung nicht eignet; es wird sich um Straßen von Bergwerken und gewerblichen Anlagen handeln. Die Guts- und Gemeindechausseen haben den geringsten Umfang, nämlich 758 km; bemerkenswert ist aber ihre fortgesetzte Zunahme seit 1876, wo diese Gruppe nur eine Länge von 83 km besaß.

Auf die in der Provinz geübte Chausseebaupolitik gestatten nach dem früher ausgeführten die angegebenen Zahlen schon einen ziemlich zutreffenden Schluß. Sie ist mit völliger Klarheit ausgesprochen in dem zur Ausführung des Dotationsgesetzes erlassenen Reglement für die Chaussee- und Wegeverwaltung der Provinz Schlesien. Sehr bemerkenswert ist darin gleich der § 1, der lautet:

„Der Neubau von chaussierten Wegen jeder Art in eigener Ausführung und unter Übernahme dauernder Unterhaltung durch die Provinz findet in der Regel nicht statt.

„Ausnahmen sind nur dann zulässig, wenn ein vorwiegend allgemeines öffentliches Verkehrsinteresse vorliegt und die nächstbeteiligten Verbände den Mangel erheblichen eigenen Vorteils oder die Unfähigkeit zur eigenen Ausführung auch bei Bewilligung von Bauhilfsgeldern seitens der Provinz nachgewiesen haben.“

Damit ist von vornherein ausgesprochen, was in den meisten übrigen Provinzen sich erst aus der Praxis ergeben hat, daß die Provinz den Chausseebau nur in seltenen Ausnahmefällen in eigene Regie übernehmen will. Die Provinz Schlesien, die vor Erlaß des Dotationsgesetzes keine eigenen Chausseen besaß, hat sich denn auch später praktisch fast ganz auf die Verwaltung und Unterhaltung der ihr überwiesenen ehemaligen Staatschausseen beschränkt und sich im übrigen der Förderung des Chausseebaues durch Kreise, Gemeinden und Private zugewandt. Der § 2 des genannten Reglements sagt darüber:

„Zur Förderung des Baues kunstmäßig befestigter Wege und des Kreiswegebaues werden an Korporationen, Gesellschaften, Private Bauhilfsgelder nach Maßgabe des hierfür vom Provinzialausschusse zu entwerfenden, vom Provinziallandtage zu bestätigenden und zu veröffentlichenden Reglative gegeben.“

Mit diesen kurzen Sätzen der §§ 1 und 2 ist die ganze Chausseebaupolitik der Provinz so klar vorgezeichnet, wie das kaum seitens irgend einer anderen Provinz geschehen ist. Darum ist es um so mehr zu bedauern, daß es wie in Schlesien so auch anderwärts niemals möglich ist, aus der Statistik zu erkennen, was für den Chausseebau seitens der Kreise, Gemeinden oder Privater aus eigener Kraft geschehen ist und was mit Hilfe der Provinz. Die finanziellen Aufwendungen der Provinz im Interesse des Wegebaues sind bedeutend, sie betragen bis 1900 insgesamt 74 453 025 M., womit die Provinz der Höhe der Ausgaben nach an dritter Stelle steht; 21 686 532 M. oder 29,13 v. H. davon wurden für Beihilfen an Kreise verwendet, die zweithöchste Summe, die von allen

Provinzen zu diesem Zwecke ausgegeben wurde; nur Hannover hat noch etwas höhere Aufwendungen gemacht, die sich anteilig aber niedriger stellen. Verhältnismäßig gering sind dagegen die Zuwendungen an Gemeinden und Gutsbezirke, die nur etwas über 4 Millionen Mark, 5,48 v. H. aller Ausgaben für das Wegewesen, erreichten, wohl ein Zeichen für die Leistungsfähigkeit der schlesischen Gemeinden und Gutsbezirke, wenn man sich zugleich des nennenswerten Anwachsens der Länge der von diesen ausgeführten Chausseen erinnert.

7. Sachsen. Die Gesamtlänge der Chausseen ist von 4 767 km auf 8 585 km gestiegen, d. h. um 3 818 km oder 80,1 v. H. Die Zunahme ist besonders im letzten Jahrzehnte von 1895 bis 1900 stark gewesen, wo sie 1 912 km betrug, während das Chausseenetz von 1891-1895 nur um 305 km zugenommen hatte. Keine andere Provinz hat einen annähernd so starken Zuwachs in neuester Zeit zu verzeichnen. Von den einzelnen Gruppen sind auch hier die Kreischausseen am stärksten vorgerückt, sodaß sie jetzt mit 41,99 v. H. den Hauptanteil an der Länge haben, während er 1876 nur 25,72 v. H. betrug. Die Länge der Kreischausseen stieg von 1 226 km auf 3 596 km, d. h. um 2 370 km. Die Provinzialchausseen sind nicht nur ihrem Anteile nach, der von 41,81 v. H. auf 22,50 v. H. zurückging, sondern auch ihrer absoluten Zahl nach gefallen (durch Übertragungen), wenn auch nur wenig; 1876 gab es 1 993 km Provinzialchausseen, 1900 nur noch 1 932 km. Sehr beträchtlich ist im Gegensatz zu den bisher betrachteten Provinzen die Länge der Guts- und Gemeindechausseen, deren es nicht weniger als 2 803 km gab; auch ihre Zunahme ist bedeutend; denn 1876 waren nur 1 194 km in dieser Gruppe vorhanden. Der Anteil an der Gesamtlänge der sächsischen Chausseen stieg in dieser Zeit von 25,06 v. H. auf 32,65 v. H. Damit sind also die Provinzialchausseen auf den dritten Platz gedrängt, während wir sie bisher doch immer noch mindestens an zweiter Stelle fanden. Die vierte Gruppe ist nur schwach vertreten, außerdem im Rückgange begriffen; 1876 gab es 354 km Aktien- und sonstige Privatchausseen, 1900 nur noch 254 km, was einem Anteile von 7,42 v. H. bzw. 2,96 v. H. entspricht.

Aus den mitgeteilten Zahlen wird die von der Provinz verfolgte Chausseebaupolitik bereits klar. Das Reglement vom 5. Dezember 1876 gibt darüber keinen näheren Aufschluß, namentlich nicht über die Ursachen der erheblichen Bedeutung des Guts- und Gemeindechausseebaues. Es wird nur von der Unterstützung der Gemeinden, aber auch der Kreise gesprochen, ohne daß ersichtlich gemacht wäre, ob etwa der Gemeindechausseebau besonders nachdrücklich, mehr als in anderen Provinzen, gefördert wurde. Somit ist nicht zu entscheiden, ob die Gemeinden bzw. Gutsbezirke besonders leistungsfähig oder tatkräftig sind, oder ob sie die bedeutende Länge ihrer Chausseen der provinziellen Beihilfe ganz oder größtenteils verdanken. Die Aufwendungen der Provinz für Unterstützung des Guts- und Gemeindegewebbaues sind mit 7 385 072 M. oder 11,5 v. H. aller Ausgaben für Wegebauzwecke allerdings bedeutend höher als in den bisher berücksichtigten Provinzen. Was die Provinzialchausseen anlangt, so läßt sich mittelbar aus dem Reglement entnehmen, daß von vornherein die Absicht bestand, Chausseen in der Regie der Provinz nicht zu bauen. Es können im Gegenteil Provinzialchausseen auf engere Kommunalverbände übertragen werden, und das scheint bezüglich kürzerer Strecken auch geschehen zu sein, wie die Abnahme der Länge der Provinzialchausseen seit 1876 zeigt. Einer genaueren Aufnahme in späterer Zeit ist gerade in Sachsen dieser Rückgang nicht zuzuschreiben; denn ein Blick auf die zweite Übersicht (S. 114) lehrt daß die dort für den 1. Januar 1875 angegebene Länge der Staatschausseen bis auf das Kilometer übereinstimmt mit der

in der Tabelle 1 angeführten Länge der Provinzialchautseen am 1. Januar 1876. Verhältnismäßig niedrig sind die Beihilfen für den Bau von Kreischausseeseen gewesen, da sie nur 8 964 871 *M* oder 13,96 v. H. betragen.

S. Schleswig - Holstein. Für diese Provinz sind, wie schon in der Anmerkung zur Tabelle 1 angeführt, nur die Angaben über die Provinzialchautseen als zuverlässig anzusehen. Diese Gruppe hat von 1 429 *km* auf 2 805 *km* zugenommen. Damit ist erschöpft, was an bestimmten Tatsachen seitens der Statistik geboten wird. Um dieses außerordentlich dürftige Ergebnis zu erklären, sei ganz kurz auf die ungemein verwickelte Gestaltung des Wegewesens hingewiesen¹⁾. Nach der Verordnung vom 1. März 1842 (Chronologische Sammlung der Verordnungen, S. 191 ff.) werden in Schleswig-Holstein unterschieden: Hauptlandstraßen, Nebenlandstraßen, Nebenwege und öffentliche Fußsteige. Sämtliche Hauptlandstraßen sollen nach § 64 a. a. O. allmählich auf Staatskosten in Kunststraßen verwandelt werden. Diese Straßen sind unzweifelhaft als Chautseen im Rechtssinne anzusehen, und wir haben in ihnen die späteren Staats- und endgültigen Provinzialchautseen zu suchen. Nach § 74 a. a. O. konnten die Hauptlandstraßen aber auch den Gemeinden überlassen werden; die Gemeinden ihrerseits sind berufen, die Nebenlandstraßen zu chautsieren; im ehemaligen Herzogtume Holstein wird sogar der kunstmäßige Ausbau der Nebenlandstraßen durch Patent des österreichischen Gouverneurs vom 27. Dezember 1865 (Verordnungsblatt f. d. Herzogtum Holstein, 1866, S. 1) ausdrücklich gefordert. Die Nebenlandstraßen wären danach ebenfalls, wenigstens zum großen Teile, als Chautseen anzusehen, zum mindesten diejenigen, welche der Staat übernommen hat, die dann durch das Dotationsgesetz zu Provinzialchautseen geworden sind. Dann ist noch zu berücksichtigen das Gesetz, betreffend die Abänderung der Wegegesetzgebung für die Provinz Schleswig-Holstein und die Herbeiführung eines Ausgleichs in der Wegebaupflicht zwischen den Herzogtümern Schleswig und Holstein, vom 26. Februar 1879 (G.S. S. 94). Hier bestimmt der § 4, daß sämtliche Hauptlandstraßen von dem Provinzialverbande auszubauen und zu unterhalten seien. Der § 5 schreibt vor: „Sämtliche Nebenlandstraßen, und zwar sowohl die bereits ausgebauten wie die infolge dieses Gesetzes erst auszubauenden, sind, insofern die Verpflichtung zu deren Unterhaltung nicht dem Provinzialverbande obliegt oder nach Maßgabe des § 11 dieses Gesetzes von demselben übernommen wird, von den Kreisen zu unterhalten.“ Nun sind — und darin liegt eine Hauptschwierigkeit für die Statistik — die Nebenlandstraßen nicht unbedingt kunstmäßig auszubauen; sie können nach § 7 des Gesetzes auch als einfache Kies- oder Pflasterbahnen angelegt werden. Mithin sind die Nebenlandstraßen keineswegs immer gleichbedeutend mit den Kreischausseeseen anderer Provinzen; wohl aber werden sich in manchen Fällen die Begriffe decken. Die Hauptlandstraßen dagegen dürfen durchgängig als Chautseen, und zwar als Provinzialchautseen, angesehen werden.

Mit diesen wenigen Darlegungen soll lediglich gezeigt werden, daß die Statistik hier mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat, wie sie in keiner anderen Provinz bestehen, worin dann die unzuverlässigen Zahlen ihre Erklärung finden. Daß es aber unmöglich sein sollte, genaue Zahlen über den Chautseebau in der Provinz Schleswig-Holstein zu erhalten, kann nicht zugegeben werden; denn eine wichtige Hilfe erwächst der Statistik in den außerordentlich eingehenden Reglements und Normativbedingungen, die von der Provinz zur Ausführung des Dotationsgesetzes erlassen worden sind.

¹⁾ Vergl. dazu auch Entsch. d. OVG. Bd. XXXIX, S. 244, Endurteil vom 28. Februar 1901.

Es ist durchaus möglich, bei einer Wiederholung der Chautseestatistik aus diesen Reglements einen Fragebogen abzuleiten, der das Schleswig-Holsteinsche Chautseenetz einerseits vollständig erfaßt, andererseits aber auch die verschiedenen Gruppen so deutlich erkennen läßt, daß sie mit denen der übrigen Provinzen vergleichbar sind.

Bezüglich der Kosten sei nur noch erwähnt, daß Schleswig-Holstein mit 32 159 519 *M*, die im ganzen für Wegezwecke seitens der Provinz aufgewendet worden sind, an letzter Stelle steht (Hohenzollern ausgenommen).

9. Hannover ist, wie schon erwähnt, die Provinz mit der längsten Ausdehnung des Chautseenetzes. Sie war es auch 1876 schon, wo sie 9 044 *km* Chautseen besaß, eine Länge, die sich bis 1900 auf 15 924 *km* hob; das bedeutet einen Zuwachs von 6 880 *km* oder 76,1 v. H. Die Zunahme ist, wie in den meisten Provinzen, im letzten Jahrfünft erheblich stärker gewesen als in den früheren Zeitabschnitten. Die erste Stelle nahmen während der ganzen Berichtszeit die Kreischausseeseen ein, und zwar 1876 mit 4 463 *km* oder 49,35 v. H. der Gesamtlänge und 1900 mit 8 572 *km* oder 53,83 v. H. Die hannoverschen Kreischausseeseen sind also trotz ihrer starken Längenzunahme verhältnismäßig bei weitem nicht so sehr in den Vordergrund getreten, wie das in den meisten übrigen Provinzen der Fall ist. Ebenso ist auch die Verschiebung innerhalb der anderen Gruppen sowie der einzelnen Gruppen gegeneinander nicht so bedeutend. An zweiter Stelle stehen heute sowohl absolut wie ihrem Anteil an der Gesamtlänge nach die Guts- und Gemeindechautseen mit 3 907 *km* oder 24,53 v. H.; 1876 standen sie mit 1 241 *km* oder 13,72 v. H. hinter den Provinzialchautseen. Diese Gruppe hat an ihrer Kilometerlänge kaum Veränderungen erfahren; 1876 betrug sie 3 269 *km*; 1891 war sie auf 3 288 *km* gestiegen, und so ist sie bis 1900 geblieben. Dem wachsenden Anteil der Kreischausseeseen sowie der Guts- und Gemeindechautseen entsprechend, mußte der Anteil der Provinzialchautseen sinken; er betrug 1876 noch 36,15 v. H., 1900 dagegen nur noch 20,65 v. H., womit sie auf den dritten Platz gerückt sind. Die Aktien- und sonstigen Privatchautseen verdienen keine besondere Erwähnung; sie sind von geringer Ausdehnung. Im allgemeinen zeigt sich in Hannover eine viel ruhigere Entwicklung als in den übrigen Provinzen; nicht etwa eine langsamere; denn die Gesamtzunahme des Chautseenetzes übertrifft mit 76,1 v. H. noch die mehrerer anderer Provinzen und steht auch erheblich über dem Staatsdurchschnitt von 63,5 v. H.; aber es fehlt in Hannover das sonst fast überall zu beobachtende, geradezu ungestüme Vordringen der Kreischausseeseen, sodaß sich das ganze Bild der Verteilung des Chautseeigentums bzw. der Chautseeverwaltung nicht so grundsätzlich wie in den meisten übrigen Provinzen verschoben hat.

Wieweit die Chautseebaupolitik der Provinz zu dieser ruhigeren Entwicklung beigetragen hat, ist aus den von ihr erlassenen, ziemlich allgemein gehaltenen Reglements nicht zu ersehen; indessen ist wohl anzunehmen, daß gerade in Hannover der Einfluß der Provinz auf diesem Gebiete stets besonders hoch gewesen ist; denn die Verwaltung der hannoverschen Landstraßen (gleichbedeutend mit Chautseen) lag schon seit langem zum großen Teile in der Hand der provinzialständischen Organe (vergl. hierzu namentlich die Ausführungsbestimmungen zum Gesetze betr. Abänderungen der Wegegesetzgebung der Provinz Hannover vom 19. März 1873 sowie zum Gesetze über Gemeindegewege und Landstraßen vom 28. Juli 1851, vom 25. April 1873). Die Vergleichung mit Posen, wo die Provinz gleichfalls die Verwaltung der Chautseen seit alter Zeit in der Hand hatte, ist, so nahe sie zunächst zu liegen scheint, deshalb nicht ganz durchführbar,

weil in Posen die Chausseen seit langem nicht nur in der Verwaltung, sondern auch im Eigentume der Provinz standen, Hannover dagegen eigene Provinzialchausseen vor Inkrafttreten des Dotationsgesetzes überhaupt nicht besaß. Man wird annehmen dürfen, daß in Hannover die Provinzialverwaltung viel besser als in den meisten übrigen Provinzen in der Führung der Chausseeverwaltung geübt war, als die Aufgaben des Dotationsgesetzes an sie herantraten. Wenn die Provinz es trotzdem vorgezogen hat, eigene Chausseen nicht neu zu bauen, sondern den Kreis- und Gemeindechauseebau durch Beihilfen zu fördern, so wird sie das nicht ohne triftigen Grund getan haben. Es liegt nahe, den Grund darin zu suchen, daß die Provinz sich überzeugt hatte, dem Verkehrsinteresse sei besser gedient, wenn der Chauseebau nicht durch die Provinz, sondern durch die engeren Kommunalverbände ausgeführt würde. In der Tat zeigt sich, daß für Beihilfen an die Kreise sehr hohe Aufwendungen seitens der Provinz gemacht worden sind, nämlich insgesamt bisher nicht weniger als 24 072 938 *M*, mehr als in irgend einer anderen Provinz, wobei freilich zu berücksichtigen ist, daß in Hannover die Kreischausseen auch eine bedeutend größere Länge als anderwärts besitzen. Diese Summe bildet etwa $\frac{1}{4}$ (genau 24,3 v. H.) aller Ausgaben für Wegezwecke, die sich insgesamt auf 99 056 536 *M* beliefen. Die Unterstützung des Guts- und Gemeindegewebaus erforderte dagegen trotz des großen Umfanges des Chauseebaus dieser Verbände nur die verhältnismäßig geringe Summe von 4 163 063 *M* oder 4,2 v. H., also wenig mehr als in Ostpreußen, wo Guts- und Gemeindechausseen nur in verschwindender Zahl vorhanden sind.

10. Westfalen hat eine vergleichsweise langsame Zunahme des Chausseenetzes zu verzeichnen; die Länge stieg von 5 298 *km* auf 8 468 *km*, d. h. um 3 170 *km* oder 59,9 v. H. Eine Eigentümlichkeit Westfalens besteht darin, daß die drei Hauptgruppen der Chausseen in nahezu gleichem Verhältnis verteilt sind, was 1876 noch keineswegs der Fall war. I. J. 1900 hatten die Kreischausseen mit 3 178 *km* einen Anteil von 37,53 v. H., die Guts- und Gemeindechausseen mit 2 714 *km* einen Anteil von 32,05 v. H. und die Provinzialchausseen mit 2 488 *km* einen solchen von 29,38 v. H. I. J. 1876 standen die Provinzialchausseen mit 2 455 *km* oder 46,84 v. H. weit voran; ihre absolute Zahl hat bei sinkender Verhältniszahl geringfügig zugenommen bis auf 2 488 *km* im Jahre 1900. Die Zunahme der Kreischausseen ist beträchtlich; sie sind von 1 415 *km* oder 26,71 v. H. auf 3 178 *km* oder 37,53 v. H. gestiegen. Etwas, aber nicht viel geringer ist der Zuwachs der Guts- und Gemeindechausseen, deren Länge von 1 358 *km* oder 25,63 v. H. auf 2 714 *km* oder 32,05 v. H. wuchs. Die Aktien- und sonstigen Privatchausseen sind nur in verschwindendem Umfange vertreten. Die Entwicklung hat mithin ein ganz ähnliches Aussehen wie die des hannoverschen Chausseenetzes, mit dem Unterschiede, daß in Hannover die Zunahme der Guts- und Gemeindechausseen die raschere war, in Westfalen aber die der Kreischausseen. Vergleicht man jedoch die Verschiebungen in den einzelnen Zeitabschnitten, so zeigt sich bei beiden Provinzen, daß die Kreischausseen im letzten Jahrzehnte viel schneller zugenommen haben als in früheren Zeiten, daß dagegen umgekehrt bei den Guts- und Gemeindechausseen die Vermehrung neuerdings einen langsameren Gang als früher eingeschlagen hat.

Die Chausseebaupolitik der Provinz Westfalen unterscheidet sich, soweit sie im Reglement vom 13. März 1839 ausgesprochen ist, in ihren Grundzügen durchaus nicht von der der meisten übrigen Provinzen, d. h. die Provinz beschränkt sich auf die Förderung des Kreis- und Gemeindegewebaus. Die Prämie für die Herstellung von Chausseen soll in der Regel ein Drittel der Gesamtkosten nicht übersteigen. Hier wie fast bei jeder Provinz muß darauf hingewiesen werden, daß eine einfache Aufzählung

der Kilometerlängen der verschiedenen Gruppen von Chausseen in den einzelnen Jahren durchaus nicht genügen kann, um die Entwicklung des Chausseenetzes unter der Herrschaft der Selbstverwaltung völlig klar erkennen zu lassen. Es ist unbedingt für die Weiterentwicklung des Chausseewesens von Wichtigkeit, zu wissen, welches Verwaltungssystem sich bislang am besten bewährt hat; das ist aber nur zu erreichen, wenn man darin klar sieht, was die einzelnen Selbstverwaltungskörper bisher geleistet haben. Die Statistik der aufgewendeten Geldmittel, wie sie die Tabelle 4 enthält, die gewisse, wenn auch auf die Kreise beschränkte Auskünfte in dieser Richtung bieten kann, ergibt nun für Westfalen eine merkwürdig geringe Unterstützung des Kreischausseebaues; es wurden nämlich im ganzen nur 2 011 819 *M* ausgegeben, 2,97 v. H. sämtlicher provinzieller Aufwendungen für den Wegebau. Das muß auffallen, wenn man andere Provinzen, z. B. Westpreußen, damit vergleicht, wo das Siebenfache aufgewendet wurde bei einer um nur 200 *km* stärkeren Zunahme der Kreischausseen. Man wird dadurch zu dem Schlusse gedrängt, daß die westfälischen Kreise ungleich leistungsfähiger sind als die westpreußischen, daß also das Verdienst um die Hebung des Chauseebaus in Westpreußen in höherem Grade der Provinz, in Westfalen den Kreisen zukommt. In Westfalen unterstützt dagegen die Provinz wiederum lebhaft den Guts- und Gemeindegewebau, wobei aber nicht zu ermitteln ist, wieviel der aufgewendeten Kosten auf den Chauseebau allein entfällt; auch Westpreußen entwickelt in dieser Hinsicht eine rege Tätigkeit; doch kann hier keinesfalls viel gerade für die Guts- und Gemeindechausseen geschehen sein, da es ihrer zu wenig gibt. Diese beiden Provinzen eignen sich zur Vergleichung besonders gut, weil sie nach der angedeuteten Richtung hin als typische Vertreter des Ostens und des Westens der Monarchie gelten können.

11. Hessen-Nassau. Die Zahlen dieser Provinz sind nicht ohne weiteres mit denen der übrigen Provinzen zusammen zu stellen; wie schon bemerkt, hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten die „Vizinalwege“ sämtlich als Kreischausseen angesehen und demgemäß Gemeindechausseen überhaupt nicht angeführt. Inwieweit dieses Vorgehen berechtigt ist, würde nur die Prüfung jedes einzelnen Falles ergeben können. Gerade bei dieser Provinz wäre es sehr wünschenswert gewesen, die Zahlen getrennt wenigstens nach den beiden Regierungsbezirken zu erhalten, da die Wegebaupolitik der beiden Landeskommunalverbände ebensowenig gleichartig ist wie die geschichtliche Entwicklung des Wegewesens in den beiden Regierungsbezirken. Da die gebotenen Zahlen die in den Verhältnissen bestehenden Unterschiede aber gar zu wenig erkennen lassen, müssen wir darauf verzichten, die an sich interessante und an vielen Punkten eigenartige Chausseebaupolitik der beiden Hessen-Nassauischen Landeskommunalverbände hier zu erörtern. Wenn man die Gesamtlänge der Chausseen betrachtet, so fällt sofort die im Vergleiche zu den bisher behandelten Provinzen sehr geringe Zunahme der Chausseelängen Hessen-Nassaus auf. Die Gesamtlänge stieg nur von 7 223 *km* auf 8 033 *km*, d. h. um 810 *km* oder 11,2 v. H. Es hat das seinen Grund darin, daß Hessen-Nassau schon 1876 mit einem wohl ausgebauten Chausseenetze versehen war. Das ergibt sich deutlich aus der auf S. 128 folgenden Tabelle 5, nach der Hessen-Nassau im Vergleich zu seinem Flächeninhalt schon 1876 weit mehr Chausseen besaß als jede andere Provinz, Hohenzollern ausgenommen. Dieses Verhältnis hat sich auch bis zur Gegenwart so günstig erhalten, sogar noch um ein geringes günstiger gestaltet. Ein Bedürfnis nach sehr rascher Erweiterung des Chausseenetzes wird daher kaum vorhanden sein.

12. Die Rheinprovinz weist ebenfalls eine verhältnismäßig geringe Zunahme des Chausseenetzes auf. I. J. 1876 besaß sie insgesamt 7 664 km, 1900 dagegen 10 117 km; das bedeutet einen Zuwachs von 2 453 km oder 32,0 v. H. Die bei weitem lebhafteste Entwicklung entfällt dabei auffälligerweise auf die Guts- und Gemeindechauseen, die an der Gesamtzunahme allein mit 1 838 km beteiligt sind. Zwar ist die Entwicklung dieser sonst meist schwach besetzten Gruppe in Hannover nicht langsamer vor sich gegangen; doch bietet die Rheinprovinz die Eigentümlichkeit, daß auch alle übrigen Gruppen sich nur langsam entwickelt haben oder gar (durch Verschiebungen) zurückgegangen sind, was sonst in keiner Provinz der Fall ist. Die gegenwärtige Länge der Guts- und Gemeindechauseen beträgt in der Rheinprovinz 2 805 km oder 27,73 v. H. der Gesamtlänge; 1876 waren es nur 967 km oder 12,62 v. H. Ist auch das Vorschreiten dieser Gruppe von allen bei weitem am lebhaftesten, so haben gegenwärtig noch die überwiegende Bedeutung die 6 910 km Provinzialchauseen mit 68,30 v. H.; 1876 betrug ihre Länge nur 6 417 km, der Anteil aber 83,73 v. H. Die geringe Zunahme von 493 km hat also das Sinken des Anteils bei weitem nicht aufzuhalten vermocht. Dazu tritt noch, daß ebenso wie in Posen die Kreischauseen zurückgegangen sind; allerdings hatten sie schon 1876 nur eine sehr geringe Bedeutung, da ihre Länge nur 149 km betrug; 1900 waren es noch 134 km. Andererseits sind die Aktien- und sonstigen Privatchauseen von 131 km auf 268 km gewachsen. Wir erhalten somit ein grundsätzlich von dem verschiedenen Bild, das die übrigen Provinzen bisher boten. Die meiste Ähnlichkeit scheint noch Posen mit der Rheinprovinz zu haben, da auch hier die Provinzialchauseen beträchtlich überwiegen, während sonst die Kreischauseen voranstehen. Aber diese Ähnlichkeit ist doch nur äußerlich; denn man beachte die grundverschiedene Entwicklung in beiden Provinzen: 1876 betrug in Posen der Anteil der Provinzialchauseen an der Gesamtlänge der in der Provinz vorhandenen Chauseen 82,17 v. H., in der Rheinprovinz 83,73 v. H.; die Bedeutung dieser Gruppe war in beiden Provinzen also nahezu gleich; 1900 dagegen war der Anteil der Provinzialchauseen in Posen auf 99,40 v. H. gestiegen, in der Rheinprovinz dagegen auf 68,30 v. H. gefallen. Posen hat gegenwärtig fast das gesamte Chausseenetz in der Hand der Provinz vereinigt; die Provinzialverwaltung von Rheinland ist dagegen mit der Vermehrung ihres Chausseenetzes so langsam vorgegangen, daß sie nur wenig über zwei Drittel aller Chauseen besitzt. Dann aber sind in der Rheinprovinz, wie erwähnt, die Guts- und Gemeindechauseen mehr und mehr in den Vordergrund getreten, während in Posen diese Gruppe nur 8 km zählt. Wenn also auch der gegenwärtige Stand des Chausseenetzes in seiner Verteilung auf die einzelnen Gruppen in beiden Provinzen ähnlich erscheint, so ging die Entwicklung doch zwei völlig verschiedene Wege.

Leider bietet nun das Regulativ für die Rheinprovinz über die von der Provinz verfolgte Chausseebaupolitik so gut wie keinen Aufschluß, da es nur sehr allgemein gehaltene Normen, hauptsächlich bezüglich der finanziellen Regelung der Wegebaulast, bringt. Das Regulativ bietet namentlich keinerlei Anhalt dafür, ob die Provinz etwa den Gemeindechauseebau besonders nachdrücklich fördert. Man sieht nur soviel, daß die Rheinprovinz von allen Provinzen bei weitem am meisten für das Wegewesen aufgewendet hat, nämlich in den 25 Jahren seit 1876 nicht weniger als 125 549 085 M. Davon sind aber nur 6 583 568 M., d. h. 5,24 v. H., zur Unterstützung des Guts- und Gemeindegewebes verwendet worden, verhältnismäßig weniger als in fast allen übrigen Provinzen; überdies wissen wir nicht, wieviel davon dem Chausseebau zu gute gekommen ist. Dagegen

sind 117 845 331 M für Bau und Unterhaltung der Provinzialchauseen ausgegeben worden, was volle 93,86 v. H. der Gesamtausgabe ausmacht. Das beweist, daß die Chausseeunterhaltung in der Rheinprovinz außerordentlich kostspielig sein muß; denn für den geringen Zuwachs von noch nicht 500 km neugebauter Chauseen kann nur ein kleiner Teil dieser gewaltigen Summe verwendet worden sein. Für die Unterstützung des Kreischauseebaus ist die verschwindend geringe Summe von 34 000 M seitens der Provinz ausgegeben worden. Man vergleiche dagegen Posen mit fast 5 Millionen Mark!

13. Hohenzollern endlich ist seines geringen Umfanges wegen mit den übrigen Provinzen nicht recht vergleichbar. Ähnlich wie Hessen-Nassau war die Provinz schon vor 1876 gut mit einem ausgebauten Chausseenetze versehen, weshalb die Zunahme der Länge nur gering ist: 1876 gab es insgesamt 816 km Chauseen in Hohenzollern, 1900 dagegen 890 km. Den Hauptanteil haben hier mit 565 km oder 63,48 v. H. die Guts- und Gemeindechauseen, denen mit 229 km oder 25,73 v. H. die Provinzialchauseen und mit 96 km oder 10,79 v. H. die Kreischauseen folgten. Aktien- und sonstige Privatchauseen gab es zu keiner Zeit. Die Provinzialchauseen führen in Hohenzollern die Bezeichnung „unmittelbare Landstraßen“; sie sind die früheren Staatsstraßen (§ 3 des Gesetzes, betreffend die Teilnahme an den Kosten des Baues und der Unterhaltung der Landstraßen in den Hohenzollernschen Landen, vom 5. Januar 1878 [G.S. S. 5]). Die als Kreischauseen bezeichneten Straßen waren schon vor 1876 sogenannte „mittelbare Straßen“. Die Guts- und Gemeindechauseen endlich führen in Hohenzollern ebenfalls die Bezeichnung „mittelbare Straßen“; ihre Unterhaltung wird von den Gemeinden mit Hilfe von Aversalbeiträgen des Landeskommunalverbandes bestritten.

Aus dem vorstehenden geht hervor, daß die Entwicklung des preußischen Chausseenetzes im Laufe des ersten Vierteljahrhunderts, die es der Selbstverwaltung unterstellt ist, recht bedeutend gewesen ist; doch ist sie in den einzelnen Provinzen in ungleicher Art und ungleicher Stärke vor sich gegangen. Die verhältnismäßig größte Zunahme der Chausseelänge fand sich in Schleswig-Holstein, die geringste in Hohenzollern. Gruppiert man die Provinzen nach den Prozentzahlen, die den Ausdruck des Zuwachses bilden, so ergibt sich folgende Reihe:

Provinz	Zunahme in km	v. H.
1. Schleswig-Holstein	2 794	195,6
2. Schlesien	6 429	115,2
3. Brandenburg	3 697	95,2
4. Westpreußen	2 221	80,2
5. Sachsen	3 818	80,1
6. Hannover	6 880	76,1
7. Pommern	2 131	69,0
8. Ostpreußen	2 476	64,0
9. Westfalen	3 170	59,9
10. Rheinland	2 453	32,0
11. Posen	533	14,6
12. Hessen-Nassau	810	11,2
13. Hohenzollern	74	9,0

Zuerst fällt an dieser Zusammenstellung in die Augen, daß das stärkste Wachstum des Chausseenetzes meist die östlichen Provinzen betrifft, und das ist deshalb zu begrüßen, weil gerade diese eines Zuwachses weit mehr bedurften als die westlichen, die sich schon lange eines erheblich dichteren Chausseenetzes erfreuten. Eine ganz auffällige Ausnahme bildet Posen, das gegenüber den anderen Provinzen weit zurückgeblieben ist. Hier muß besonders die absolute Zahl Verwunderung erregen: Eine Zunahme von 533 km in 25 Jahren bedeutet einen jährlichen Zuwachs von

wenig über 21 km! Man vergleiche damit Hannover mit einer durchschnittlichen jährlichen Vermehrung von über 275 km!

Es ergab sich weiter, daß die Entwicklung des Chaussee-netzes auch der Art nach nicht überall gleich war. Bei der großen Mehrzahl der Provinzen ließ sich jedoch feststellen, daß der Werdegang ausgesprochen nach einem Ausbau des Netzes der Kreischausseen drängt, während die Provinzen sich meist damit begnügen, die ihnen vom Staate überwiesenen Chausseen zu unterhalten, auf den Chausseebau in eigener Unternehmung aber verzichten. Über die Gründe dieses Vorgehens lassen sich nur Vermutungen aufstellen; viel mit-sprechen dürfte die Aufhebung der Chausseegelderhebung auf den Provinzialchausseen, womit für die Provinzen die Aussicht fortgefallen ist, die Aufwendungen für den Neubau von Chausseen, wenn auch nicht verzinst, so doch mit der Zeit wenigstens teilweise zurückerstattet zu erhalten. Es ist auch denkbar, daß die Provinzialverwaltungen zu der Überzeugung gelangt sind, daß seitens der Kreise viel zutreffendere Urteile über die wirtschaftliche Notwendigkeit einer bestimmten zu erbauenden Chausseelinie gefällt werden können, eine Ansicht, die vieles für sich haben würde. In den von den Provinzen erlassenen Normativbedingungen für die Gewährung von Bei-hilfen zum Kreischausseebau findet sich stets wiederkehrend die Forderung, daß seitens der Beihilfe erbittenden Kreise die wirtschaftliche Bedeutung der geplanten Chaussee dar-gelegt werden soll. Man wird eben deshalb gerade vom wirtschaftspolitischen Standpunkte aus das offenkundige Vor-dringen der Kreistätigkeit auf diesem Gebiete als das Richtige bezeichnen dürfen. Die wirtschaftliche Seite der Frage ist aber die wichtigere; es ist in erster Linie not-wendig, daß eine nach jeder Richtung hin erschöpfende Prüfung der wirtschaftlichen Notwendigkeit einer Chaussee-anlage eintritt. Dazu erscheint von allen in Betracht kommenden Körperschaften der Kreis am geeignetsten. Der Provinzialverband ist schon zu umfangreich dazu; deshalb sind die Bestimmungen, die eine Prüfung des wirtschaftlichen Wertes des vom Kreise vorgelegten Chausseeprojektes durch die Provinz verlangen, vielleicht nicht immer am Platze. Sie sind entstanden offenbar aus dem an sich begreiflichen Wunsche der Provinzialverwaltungen, über den Chaussee-unternehmungen der Kreise, zu denen sie erhebliche Summen beitragen, noch in gewissem Grade die Hand zu haben. Möglicherweise würde sich aber die Entwicklung des Chaussee-wesens doch noch freier gestalten, als es jetzt schon der Fall ist, wenn die Provinzen sich damit bescheiden würden, die Chausseebauprojekte, deren Unterstützung von ihnen erbeten wird, lediglich daraufhin zu prüfen, ob sie den von der Provinz vorgeschriebenen technischen Normen entsprechen, und die Ausführung nach dieser Richtung hin zu über-wachen. Vielleicht hätten die Provinzen diesen Schritt noch tun sollen, der im Grunde nur die Folge des zuerst gemachten gewesen wäre, der im Verzicht auf den Bau eigener Chausseen und der Unterstützung des Kreischausseebaues bestand. Es liegt eine feine wirtschaftspolitische Logik darin, daß der Staat in dem Augenblicke, wo unser gesamtes Wirt-schaftsleben und demgemäß auch das Verkehrsbedürfnis einen gewaltigen Aufschwung nahm, das Chausseenetz, über dessen wachsende Ausdehnung er wirtschaftlich den Überblick verlieren mußte, einem engeren Verbands, den Provinzen, über-ließ. Nicht minder einsichtig handelten die letzteren, indem sie selbst nur die Verwaltung der ihnen überwiesenen Staats-chausseen behielten, im übrigen aber die Fürsorge für den Ausbau der Verkehrsstraßen denjenigen Körperschaften über-trugen, die besser als sie zu beurteilen vermochten, wo und inwieweit das Verkehrsbedürfnis jeweilig Befriedigung er-heischte. Durch die ganze Entwicklung weht ein Zug von Größe, der würdig ist der Zeit, der er entstammt; es

ist ein Stück Verkehrspolitik, das sich in seiner Art wohl vergleichen läßt der Verstaatlichung der Eisenbahnen, beides allerdings ganz entgegengesetzte Verfahren, Verstaatlichung auf der einen, Kommunalisierung auf der anderen Seite, und beide Maßregeln doch vielleicht die größte Wohltat, die dem Verkehrswesen Preußens erwiesen werden konnte. Aber gerade deshalb hätte man wünschen dürfen, daß dieser so groß angelegten Politik jeder Rest von dem ferngeblieben wäre, was etwa als bürokratische Verwaltungsmaßregel ausgelegt werden könnte; und das sind seitens der Provinzen die angedeuteten Bestimmungen gegenüber den Kreisen und seitens des Staates vielleicht auch die Entscheidung des Oberpräsidenten darüber, welche Straßen rechtlich als Chausseen anzusehen seien. Auch diese letztere Bestimmung hätte sich vielleicht entbehren und durch eine andere ersetzen lassen, etwa des Inhalts, daß eine Straße dann zur Chaussee erklärt werden muß, wenn sie gewissen technischen Voraus-setzungen entspricht, ohne Rücksicht auf ihre wirtschaftliche Bedeutung, für deren Beurteilung besser allein der bauende Kommunalverband zuständig sein sollte. Indessen sind diese Maßregeln doch wohl, wie die rasche Entwicklung unseres Chausseenetzes beweist, praktisch nicht von so hoher Bedeutung, daß sie das — es sei der Ausdruck einmal gestattet — geradezu künstlerisch schöne Bild einer weitausschauenden staatlich-kommunalen Verkehrspolitik erheblich trüben könnten.

Auch das war richtig, den Chausseebau in der Regel nicht noch engeren Kommunalverbänden, also den Gemeinden, zu überlassen. Die Aufgabe der Chausseen ist nun einmal nicht die, dem inneren Ortsverkehre, sondern die, dem Verkehre von Ort zu Ort zu dienen. Für die einzelne Gemeinde wird der erstere in der Regel der wichtigere sein oder doch wenigstens die größere Beachtung finden. Es ist selbstverständlich von hoher Bedeutung für jede Gemeinde, durch möglichst zahl-reiche Chausseeverbindungen anderen Orten wirtschaftlich näher gerückt zu sein; aber die Fürsorge für die Herstellung und Unterhaltung derartiger Chausseen, die das Ortsgebiet weit überschreiten und in den Bereich einer oder mehrerer anderer Gemeinden eindringen, kann in der Regel nicht als Aufgabe einer einzelnen Gemeinde angesehen werden. In diesem Falle wäre eher ein Zweckverband mehrerer Gemeinden denkbar. Ein solcher nähert sich schon sehr dem Kreise, durch dessen Vorgehen auf diesem Gebiete ein Zweckverband überflüssig wird. Überdies wird der Kreis das Interesse der wirtschaftlich schwachen Gemeinden, die sich aus mangelnder Leistungsfähigkeit an dem Zweckverbände nicht beteiligen können, pflichtgemäß ebenfalls wahrnehmen, während die chausseebauenden Gemeinden ihren eigenen Vorteil natur-gemäß voranstellen würden. Von dieser Regel können Aus-nahmen vorkommen; es lassen sich ohne Mühe theoretisch solche herstellen; aber die Regel bleibt doch, daß der Chausseebau durch den Kreis dem Verkehrsbedürfnisse möglichst aller Kreiseingesessenen am ehesten gerecht werden kann. Anders liegt es, sobald es sich um die Herstellung einer Anschlußstrecke an eine Eisenbahnstation, einen Hafen oder eine schon bestehende Chaussee u. dergl. handelt. Hier kann sehr wohl das Bedürfnis einer Gemeinde ausschließlich oder doch vorwiegend den Bau einer solchen Chausseestrecke fordern, und dann entspricht es nur der Billigkeit, wenn die Gemeinde den Bau auf eigene Kosten ausführt; denn von einem allgemeinen wirtschaftlichen Interesse aller oder der Mehrzahl der Kreiseingesessenen kann unter diesen Um-ständen nicht wohl die Rede sein. Indessen wird dieser Fall doch immer die Ausnahme bleiben, schon deshalb, weil er sich mit der wirtschaftlichen Wesensart einer Kunststraße, ja jeder Landstraße überhaupt, nicht recht verträgt. Rein theoretisch betrachtet hat eine Landstraße den Zweck, mindestens zwei Orte miteinander zu verbinden; dadurch

entstehen in der Regel wenigstens zwei Interessenten bzw. beteiligte Gemeinden, sodaß sich die baulustige Gemeinde mindestens mit einer anderen über den Bau verständigen müßte. Da aber praktisch eine Landstraße, und noch mehr eine Chaussee, in den allermeisten Fällen eine ganze Reihe größerer und kleinerer Ortschaften miteinander verbindet, so häufen sich die Schwierigkeiten erheblich, deren Lösung wiederum dem Kreise ungleich leichter gelingen dürfte als der einzelnen Gemeinde.

Was hier von dem Gemeindechauseebau gesagt ist, trifft in noch verstärktem Maße auf die Privatchausseen zu. Die Wahrnehmung wirtschaftlicher Interessen der Allgemeinheit kann von dem Unternehmer einer Privatchaussee überhaupt nicht verlangt werden, und da eine Chaussee keine gewinnbringende Anlage ist, so ist es selbstverständlich, daß sich ein Privatunternehmer zum Straßenbau lediglich entschließt, um seiner eigenen wirtschaftlichen Lage aufzuhelfen, d. h. wenn sein rein privatwirtschaftliches, persönliches Verkehrsbedürfnis den Bau einer solchen Straße fordert. Es ist völlig dem Zufall unterworfen, ob diese Anlage auch dem Verkehrsbedürfnis weiterer Kreise dient oder nicht; ein Zwang, darauf Rücksicht zu nehmen, kann auf den Unternehmer in der Regel nicht ausgeübt werden. Im Gegenteil, der Unternehmer vermag kraft privatrechtlicher Befugnisse den Verkehr auf seiner Straße zu beschränken. Allerdings findet dieses Verfügungsrecht auch wieder seine Grenzen unter gewissen Voraussetzungen an der Polizeigewalt; jedoch sind das Fälle, die auf dem hier erörterten Gebiete der wirtschaftlichen Bedeutung der Straße nicht liegen¹⁾. Vom wirtschaftspolitischen Standpunkte

¹⁾ Die viel umstrittene Frage über die genaue Begriffsbestimmung des öffentlichen und des Privatweges und die daraus sich ergebenden rechtlichen Folgerungen sollen hier nicht erörtert werden. Die Literatur wie die Rechtsprechung sind reich auf diesem Gebiete; es sei hier nur besonders außer auf Germershausen noch auf eine verhältnismäßig wenig bekannte Schrift von F. Schultz, „Zum preußischen Wegerecht“, Paderborn 1893, verwiesen, das gerade diesen Stoff eingehend kritisch behandelt; vergl. darin namentlich die Seiten 18—24, aber auch 5—18. Aus neuester Zeit vergl. noch das vortreffliche Werk von Just, „Die Wegeordnung für die Provinz Westpreußen“, Berlin 1906, S. 12—18; hier wird auch in dankenswerter Weise eine große Zahl von Entscheidungen des O.V.G. angezogen.

aus bleibt der Bau von Privatchausseen ungünstig zu beurteilen. Es ist wohl anzunehmen, daß praktisch das privatwirtschaftliche Prinzip sich selten oder nie mit der angedeuteten Rücksichtslosigkeit durchsetzt, die theoretisch denkbar ist; denn anders wäre es nicht zu erklären, daß in einigen Provinzen, namentlich in Schlesien, die Privatchausseen doch immer in nennenswertem Umfange zu finden sind. Wollte man beispielsweise annehmen, daß in Schlesien die Besitzer der 1356 km Aktien- und sonstiger Privatchausseen den öffentlichen Verkehr in erheblicher Weise einschränken würden, so wäre die wahrscheinliche Folge davon, daß die Vertreter des öffentlichen Interesses, sei es Gemeinde, Kreis oder Provinz, diesen Privatunternehmern gegenüber soweit wie irgend möglich das Enteignungsverfahren zur Anwendung brächten. Nur wenn der Unternehmer seine Rechte nicht völlig ausnützt, haben Privatchausseen in größerem Umfange volkswirtschaftliche Daseinsberechtigung. Bei dem ausgeprägten Zwecke eines Chausseenetzes, dem Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit zu dienen, wird man daher die zahlenmäßig geringe Bedeutung der Privatchausseen im Staate nur angemessen finden können. Es ist übrigens bezeichnend, daß diese Gruppe im Gegensatz zu den drei anderen schon seit den Zeiten der ältesten Nachrichten, die wir hier berücksichtigten, d. h. seit 1862, sich fast im Stillstande befindet; 1862 gab es nämlich in Preußen 2 091 km Aktien- und sonstige Privatchausseen und 1900 auch erst 2 295 km. Wenn auch die Zahlen für 1862 nicht ganz zuverlässig sein werden, so wird ihre Abweichung von der Wahrheit doch schwerlich groß genug sein, um die Tatsache zu verwischen, daß die Privattätigkeit auf dem Gebiete des Chausseebaues den allgemeinen gewaltigen Aufschwung dieses Zweiges unserer Volkswirtschaft nicht mitgemacht hat.

Es wurde bisher der gegenwärtige Stand und die Entwicklung des Chausseenetzes unter der Herrschaft der Selbstverwaltung behandelt. Eine weitere Aufgabe wird darin bestehen, darzulegen, in welcher Weise die Chausseelängen sich in den einzelnen Provinzen auf Fläche und Bevölkerung verteilen. Diesem Zwecke dienen die Tabellen 5, 5a und 6. Beachten wir zunächst die Tabelle 5:

Die Chausseen in ihrem Verhältnisse zur Fläche und Einwohnerzahl.

Provinzen. Staat.	Länge der ausgebauten Chausseen km				Flächeninhalt der Landgemeinden und Gutsbezirke ha	Einwohnerzahl nach der Zählung vom				Es kommen an Chausseen km							
	1876	1891	1895	1900		1. XII. 1875	1. XII. 1890	2. XII. 1895	1. XII. 1900	auf je 10 000 ha				auf je 10 000 Einwohner			
										1876	1891	1895	1900	1876	1891	1895	1900
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Ostpreußen . . .	3 815	5 263	5 773	6 291	3 565 493	1 856 421	1 958 663	2 006 689	1 996 626	10,7	14,8	16,2	17,6	20,6	26,9	28,8	31,5
Westpreußen . . .	2 759	4 033	4 481	4 980	2 443 568	1 342 750	1 433 681	1 494 360	1 563 658	11,3	16,5	18,3	20,4	20,5	28,1	30,9	31,8
Brandenburg . . .	3 884	6 167	6 804	7 581	3 634 281	2 159 553	2 541 733	2 821 695	3 108 554	10,7	17,0	18,7	20,9	18,0	24,3	24,1	24,4
Pommern	3 090	4 195	4 647	5 221	2 807 801	1 462 290	1 520 889	1 574 147	1 634 832	11,0	14,9	16,6	18,6	21,1	27,6	29,5	31,9
Posen	3 656	3 737	3 975	4 189	2 749 668	1 606 084	1 751 642	1 828 658	1 887 275	13,3	13,6	14,5	15,2	22,8	21,3	21,7	22,2
Schlesien	5 579	9 746	10 630	12 008	3 886 418	3 843 699	4 224 458	4 415 309	4 668 857	14,4	25,1	27,4	30,9	14,5	23,1	24,1	25,7
Sachsen	4 767	6 368	6 673	8 585	2 260 141	2 168 988	2 580 010	2 659 549	2 832 616	21,1	28,2	29,5	38,0	22,0	24,7	25,1	30,3
Schlesw.-Holstein	1 429	3 555	3 739	4 223	1 842 840	1 073 926	1 217 437	1 286 416	1 387 968	7,3	19,3	20,3	22,9	13,3	29,2	29,1	30,4
Hannover	9 044	12 698	14 147	15 924	3 665 852	2 017 393	2 278 361	2 422 020	2 590 939	24,7	34,6	38,6	43,4	44,3	55,7	58,4	61,5
Westfalen	5 298	6 845	7 579	8 468	1 845 115	1 905 697	2 428 661	2 701 420	3 187 777	28,7	37,1	41,1	45,9	27,8	28,2	28,1	26,6
Hessen-Nassau	7 223	7 837	7 934	8 033	1 400 549	1 467 898	1 664 426	1 756 802	1 897 981	51,6	56,0	56,6	57,4	49,2	47,1	45,2	42,3
Rheinland	7 664	8 386	8 471	10 117	2 463 425	3 804 381	4 710 391	5 106 002	5 759 798	31,1	34,0	34,1	41,1	20,1	17,8	16,6	17,6
Hohenzollern	816	883	890	890	1 08 772	66 466	66 085	65 752	66 780	75,0	81,2	81,8	81,8	122,3	133,6	135,4	133,3
Staat (ohne Berlin)	59 024	79 713	85 743	96 510	32 673 923	24 775 546	28 376 487	30 138 819	32 583 661	18,1	24,4	26,2	29,5	23,3	28,1	28,4	29,6

Die Tabelle hat ihren Vorgang in einer ähnlichen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in der oben genannten Nummer 58 des Zentralblattes der Bauverwaltung von 1905. Dennoch besteht ein Unterschied zwischen beiden: das Ministerium

der öffentlichen Arbeiten hat bei der Angabe der Einwohnerzahlen die Stadt Berlin überall in die Provinz Brandenburg mit einbezogen, trotzdem wie in den anderen Städten so auch in Berlin die Länge der Straßenbefestigungen außer Ansatz

geblieben ist. Dieses Verfahren gibt ein nicht völlig zutreffendes Bild. Wenn die Stadt Berlin in allen Teilen der Untersuchung stets außer Betracht gelassen wird, so ist es einmal vom formalen Standpunkte aus nicht folgerichtig, sie doch wieder zu berücksichtigen; wichtiger ist aber sachlich, daß sie bei ihrer großen Einwohnerzahl die auf die Bevölkerung bezogenen Zahlen in der Provinz Brandenburg nicht unerheblich verschiebt, was sich auch in den für den Staat errechneten Ziffern geltend machen muß. Man stelle die Zahlen einmal einander gegenüber: es kommen auf je 10 000 Einwohner Chausseen in *km* in der Provinz Brandenburg

	einschließlich Berlin	ausschließlich Berlin
1876	12,42	18,0
1891	15,0	24,3
1895	15,1	24,1
1900	15,2	24,4

Der Unterschied ist sehr erheblich. Es lehrt aber auch eine Vergleichung unserer Zahlen und der des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten mit den entsprechenden für die übrigen Provinzen, daß es sachlich richtiger ist, Berlin auszuschneiden; denn nach der Tabelle des Ministeriums steht die Provinz Brandenburg ganz auffällig hinter den übrigen Provinzen zurück in der Dichtigkeit ihres Chausseenetzes, dieses auf die Einwohnerzahl bezogen; das entspricht aber offenbar nicht den Tatsachen. Scheidet man Berlin dagegen aus, so fügt sich Brandenburg viel angemessener in die Reihe der übrigen Provinzen ein.

Wenn mithin die Nichtberücksichtigung Berlins aus sachlichen wie formalen Gründen empfehlenswert erscheint, so erhebt sich die Frage, ob nicht das gleiche für alle Städte zutrifft, da doch die befestigten Straßen innerhalb der Städte grundsätzlich ausgeschlossen worden sind. Diese Frage wird sich schwer im bejahenden oder verneinenden Sinne einwandfrei entscheiden lassen. Formal ist das völlige Fortlassen der Städte jedenfalls das Richtige; aber sachlich wird man doch gewichtige Bedenken dagegen äußern können. Wenn auch die Chausseen vorwiegend dem Verkehrsbedürfnisse des platten Landes dienen, so ist ihre Benutzung durch die städtische Bevölkerung doch keineswegs geringfügig. Man braucht dabei nicht einmal nur diejenigen Städte ins Auge zu fassen, die noch keine Eisenbahnverbindung haben; sie sind stark in der Minderheit; aber auch solche Städte, die Eisenbahnanschluß haben, ja selbst die großen und sehr großen Städte, die nach allen Richtungen hin Schienenstränge aussenden, können ohne Zweifel der Chausseeverbindungen nicht entraten. Allerdings kann man wohl den einen Satz aufstellen: je größer eine Stadt ist, um so geringer ist, unter sonst gleichen wirtschaftlichen Verhältnissen, der Anteil, den die Landstraßen zu der Befriedigung des städtischen Verkehrsbedürfnisses stellen. Dabei kann indessen die absolute Inanspruchnahme der auf die betreffende Stadt zuführenden Chausseen noch sehr bedeutend sein. Diesen Teil des Verkehrs hieße es aber aus der Statistik ausschalten, wollte man die Städte ihrer Einwohnerzahl nach fortlassen, und es ist fraglich, ob die formalen Gründe, die dafür sprechen, stärker als die sachlichen sind. Wir haben geglaubt, das verneinen zu sollen, und schließen uns darin dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten an. Maßgebend für die Entscheidung im einen oder anderen Sinne wird hauptsächlich der Zweck sein, dem die berechnenden Ziffern dienen sollen. Gilt es, wie hier, mit den Zahlen die wirtschaftliche Bedeutung des Chausseenetzes zu beleuchten, so wird man richtiger die Städte nicht ganz fortlassen in der Erwägung, daß jeder ihrer Einwohner theoretisch als möglicher Benutzer der Chausseen anzusehen ist, mithin einen wirtschaftlichen Vorteil von ihrem Vorhandensein hat. Verfolgt man mehr geographische Zwecke, so ist, wie unten näher erörtert, die Frage anders zu beurteilen.

Unzweifelhaft sicher ist aber die Frage zu entscheiden, ob die Flächen der Städte mit einbezogen werden sollen oder nicht. Wir möchten entgegen der zwar nicht in Worten aber in der Aufmachung der betreffenden Tabelle ausgesprochenen Ansicht des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Auffassung vertreten, daß der Flächeninhalt der Städte bei Herstellung der Beziehungszahlen außer Ansatz bleiben muß. Da die städtischen Chausseestrecken nicht berücksichtigt worden sind, darf die angegebene Länge der Chausseen nicht wohl zu Flächen in Beziehung gesetzt werden, die sie in keinem Falle durchlaufen. Der Unterschied zwischen den auf beide Weise errechneten Beziehungszahlen ist ja bei weitem nicht so groß, wie im vorigen Falle an dem Beispiele der Provinz Brandenburg gezeigt wurde, aber doch immer merkbar, überdies von grundsätzlicher Bedeutung. In der Tabelle 5 ist also lediglich die Fläche der Landgemeinden und Gutsbezirke eingesetzt worden; die Veränderungen, die diese Fläche in einzelnen Fällen im Laufe der 25 Jahre erlitten hat (etwa durch Eingemeindung usw.), sind zu geringfügig, um auf die Beziehungszahlen Einfluß zu üben; sie sind daher unbeachtet geblieben. Zu bemerken ist noch, daß unter den „Landgemeinden“ sich auch eine Anzahl städtischer Vororte großer Städte befindet; diese auszuschneiden war aber ohne Willkür nicht möglich; im übrigen ist die Gesamtfläche derartiger Landgemeinden doch nicht groß genug, um von nennenswerter Wirkung auf die Beziehungszahlen zu sein.

So stellt die Tabelle 5 einen Versuch dar, die wirtschaftliche Bedeutung der Chaussee in gewissem Grade zu erfassen. Im ergänzenden Verhältnisse dazu steht die Tabelle 5 a auf S. 132, die mehr die geographisch-statistische Seite des gleichen Gebietes beleuchten soll. Beides sind Hilfstabellen für die Tabelle 6 auf S. 133, die sowohl die wirtschaftliche wie die geographisch-statistische Seite erfassen, beide verbinden und zeigen soll, in welchem Grade in den einzelnen Landesteilen Preußens das platte Land mit jenem wichtigen und oft einzigen Verkehrsmittel ausgestattet ist.

Zunächst Tabelle 5. Die Zahlen, die sich auf die Fläche beziehen, geben, da diese sich nicht wesentlich verändert hat, ein gutes Bild der Entwicklung des Chausseebaues in den einzelnen Provinzen und ergänzen damit wesentlich das bisher darüber Gesagte. Anders sind die Zahlen zu beurteilen, die eine Beziehung auf die Einwohnerzahl darstellen. Da diese beträchtlich gewachsen ist, zeigen die aus ihr berechneten Beziehungsziffern an, wie weit die Entwicklung des Chausseebaues mit der Zunahme der Einwohnerzahl Schritt gehalten hat. Danach ergibt sich folgendes: Im Staate entfielen 1876 nur 18,1 *km* Chausseen auf je 10 000 *ha* Fläche der Landgemeinden und Gutsbezirke, 1900 dagegen bereits 29,5 *km*. Ist somit die Zunahme des Chausseenetzes beträchtlich, so zeigt sich ferner, daß sie auch schneller vor sich gegangen ist als die der Bevölkerung; denn 1876 entfielen 23,8 *km* Chausseen auf je 10 000 Einwohner, 1900 dagegen 29,6 *km*. In den einzelnen Provinzen sind die Verschiedenheiten des Bestandes und der Entwicklung außerordentlich groß. Das dichteste Chausseenetz hatte 1876 und hat es noch gegenwärtig das kleine Hohenzollern; hier entfielen 75,0 *km* bzw. 81,8 *km* auf je 10 000 *ha* und 122,8 *km* bzw. 133,3 *km* auf je 10 000 Einwohner. Seit 1895 ist der Chausseebau in Hohenzollern etwas hinter der Bevölkerungszunahme zurückgeblieben; denn damals entfielen 135,4 *km* auf je 10 000 Einwohner. Freilich wird auch die Zahl von 1900 von keiner einzigen Provinz auch nur annähernd erreicht. In Beziehung auf die Fläche steht an zweiter Stelle Hessen-Nassau, wo 57,4 *km* im Jahre 1900 auf je 10 000 *ha* entfielen; 1876 waren es 51,6 *km*. Die Zunahme ist also nur gering, was, wie oben schon ausgeführt, lediglich eine Folge davon ist, daß Hessen-Nassau schon 1876 ein verhältnismäßig dichtes Chausseenetz

besaß. Die geringere Neubautätigkeit ist von der Bevölkerungsvermehrung überholt worden; 1876 stand nämlich Hessen-Nassau mit 49,2 km auf je 10 000 Einwohner auch in dieser Beziehung an zweiter Stelle; 1900 ist es dagegen mit 42,3 km an den dritten Platz hinter Hannover gerückt. Der Bevölkerungszuwachs ist in Hessen-Nassau, wo volkreiche Städte das Ziel lebhafter Binnenwanderungen bildeten, stark gewesen; die ziemlich beträchtlich rückläufige Bewegung der Beziehungszahlen kann daher nicht auffallen. Der gleichen Erscheinung begegnet man auch sonst noch im Westen, so beispielsweise in der mit 45,9 km auf 10 000 ha an dritter Stelle stehenden Provinz Westfalen; 1876 entfielen nur 28,7 km auf je 10 000 ha; der Zuwachs ist also sehr bedeutend. Trotzdem ist die Ziffer, bezogen auf die Einwohnerzahl, von 27,8 km auf 26,6 km gesunken. Hier hat lediglich das sehr starke Anwachsen der Bevölkerung im westfälischen Industriebezirke diese rückläufige Bewegung verursacht. Abgesehen davon muß die vergleichungsweise niedrige Ziffer überhaupt auffallen. Man fragt sich, ob denn eine Chausseelänge von nur 26,6 km auf je 10 000 Einwohner dem bei der dortigen dichten Bevölkerung jedenfalls doch lebhaften Verkehrsbedürfnisse genügen könne. Eine zutreffende Antwort ist kaum zu geben. Vor allem fehlt es uns völlig an einer Landstraßenverkehrsstatistik, wie sie beispielsweise in Frankreich mit gutem Erfolge versucht worden ist¹⁾ — einige wenige Ansätze hat dazu in Preußen bisher nur unsere Städtestatistik gemacht. Aber hätten wir sie selbst, so wäre das Verkehrsbedürfnis doch ein kaum meßbarer Faktor des Wirtschaftslebens, der sich schwerlich ohne Zwang auf die Zahl bringen ließe. Es fehlt also an der Möglichkeit zu entscheiden, ob eine Ziffer wie die vorliegende als ausreichend anzusehen ist. Sie erscheint niedrig, wenn man sie namentlich mit den fast durchweg höheren Ziffern der östlichen Provinzen vergleicht, an deren geringerem Verkehrsbedürfnisse kaum zu zweifeln ist. Freilich steht dem wieder entgegen, daß das Bahnnetz in Westfalen dichter ist, also mehr Verkehr von den Chausseen abgelenkt werden kann als im Osten; das trifft indessen nur für das eigentliche Industriegebiet Westfalens zu. Abhelfen könnte dieser Unklarheit nur eine Verkehrsstatistik, die zu zeigen hätte, welche Chausseen in der Regel stark und welche schwach benutzt werden. Daraus ließe sich dann eine gewisse als Regel anzusprechende Benutzungsziffer gewinnen, die ihrerseits wieder die Möglichkeit böte, eine Überlastungsziffer aufzustellen. Und erst wenn diese sich in einer Provinz findet, wo, wie hier in Westfalen, die Beziehung der Chausseelänge auf die Einwohner eine niedrige Zahl ergibt, kann man sagen, daß in dieser Provinz das Verkehrsbedürfnis nicht gedeckt ist.

Es folgt mit ähnlichen Ziffern Hannover. Hier entfielen 1876 auf je 10 000 ha 24,7 km, 1900 dagegen 43,4 km. Hannover hat in absoluter Zahl das längste Chausseenetz und, wie die vorliegenden Ziffern beweisen, ist es auch eins der dichtesten. Das tritt noch mehr hervor, wenn man die Chausseelängen auf die Einwohnerzahl bezieht; danach entfielen 1900 auf je 10 000 Einwohner 61,5 km, während 1876 diese Ziffer nur 44,8 km betragen hatte. Der Zuwachs an Chausseen ist also erheblich schneller vor sich gegangen als der der Bevölkerung. Die hohe Zahl von 61,5 km auf 10 000 Einwohner hat freilich ihren Grund in der vergleichsweise geringen Dichtigkeit der hannoverschen Bevölkerung; Hannover ist die zweitgrößte Provinz des preussischen Staates, steht aber seiner Einwohnerzahl nach erst an 6. Stelle; daraus ergibt sich, daß die Dichtigkeit des hannoverschen Chausseenetzes etwas größer erscheint, als sie wirklich ist;

¹⁾ Vergl. darüber v. Inama-Sternegg, „Die Rolle der Landstraßen im Verkehrsleben in statistischer Beleuchtung“, Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau, Jahrgang V, Nr. 30.

es gibt eben hier wie auch sonst die Beziehung auf die Fläche das plastischere Bild als die auf die Einwohnerzahl.

Wenig hinter Hannover zurück steht die Rheinprovinz mit 41,1 km auf je 10 000 ha Fläche der Landgemeinden; 1876 betrug diese Ziffer 31,1 km, ein Beweis dafür, daß die Rheinprovinz schon damals ein vergleichsweise gut ausgebautes Chausseenetz besessen hat: sie stand 1876 nur hinter Hohenzollern und Hessen-Nassau; 1900 freilich sind außer diesen beiden Provinzen noch Westfalen und Hannover schneller vorgerückt. Ganz auffällig erscheint dagegen das Bild der Beziehung auf die Einwohnerzahl: es zeigt sich nämlich, daß von diesem Gesichtspunkte aus die Rheinprovinz in Preußen die bei weitem geringste Chausseelänge besitzt, denn hier entfielen 1900 nur 17,6 km auf je 10 000 Einwohner; 1876 war die Zahl etwas höher: sie betrug 20,1 km und wurde damals noch von Brandenburg, Schlesien und Schleswig-Holstein unterboten. An diesem Beispiele sieht man so recht, wie vorsichtig mit derartigen Beziehungszahlen umgegangen werden muß. Selbst der nächstliegende Schluß, der auf die größere oder geringere Engmaschigkeit des Chausseenetzes, kann nur in stark eingeschränktem Maße daraus gezogen werden. Die Zahl muß unvermeidlich so niedrig lauten, weil die Rheinprovinz die weitaus am stärksten bevölkerte des preussischen Staates ist. Sie zählt fast 6 Millionen Einwohner, über 1 Million mehr als Schlesien, die ihr der Einwohnerzahl nach folgende Provinz. Überdies hat die Bevölkerung sehr rasch zugenommen, viel schneller auch als beispielsweise in Schlesien, das 1876 die Rheinprovinz an Einwohnerzahl noch etwas übertraf. Das erklärt wieder die rückläufige Bewegung der Beziehungsziffer. Man sieht, daß die Beziehung auf den Flächeninhalt die tatsächlichen Verhältnisse viel getreuer wiedergibt als die auf die Bevölkerung, was für die Beurteilung der Vergleichsfähigkeit beider Ziffernreihen von Wichtigkeit ist. Im übrigen möge man sich aber auch daran erinnern, daß die Rheinprovinz ganz besonders reich mit Verkehrsmitteln anderer Art ausgestattet ist, nämlich mit einem dichten Eisenbahnnetz und mit der gewaltigen Wasserräder des Rheinstromes, dessen breiter Rücken den Landstraßen so manche Last abnimmt.

Es folgt weiter die Provinz Sachsen, in der 1900 auf je 10 000 ha Fläche der Landgemeinden 38,0 km Chausseen entfielen. Die Zunahme der Dichtigkeit ist beträchtlich; denn 1876 entfielen nur 21,1 km auf je 10 000 ha Fläche. Übrigens war der Zuwachs besonders groß im letzten Jahrzehnte, da 1895 die Beziehungsziffer erst 29,5 betrug. Bezieht man die Chausseelänge auf die Bevölkerungszahl, so ergibt sich eine Ziffer, die sowohl 1876 wie 1900 dem Staatsdurchschnitt sehr nahe steht, nämlich auf je 10 000 Einwohner 22,0 bzw. 30,3 km.

In der Provinz Schlesien entfielen 1900 auf je 10 000 ha Fläche 30,9 km Chausseen, 1876 aber erst 14,4 km. Der Zuwachs ist also bedeutend; im übrigen stand die Provinz Schlesien in allen Jahren dem Staatsdurchschnitt ziemlich nahe, anfangs etwas darunter, später etwas darüber. Geringer erscheint die Dichtigkeit des Chausseenetzes, auf die Bevölkerung bezogen. Namentlich 1876 stand Schlesien mit 14,5 km auf je 10 000 Einwohner sehr tief. Diese Zahl war 1900 bis auf 25,7 km gestiegen, blieb also noch unter dem Staatsdurchschnitt.

Wir gehen nunmehr zu derjenigen Reihe von Provinzen über, in denen die Dichtigkeit des Chausseenetzes, bezogen auf die Fläche der Landgemeinden und Gutsbezirke, den Staatsdurchschnitt nicht erreicht. Den Anfang macht Schleswig-Holstein mit 22,9 km auf je 10 000 ha für 1900, während diese Ziffer 1876 nur 7,8 km betragen hatte. Der Unterschied ist sehr auffällig; doch erinnere man sich, daß für diese Provinz völlig genaue Angaben nicht zu erlangen waren. Da die

Provinz dünn bevölkert ist, erscheint die andere Gruppe von Beziehungszahlen größer; es entfielen 1876 auf je 10 000 Einwohner 13,3 *km*. 1900 dagegen 30,4 *km*.

Es folgt die Provinz Brandenburg, die bei nahezu gleicher Größe wie Hannover doch nur eine halb so große Dichtigkeit des Chausseenetzes besitzt; es entfielen nämlich 1900 auf je 10 000 *ha* Fläche der Landgemeinden und Gutsbezirke nur 20,9 *km* Chausseen (gegenüber 43,4 *km* in Hannover); 1876 hatte die Ziffer nur 10,7 *km* betragen. Die Zahlen haben etwas Überraschendes; denn wir hatten oben an dem Beispiele des Kreises Teltow gezeigt, daß stellenweise das Chausseenetz der Provinz außerordentlich engmaschig ist. Die eben angeführten Ziffern lehren indessen, daß die Dichtigkeit eben nur stellenweise vorhanden ist, daß dagegen andere Teile der Provinz sehr gering mit Chausseen ausgestattet sein müssen: ein Blick auf die Karte bestätigt das auch. Man erkennt, daß in der Nähe von Berlin, namentlich in den Kreisen Teltow und Niederbarnim, die Chaussezüge sich gewaltig häufen, trotz der hier ebenfalls zusammentreffenden zahlreichen Eisenbahnlinien. Andererseits pflegen die von der Reichshauptstadt entfernter liegenden Kreise nur von einer oder zwei Hauptchauseelinien mit wenig oder keinen Verästelungen durchschnitten zu werden. Es gibt kaum eine Provinz, in der die Verhältnisse in dem Grade ungleich wären. Hier bietet sich also wieder eine Gelegenheit, darauf hinzuweisen, daß die Chausseestatistik sich nicht auf die Provinzen beschränken darf, sondern auf die kleineren Verwaltungseinheiten eingehen muß. Gerade in Brandenburg würden sich dabei Gegensätze ergeben, die ein Blick auf die Karte eben nur ahnen läßt; man würde dann die wichtige Frage untersuchen können, ob die großen Verschiedenheiten wirtschaftlich begründet sind oder nicht, d. h. ob die gesamte Wirtschaftsintensität — nicht nur die der Landwirtschaftsbetriebe, obgleich diese immer einen Hauptnutzen von Chausseeverbindungen haben werden — in einzelnen Kreisen soweit hinter der anderer zurücksteht, daß sie sich mit soviel geringerer Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses zu begnügen braucht. Man kann vielleicht geneigt sein, von vornherein das Bestehen derartig ungleicher Intensitätsgrade des Wirtschaftslebens innerhalb der immerhin engen Grenzen einer einzigen Provinz zu leugnen; aber um ein sicheres Urteil zu fällen, müßten erst die Chausseelängen der einzelnen Kreise nebeneinander gestellt und untereinander sowie jede einzelne wiederum mit denjenigen Zahlen verglichen werden, die uns in das Wirtschaftsleben der betreffenden Kreise Einblicke gewähren. Die letztere Möglichkeit ist nach verschiedener Richtung gegeben; am wichtigsten sind dafür wohl die Ergebnisse der landwirtschaftlichen Betriebszählungen. Aber solange das erste Glied dieser Kette noch fehlt, die Chausseestatistik nach Kreisen, muß diese lohnende Untersuchung, die aller Wahrscheinlichkeit nach mancherlei ganz neue Lichter auf einige Zweige unseres Wirtschaftslebens werfen würde, ungeschrieben bleiben. Es ist nicht unmöglich, daß eine derartige Untersuchung für einzelne Kreise geradezu eine Überproduktion von Chausseen feststellen könnte; Anzeichen scheinen vorzuliegen, daß auch dieser Fall hier und da vorkommt, wenn sich auch wohl meist das Gegenteil ergeben würde.

In der Provinz Brandenburg ist im Durchschnitte das Chausseenetz trotz seiner starken Zunahme auch heute noch kein dichtes zu nennen. Bezieht man es auf die Bevölkerung, so ergeben sich ebenfalls sehr niedrige Zahlen, und zwar 18,0 *km* auf je 10 000 Einwohner im Jahre 1876, 24,3 im Jahre 1891, 24,1 im Jahre 1895 und 24,4 im Jahre 1900. Mit anderen Worten: die Vermehrung der Chausseen hat mit der Zunahme der Bevölkerung seit 1891 fast genau Schritt gehalten.

Fast die gleichen Ziffern weist die Provinz Westpreußen auf, nämlich 11,3 *km* im Jahre 1876 und 20,4 *km* im Jahre 1900 auf je 10 000 *ha*. Stellt man aber hier die Beziehung zur Bevölkerung her, so ergibt sich ein ganz anderes Bild als in Brandenburg; es kamen nämlich für 1876 auf je 10 000 Einwohner 20,6 *km*, 1900 dagegen 31,8 *km*; die Steigerung ist also verhältnismäßig groß, was seinen Grund allein darin hat, daß Westpreußen in dem ganzen Zeitraume nur eine sehr geringe Bevölkerungszunahme erfahren hat.

An Westpreußen schließt sich Pommern an mit 18,6 *km* auf je 10 000 *ha* im Jahre 1900; 1876 waren es nur 11,0 *km*. Auf die Bevölkerung bezogen, ist die Bewegung der Ziffern und ihr Stand in den einzelnen Jahren fast genau gleich dem für Westpreußen; sie stiegen nämlich von 21,1 *km* bis 31,9 *km* auf je 10 000 Einwohner.

Noch weitmaschiger ist das Chausseenetz in Ostpreußen, wo nur 17,6 *km* auf je 10 000 *ha* entfallen gegen 10,7 *km* im Jahre 1876. Auf die Bevölkerung bezogen, zeigt sich dagegen wieder fast das gleiche Bild wie in Westpreußen und Pommern, nämlich 20,6 *km* auf je 10 000 Einwohner im Jahre 1876 und 31,5 *km* im Jahre 1900. Diese Gleichmäßigkeit in der Bewegung der Beziehungsziffern rührt überall daher, daß in den betreffenden Provinzen die Bevölkerungszunahme nur sehr gering gewesen ist; Ostpreußen hat sogar gegen 1895 einen kleinen Rückgang zu verzeichnen.

Geschlossen wird die Reihe der Provinzen endlich von Posen, wo nur 15,2 *km* auf je 10 000 *ha* der Fläche der Landgemeinden und Gutsbezirke entfallen. Auch 1876 war diese Ziffer nicht viel niedriger; sie betrug 13,3 *km*. Damals stand Posen damit aber durchaus nicht an letzter Stelle, übertraf vielmehr noch Ostpreußen, Westpreußen, Brandenburg, Pommern und Schleswig-Holstein. Seitdem ist Posen von allen diesen Provinzen, und zum Teil erheblich, überflügelt worden. Aber auch die andere Gruppe der Beziehungszahlen liefert kein günstigeres Bild. Es entfielen nämlich 1876 auf je 10 000 Einwohner 22,8 *km* Chausseen und 1900 war diese Ziffer auf 22,2 *km* gesunken. Hier hat dieser Rückgang aber keineswegs die harmlose Bedeutung wie in den westlichen Provinzen, wo er auch schon gefunden wurde; denn in Posen hat weder die Bevölkerung so stark zugenommen, daß davon die wachsende Ausdehnung des Chausseenetzes überholt wurde (die Steigerung der Einwohnerzahl ist vielmehr sehr gering), noch hat die Provinz schon 1876 ein so wohl ausgebautes Chausseenetz besessen, daß wenig mehr zu tun übrig geblieben wäre.

Es ist unzweifelhaft, daß die geringere Intensität des Wirtschaftslebens in Posen wie überhaupt in den östlichen Provinzen, auch ein geringeres Verkehrsbedürfnis bedingt; der große Unterschied in der Dichtigkeit des Chausseenetzes im Osten, zugunsten des Westens der Monarchie muß aber doch auffallen. Ganz besonders gilt das von Posen, das selbst unter den östlichen Provinzen eine so ungünstige Stellung einnimmt, daß man sehr zweifelhaft sein muß, ob hier dem Verkehrsbedürfnisse Genüge geleistet wird. Geringe Verkehrsmittel pflegen auch zum Verkehre nicht zu reizen; der Übergang von extensiver zu intensiver Wirtschaft wird auf allen Gebieten unseres Wirtschaftslebens solange verzögert, als nicht genügende Verkehrsmittel jeder Art für den Umschlag der Produkte sorgen. Eines ist zugleich Ursache und Folge des andern; ein Kreislauf, den nur ein mit elementarer Wucht hervorbrechendes Verkehrsbedürfnis sprengen kann, wie es etwa in dem raschen Aufblühen einer Industrie, dem Funde und der Ausbeute bislang verborgener Bodenschätze (Ölquellen in der Lüneburger Heide!) u. dergl. erblickt werden könnte. Wenn man die Chausseebaupolitik der östlichen Provinzen — von den westlichen ganz ab-

gesehen — betrachtet, so zeigt sich überall eine lebhaftere Förderung des Chausseebaues. Man hat offenbar erkannt, daß dem Verkehrsbedürfnisse des Landes bislang nicht Genüge geleistet worden ist, und bemüht sich, die Lücken auszufüllen. Die einzige auffällige Ausnahme bildet die Provinz Posen, die dem Chausseebau weitaus das geringste Interesse zuzuwenden scheint. Das bestätigen hier auch die Ziffern der Tabelle 5. Es läßt sich schwerlich die Überzeugung gewinnen, daß in Posen das Verkehrsbedürfnis soviel geringer sein sollte als in anderen Provinzen, zum mindesten den östlichen, und daß soviel weniger für die Förderung des Chausseebaues zu geschehen brauchte. Und wäre es selbst der Fall, so sollte man meinen, es müßte mit Chausseeneubauten ganz besonders tatkräftig vorgegangen werden, um dieses — der Ausdruck sei gestattet — unmodern niedrige Verkehrsbedürfnis aus seinem unzeitgemäßen Schlafe aufzurütteln. Es läßt sich nicht leugnen, daß die Provinz Posen auf diesem Gebiete gewisse Rätsel aufgibt, deren Lösung die vorliegende Statistik jedenfalls nicht zu bieten vermag.

Ergänzend tritt zur Tabelle 5 die Tabelle 5a, in der die Beziehungszahlen zum Teil nach einem anderen Grundsätze berechnet sind. In der vorher besprochenen Tabelle 5 wurden die Chausseelängen in Beziehung gesetzt zu der gesamten Einwohnerzahl der in der Vorspalte namhaft gemachten Provinzen: dort war auch der Städtebewohner als Benutzer der Chausseen in Ansatz gebracht. Hier in der Tabelle 5a ist nun der andere Weg eingeschlagen worden, indem die Chausseelängen zu der Einwohnerzahl lediglich des platten Landes in Beziehung gesetzt worden sind. Während also bei Aufstellung der Tabelle 5 wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend waren, gaben bei der Tabelle 5a geographisch-statistische den Ausschlag. Beiden gemeinsam muß aus den früher vorgelegenen Gründen die Beziehung der Chausseelängen auf die Fläche der Landgemeinden sein: denn hier sprechen wirtschaftliche und geographische Gründe in gleicher Weise für Ausscheidung der Flächen der Städte. Lediglich um Wiederholungen zu vermeiden, wurde diese Berechnung in die Ergänzungstabelle 5a nicht noch einmal aufgenommen.

Die Chausseen in ihrem Verhältnisse zur Einwohnerzahl des platten Landes in Preussen.

Provinzen. Staat.	Länge der ausgebauten Chausseen km				Einwohnerzahl der Landgemeinden und Gutsbezirke nach der Zählung vom				Es kommen an Chausseen auf je 10 000 Einwohner km			
	1876	1891	1895	1900	1. XII. 1875	1. XII. 1890	2. XII. 1895	1. XII. 1900	1876	1891	1895	1900
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Ostpreußen	3 815	5 263	5 773	6 291	1 455 234	1 472 672	1 490 556	1 439 666	26,2	35,7	38,7	43,7
Westpreußen	2 759	4 033	4 481	4 980	996 335	1 018 004	1 053 239	1 081 022	27,7	39,6	42,5	46,1
Brandenburg	3 884	6 167	6 804	7 581	1 383 180	1 563 119	1 718 866	1 705 284	28,1	39,5	39,6	44,5
Pommern	3 090	4 195	4 647	5 221	982 791	969 250	979 129	965 761	31,4	43,3	47,5	54,1
Posen	3 656	3 737	3 975	4 189	1 162 461	1 244 668	1 239 718	1 272 638	31,5	30,0	30,8	32,9
Schlesien	5 579	9 746	10 630	12 008	2 849 506	2 961 418	3 031 040	3 112 109	19,6	32,9	35,1	38,6
Sachsen	4 767	6 368	6 673	8 585	1 297 032	1 433 096	1 470 501	1 494 461	36,8	44,4	45,4	57,4
Schleswig-Holstein	1 429	3 555	3 739	4 223	710 835	739 428	760 099	787 661	20,1	48,1	49,2	53,5
Hannover	9 044	12 698	14 147	15 924	1 452 733	1 536 422	1 572 615	1 635 057	62,3	82,6	90,0	97,4
Westfalen	5 298	6 845	7 579	8 468	1 320 608	1 580 381	1 734 345	2 003 671	40,1	43,3	43,5	42,3
Hessen-Nassau	7 223	7 837	7 934	8 033	974 947	1 013 331	1 037 506	1 057 159	74,1	77,3	76,5	76,0
Rheinprovinz	7 664	8 386	8 471	10 117	2 310 643	2 579 396	2 705 246	3 011 934	33,2	32,5	31,3	33,6
Hohenzollern	816	883	890	890	54 265	58 035	57 672	58 240	150,4	152,1	154,3	152,3
Staat	59 024	79 713	85 743	96 510	16 950 570	18 169 220	18 900 532	19 624 663	34,3	43,9	45,4	49,2

Die Tabelle 5a bedarf nur einer kurzen Erläuterung. Da die in dieser Tabelle angeführten Einwohnerzahlen bedeutend niedriger sind als die der Tabelle 5, so müssen selbstverständlich die Beziehungszahlen beträchtlich größer sein; das Bild gewinnt dadurch an Klarheit. Aber nicht das allein; es ändert sich auch grundsätzlich, und zwar nach der Richtung, daß die Beziehungsziffern der Tabelle 5a nunmehr ganz gut den auf die Fläche bezogenen Ziffern der Tabelle 5 vergleichbar werden. Die in der Tabelle 5a eingetretene Verschiebung hat ihren Grund darin, daß die Bevölkerung der Landgemeinden und Gutsbezirke seit 1876, wenn auch nicht wie die Fläche, so gut wie unverändert geblieben ist, doch im Vergleiche zur Vermehrung der Gesamtbevölkerung nur einen geringen Zuwachs erfahren hat. So geschieht es, daß die Beziehungszahlen der Tabelle 5a in keinem Falle einen Rückgang aufweisen, ähnlich, wie das bei den auf die Fläche bezogenen, aber anders, wie es bei den auf die Einwohnerzahl bezogenen Zahlen der Tabelle 5 der Fall war. Ähnlich, doch nicht völlig gleich ist die Rangordnung der Provinzen auch nach dieser Berechnung. Obenan steht ebenfalls hier Hohenzollern mit 152,3 km Chausseen auf je 10 000 Einwohner der Landgemeinden und Gutsbezirke im Jahre 1900. Es folgen: Hannover mit 97,4 km, Hessen-Nassau mit 76,0 km, Sachsen mit 57,4 km, Pommern mit 54,1 km, Schleswig-Holstein mit 53,5 km, Westpreußen mit 46,1 km, Brandenburg mit 44,5 km, Ostpreußen mit 43,7 km, Westfalen mit 42,3 km, Schlesien mit

38,6 km, die Rheinprovinz mit 33,6 km und Posen mit 32,9 km. Im Jahre 1876 war die Rangordnung folgende: Hohenzollern mit 150,4 km, Hessen-Nassau mit 74,1 km, Hannover mit 62,3 km, Westfalen mit 40,1 km, Sachsen mit 36,8 km, Rheinprovinz mit 33,2 km, Posen mit 31,5 km, Pommern mit 31,4 km, Brandenburg mit 28,1 km, Westpreußen mit 27,7 km, Ostpreußen mit 26,2 km, Schleswig-Holstein mit 20,1 km und Schlesien mit 19,6 km.

Die Tabelle 5a stellt eine Ergänzung der Tabelle 5 dar. Aber sie hat einen zweiten wichtigeren Zweck; sie soll überleiten zur Tabelle 6. In dieser, nebenstehenden Tabelle ist der Versuch gemacht worden, in gedrängtester Form das auf die Zahl zu bringen, was an wesentlichen vergleichungsfähigen Angaben in allen früheren Tabellen enthalten ist. Die Tabelle 6 soll gewissermaßen die Quintessenz unserer gesamten preussischen Chausseestatistik darstellen. Bislang hatten wir es mit einfachen auf die gleichen drei Einheiten: Kilometerlänge der Chausseen, Fläche und Bevölkerung berechneten Beziehungen zu tun. Die Einheiten lassen sich nach einer von Engel angegebenen Methode ohne weiteres mit einander in rechnerische Verbindung setzen, und aus den so gefundenen Beziehungsziffern läßt sich mit Hilfe der Quadratwurzel aus dem Produkte noch eine höhere Beziehung gewinnen, welche die in Rede stehende Dichtigkeit des Chausseenetzes in allen wesentlichen Zügen mit völliger Klarheit zur Erscheinung bringt.

In der Tabelle 6 ist folgende Rechnung gemacht worden: Aus den auf die Fläche des platten Landes einerseits und den auf die Einwohnerzahl des platten Landes andererseits bezogenen Kilometerlängen, die miteinander vervielfältigt wurden, ist die Quadratwurzel gezogen worden. Die so entstandene Ziffer, die als Chaussee-Ausstattungsnummer des platten Landes gelten kann, enthält alle wesentlichen Merkmale des preussischen Chausseewesens, soweit es bisher zur Zahl gebracht worden ist, nämlich die Länge der Chausseen und das Verhältnis der Länge zur Fläche und zur Einwohnerzahl

des platten Landes in einem Zahlenausdrucke; sie veranschaulicht auch die in den einzelnen Beobachtungsjahren eingetretenen Verschiebungen. Die so berechnete Ausstattungsnummer ist selbstverständlich eine rein abstrakte Ziffer, im wahren Sinne des Wortes ein Bild, dem eine ähnliche Bedeutung inneohnt wie einer nach irgend einem beliebigen Maßstabe entworfenen graphischen Darstellung. Sie gibt aber ein scharfes und knappes Bild des bisher ausführlich besprochenen Stoffes. Das Verfahren ist empfehlenswert, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind, und das, glauben wir, ist hier der Fall.

Die Ausstattung des platten Landes mit Chausseen in Preussen.

Provinzen. Staat.	Länge der ausgebauten Chausseen km				Es kommen auf je 10 000 ha des platten Landes km				Es kommen auf je 10 000 Einwohner des platten Landes km				Die Ausstattung mit Chausseen beträgt daher $\sqrt{\text{Sp. 6-9} \times \text{Sp. 10-13}}$			
	1876	1891	1895	1900	1876	1891	1895	1900	1876	1891	1895	1900	1876	1891	1895	1900
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Ostpreußen	3 815	5 263	5 773	6 291	10,7	14,8	16,2	17,6	26,2	35,7	38,7	43,7	16,7	23,0	25,0	27,7
Westpreußen	2 759	4 033	4 481	4 980	11,3	16,5	18,3	20,4	27,7	39,6	42,5	46,1	17,7	25,6	27,9	30,7
Brandenburg	3 884	6 167	6 804	7 581	10,7	17,0	18,7	20,9	28,1	39,5	39,6	44,5	17,3	25,9	27,2	30,5
Pommern	3 090	4 195	4 647	5 221	11,0	14,9	16,6	18,6	31,4	43,3	47,5	54,1	18,6	25,4	28,1	31,7
Posen	3 656	3 737	3 975	4 189	13,3	13,6	14,5	15,2	31,5	30,0	30,8	32,9	20,5	20,2	21,1	22,4
Schlesien	5 579	9 746	10 630	12 008	14,4	25,1	27,4	30,9	19,6	32,9	35,1	38,6	16,8	28,7	31,0	34,5
Sachsen	4 767	6 368	6 673	8 585	21,1	28,2	29,5	38,0	36,8	44,4	45,4	57,4	27,9	35,4	36,6	46,7
Schleswig-Holstein	1 429	3 555	3 739	4 223	7,8	19,3	20,3	22,9	20,1	48,1	49,2	53,6	12,5	30,5	31,6	35,0
Hannover	9 044	12 698	14 147	15 924	24,7	34,6	38,6	43,4	62,3	82,6	90,0	97,4	39,2	53,5	58,9	65,0
Westfalen	5 298	6 845	7 579	8 468	28,7	37,1	41,1	45,9	40,1	43,3	43,5	42,3	33,9	40,1	42,4	44,1
Hessen-Nassau	7 223	7 837	7 934	8 033	51,6	56,0	56,6	57,4	74,1	77,3	76,5	76,0	61,3	65,3	65,8	66,0
Rheinland	7 664	8 386	8 471	10 117	31,1	34,0	34,4	41,1	33,2	32,5	31,3	33,6	32,1	33,2	33,2	37,2
Hohenzollern	816	883	890	890	75,0	81,2	81,8	81,8	150,4	152,1	154,3	152,8	106,2	111,1	112,3	111,8
Staat	59 024	79 713	85 743	96 510	18,1	24,4	26,2	29,5	34,8	43,9	45,4	49,2	25,1	32,7	34,5	38,1

Obenan steht wie in den bisher besprochenen Beziehungen auch der Ausstattungsnummer nach Hohenzollern mit 106,2 im Jahre 1876 und 111,8 im Jahre 1900; 1895 war die Nummer mit 112,3 am größten. Es folgt an Höhe der Ausstattungsnummer im Jahre 1900 Hessen-Nassau mit 66,0; die Nummer betrug 1876 bereits 61,6, stieg aber schon 1891 auf 65,8 und blieb auch 1895 in der gleichen Höhe. Viel rascher ist die Entwicklung in der 1900 an dritter Stelle stehenden Provinz Hannover gewesen. Hier betrug die Ausstattungsnummer 1876 nur 39,2, womit die Provinz gleichfalls den dritten Platz einnahm; 1900 hatte sie dagegen in rascher Steigerung die Höhe von 65,0 erreicht, d. h. also, Hannover ist 1900 fast ebenso reich mit Chausseen ausgestattet gewesen wie Hessen-Nassau. An dem Beispiele dieser Provinz zeigt sich recht gut, wieviel vergleichungsfähiger die Ausstattungsnummern untereinander sind als die früher berechneten Beziehungsziffern. Im Verhältnisse der Chausseen zur Fläche des platten Landes steht nach der Tabelle 5 Hannover erheblich hinter Hessen-Nassau zurück; verglichen mit der gesamten Einwohnerzahl dagegen steht Hannover weit über Hessen-Nassau, und ähnlich ist es nach der Tabelle 5 a, wenn man die Chausseelängen auf die Bevölkerung des platten Landes bezieht. Erst die Berechnung der Ausstattungsnummer läßt erkennen, daß beide Provinzen nahezu gleich gut mit Chausseen versorgt sind. Unmöglich ist es dagegen, aus diesen Ziffern ein Urteil darüber zu gewinnen, ob in beiden Provinzen auch dem Verkehrsbedürfnis in gleicher Weise genügend Rechnung getragen ist, ob also die gleiche Ausstattung mit Chausseen auch die gleiche Bedeutung im Wirtschaftsleben der Provinz besitzt. Für die Erfassung des Verkehrsbedürfnisses fehlt es eben an zahlenmäßigen Unterlagen. Besäßen wir diese Unterlagen, und ließe sich etwa erweisen, daß in Hessen-Nassau ein größeres Verkehrsbedürfnis als in Hannover vorhanden ist, und daß diesem Bedürfnisse mit einer Ausstattung an Chausseen von 66,0 gerade Genüge geleistet wäre, so würde das bedeuten, daß in Hannover zur Zeit eine Überproduktion von Chausseen besteht.

Auf Hannover folgt in weitem Abstände die Provinz Sachsen mit einer Ausstattungsnummer von 46,7 im Jahre 1900 gegen 27,9 im Jahre 1876. Es schließt sich an Westfalen mit 44,1, aber einer viel langsameren Steigerung; denn schon 1876 betrug die Nummer 33,9. Alle übrigen Provinzen stehen unter dem Staatsdurchschnitte von 38,1 für 1900. Zuerst die Rheinprovinz mit 37,2 im Jahre 1900 und 32,1 im Jahre 1876. Man sieht, wie in der Ausstattungsnummer der irreleitende Einfluß der starken Bevölkerungszunahme dieser Provinz verschwindet. Der Rheinprovinz schließt sich Schleswig-Holstein an mit 35,0 im Jahre 1900 gegen 12,5 im Jahre 1876. Ähnlich erscheint Schlesien mit 34,5 für 1900 und 16,8 für 1876. Etwas tiefer steht Pommern mit 31,7 bzw. 18,6. Auch hier zeigt sich in treffender Weise, wie die Ausstattungsnummer die Bedeutung des Chausseenetzes auf das rechte Maß zurückführt; die große Fläche der Provinz ließ das Chausseenetz mit 18,6 km auf je 10 000 ha der Landgemeinden und Gutsbezirke sehr weitmaschig erscheinen; die dünne Bevölkerung des platten Landes dagegen ergab mit 54,1 km auf je 10 000 Einwohner eine sehr hohe Nummer; beide eigneten sich daher schlecht zur Vergleichung mit den entsprechenden Zahlen für andere Provinzen. Es folgen Westpreußen mit 30,7 für 1900 gegen 17,7 für 1876 und Brandenburg mit fast den gleichen Ziffern, nämlich 30,5 bzw. 17,3. Daran schließt sich Ostpreußen mit 27,7 bzw. 16,7. An letzter Stelle steht wie überall so auch hier Posen mit 22,4 im Jahre 1900 und 20,5 im Jahre 1876. Die in der Tabelle 6 errechnete Ausstattungsnummer kann als ein zusammenfassender und vergleichungsfähiger Ausdruck für das, was an Chausseebauten in Beziehung zur Fläche und zur Bevölkerung der einzelnen Provinzen geschehen ist, angesehen werden.

Der leider ja nicht überreichen Ergiebigkeit unserer statistischen Ausführungen wird in der beigegebenen graphischen Darstellung noch ein Bild hinzugefügt, das für manchen Leser, der Zahlen weniger gern liest, vielleicht eine sprechendere Veranschaulichung der Verhältnisse bietet. Einer

besonderen Erklärung bedarf das Diagramm nicht. Nur das sei angedeutet, daß die von der Peripherie des mittelsten Kreises ausgehenden Strahlen lediglich als Linien nach ihrer Länge, nicht auch nach dem Inhalte der Strahlenflächen zu

lesen sind; die Fläche statt der Linie (Radius) ist nur der besseren Augenfälligkeit wegen gewählt. Im übrigen dürften der Maßstab und die Zeichenerklärung zum Verständnisse des Bildes genügen.

Schlusswort und Vorschläge.

Wenn man sich die Ergebnisse der preußischen Chausseestatistik, wie sie im vorstehenden darzulegen versucht wurden, noch einmal vergegenwärtigt, so wird man sich nicht verhehlen können, daß die Ausbeute in keinem Verhältnisse steht zu der hohen Bedeutung des Chausseewesens. Wir wüßten keinen einzigen Zweig unseres Wirtschaftslebens von ähnlicher Wichtigkeit zu nennen, der eine derartig knappe statistische Pflege erfahren hätte wie gerade die Chausseen. Dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist daraus kein Vorwurf zu machen, im Gegenteil, es ist ihm als Verdienst anzurechnen, daß es diesem in der staatswissenschaftlichen Literatur so unbegreiflich vernachlässigten Gebiete überhaupt seine Aufmerksamkeit zugewandt hat, und zwar einem Gebiete, das seit einem Vierteljahrhundert dem Einflusse der Staatsverwaltung größtenteils entzogen ist. Aber die Pflege des Chausseewesens gehört in das Gebiet der Verkehrspolitik, und der Staat hat die Pflicht, auch hier seine beobachtende und fürsorgende Tätigkeit wirksam werden zu lassen; denn es handelt sich um die Lösung von Aufgaben, die für das Wirtschaftsleben der gesamten Nation von Bedeutung sind. Der Staat als geschlossener wirtschaftlicher Organismus, dessen eigenes Wirtschaftsleben innig von dem der Privaten sowohl wie der Selbstverwaltungskörper durchdrungen wird, sodaß scharfe Grenzen innerhalb dieser volkswirtschaftlichen Wechselbeziehungen wohl gesetzlich, niemals aber wirtschaftlich zu ziehen sind, kann sich der Beobachtung wirtschaftlicher Erscheinungen von Bedeutung, die am Körper des Staates an irgend einer Stelle zu Tage treten, nicht entziehen. Daß sich die Statistik als vornehmstes Mittel einer solchen Beobachtung darbietet, ist eine längst anerkannte Wahrheit. Ebenso unzweifelhaft ist es, daß die statistische Erfassung volkswirtschaftlich bedeutsamer Erscheinungen bei weitem am vollkommensten durch den Staat selbst geschieht. Daß solche Erscheinungen wie hier auf Gebieten hervortreten können, die nicht direkt der Verwaltung durch den Staat unterstehen, ändert daran nichts. Nun sind aber an einer genauen Statistik der Chausseen sehr weite Kreise der Bevölkerung interessiert, nämlich alle die, denen vom Bestehen und vom Ausbau des Chausseenetzes ganz unmittelbare Vorteile werden. Das ist in erster Reihe die Landwirtschaft, die bei dem Mangel guter Verbindungen einen großen Teil ihrer Erzeugnisse gar nicht nutzbringend verwerten kann; das ist ferner die Forstwirtschaft; das ist weiter der Handel, zwar längst nicht mehr der große Durchgangsgüterverkehr, wohl aber der für das platte Land wirtschaftlich so bedeutungsvolle, oft unterschätzte Wanderhandel; das ist, wenn auch in geringerem Grade, die Industrie, und zwar besonders die in entlegenen Gegenden ansässige Hausindustrie; das ist der Bergbau, wie schon daraus hervorgeht, daß er frühzeitig bereits zum Bau eigener Chausseen geschritten ist — die ältere Statistik verzeichnet als besondere Unterabteilung der Privatchausseen die „Bergwerksstraßen“; das ist endlich, und zwar in hohem Maße, die Heeresverwaltung. Man erinnere sich ferner daran, daß gerade in neuester Zeit die Chausseen berufen sind, durch die rasche Entwicklung des Automobils zu einer noch gar nicht absehbaren Bedeutung zu gelangen. Niemand kann heute sagen, welche Umwälzungen im Verkehrsleben dieses neue Gefährt, das auf die Chausseen angewiesen ist, in Zukunft bringen wird, wenn es sich erst einmal mehr in den Dienst der Allgemeinheit gestellt hat.

Die vielseitige Wichtigkeit der Chausseen, die hier nur angedeutet werden mag, enthält eine dringliche Aufforderung, die Entwicklung dieses bedeutsamen Verkehrsmittels mehr als bisher regelmäßig statistisch zu verfolgen. Das kann aber nicht in ausreichendem Maße geschehen, wenn eine solche Arbeit nur nebenher und gelegentlich von einer mit ganz anderen Aufgaben belasteten Behörde geleistet wird. Hierfür ist für Preußen die gegebene Stelle das Statistische Landesamt; von dieser Stelle aus kann eine Chausseestatistik mit Erfolg auf breiterer Grundlage aufgebaut und den berechtigten Wünschen in dieser Richtung Genüge geleistet werden. Es muß möglich sein, zu einer Erhebung zu gelangen, die mindestens die empfindlichsten Lücken ausfüllt, auf die im Laufe dieser Arbeit mehrfach hingewiesen werden mußte, nachdem dies, wie eingangs erwähnt, in anderen Ländern schon erreicht worden ist.

Auf die vollkommenste und mustergültige Veröffentlichung dieser Art aus neuester Zeit sei hier aber noch besonders hingewiesen; sie ist von Italien ausgegangen. Unter dem Titel *Relazione sulla viabilità ordinaria al 30. giugno 1904* hat das italienische Ministerium der öffentlichen Arbeiten unter dem 28. Juni 1905 einen umfangreichen Folioband von fast 600 Seiten herausgegeben, der alles enthält, was man von einer Landstraßenstatistik irgend fordern kann. Der Bericht ist von dem Generaldirektor der Brücken und Straßen Braggio an den damaligen Minister der öffentlichen Arbeiten Dr. Ferraris erstattet und stellt sich als Wiederholung einer ähnlichen Erhebung vom Jahre 1897 dar. Diese Statistik umfaßt einmal die Staatsstraßen; sie gibt zuerst eine allgemeine Übersicht der in jeder Provinz vorhandenen Straßenlängen, der jährlichen Kosten, und zwar der Gesamtkosten sowohl wie gesondert der eigentlichen Unterhaltungskosten, ferner des Personals und der für dieses jährlich gemachten Aufwendungen. Sehr wichtig und für jede folgende Statistik ähnlicher Art vorbildlich ist die scharfe Trennung der Straßenlängen in solche innerhalb und außerhalb der Ortschaften. Schließlich ist noch überall der an die Gemeinden jährlich gezahlte Unterhaltungsbeitrag aufgeführt. Dieser allgemeinen Übersicht folgt eine bis in die Einzelheiten gehende Beschreibung jeder einzelnen Staatsstraße, aus der außer den erwähnten Tatsachen, deren Summen schon in der Hauptdarstellung enthalten sind, des weiteren noch der Lauf der Straße nach bestimmten Abschnitten, stets mit der Länge, den Kosten, den Beamten und deren Besoldung, ersichtlich gemacht ist, wobei sich alle diese Zahlenangaben lediglich auf die außerhalb der Ortschaften belegenen Straßenteile beziehen. Weiter werden angeführt: sämtliche Ortschaften, und zwar jede einzeln, die von der Straße durchschnitten werden, die Längen der betreffenden Straßenabschnitte und der für jedes Stück vom Staate gezahlte Unterhaltungskostenbeitrag. Angaben über die Gesamtlänge und die jährlichen Gesamtkosten der einzelnen Straßenteile vervollständigen das tabellarische Bild. Eine sehr wichtige Ergänzung des Zahlenbildes bietet die jeder Straße beigegebene textliche Beschreibung ihres ganzen Laufes, bei der vorzugsweise orographische, technische, strategische und wirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigt sind. Auch die vorhandenen Brücken finden dabei besondere Erwähnung. Wenn man eine dieser Tabellen mit ihren textlichen Erläuterungen durchstudiert hat, so ist man auch als Fernerstehender

in vollkommener Weise über alles das unterrichtet, was bezüglich der betreffenden Straße irgendwie wissenswert sein kann. Der Volkswirt, der Techniker, der Offizier, der Verwaltungsbeamte erhalten jeder die für ihn wesentlichen Auskünfte, und der Statistiker findet außerdem im tabellarischen Teile eine Fülle vielseitigen Stoffes. Aus diesen Tabellen, deren das Werk 90 enthält, ließe sich ohne weiteres eine nahezu erschöpfende Monographie über die italienischen Staatsstraßen zusammenstellen.

Ein zweiter Abschnitt ist den Provinzialstraßen gewidmet, für deren Mehrzahl die Angaben weniger ins einzelne gehen als bei den Staatsstraßen. Es wird meist nur die Länge jeder einzelnen Strecke angeführt, daneben die jährlichen Unterhaltungskosten, wobei aber auch die durchschnittlich für das Kilometer gemachten Aufwendungen berechnet sind. Nicht besonders ersichtlich gemacht ist namentlich die Länge der Straßen innerhalb und außerhalb der Ortschaften. Viel eingehender ist aber ein bestimmter Teil der Provinzialstraßen berücksichtigt, nämlich der, dessen Bau mit Unterstützung des Staates erfolgt. Hierbei ist auf eine genaue Kostenberechnung Wert gelegt worden, ebenso auf eine Darstellung der schon gebauten und noch auszubauenden Teile jeder einzelnen Straße. Zum Verständnisse dieser Tabellen ist der Hinweis darauf nötig, daß die Unterstützung der Provinzialstraßen seitens des Staates in Italien nicht auf dem Verwaltungswege erfolgt, sondern durch das Gesetz in ganz zweifelloser Weise für jede einzelne Straße festgelegt wird; derartige Gesetze, in denen stets der Bau bestimmter Provinzialstraßen gefordert und dafür eine verhältnismäßige Unterstützung des Staates zugesagt wurde, die nur für diese, gesetzlich ausdrücklich bezeichneten, nicht etwa allgemein für die Provinzialstraßen gilt, sind in den Jahren 1869, 1875 und 1881 ergangen. Auf die eingehende Behandlung der hiervon betroffenen Provinzialstraßen in der fraglichen Statistik mußte daher schon die italienische Finanzverwaltung besonderes Gewicht legen. Diesen Provinzialstraßen ist denn auch eine ähnliche textliche Schilderung wie den Staatsstraßen beigegeben. Das Werk enthält 246 derartige Tabellen einschließlich der in gleicher Weise besonders behandelten Brücken. Sehr genau ist bei der Kostenaufmachung namentlich der Beitrag des Staates und der der Provinz ersichtlich gemacht — man erinnere sich dabei, wie wir es im Laufe dieser Arbeit beklagen mußten, daß die Möglichkeit fehlte, in Preußen festzustellen, wieviel seitens der engeren Kommunalverbände neben den Provinzen für den Chausseebau aufgewendet worden ist.

Ein dritter, wesentlich kleinerer Abschnitt der besprochenen Statistik beschäftigt sich mit den Kommunalstraßen. Auch für diese ist eine eingehendere Darstellung nur insoweit durchgeführt worden, als sie mit Unterstützung der Regierung erbaut worden sind; Wert ist dabei wiederum hauptsächlich auf eine genaue Übersicht der Kosten gelegt worden. Im übrigen beziehen sich die Längenangaben der Kommunalstraßen lediglich auf die außerhalb der Ortschaften befindlichen Strecken. Die Darstellung dehnt sich dabei aber sogar bis auf die Fußwege aus.

Die vorstehenden Angaben, die sich darauf beschränken, den wichtigsten Teil des Inhalts jenes Werkes wiederzugeben, werden genügend dartun, daß die italienische Straßenstatistik die preußische weit hinter sich läßt. Dabei darf allerdings nicht vergessen werden, daß in Italien das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in viel höherem Grade Veranlassung hat, sich mit dem Stoffe zu beschäftigen als in Preußen; denn Italien besitzt Staatschausseen, Preußen aber nicht. Dieser Umstand rechtfertigt indessen nur das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, nicht aber das Fehlen einer preußischen Chausseestatistik überhaupt. Wenn man

vergleicht, was im Inlande und im Auslande auf dem Gebiete des Straßenwesens in der staatswissenschaftlich-statistischen Literatur geboten wird, so kann man sich dem Eindrücke nicht entziehen, daß dieser Teil des Wirtschaftslebens bei uns wissenschaftlich nahezu vergessen worden ist. Der Grund dafür liegt wohl allein in dem alles überragenden Interesse, das der gewaltige Aufschwung des Eisenbahn- und auch Wasserstraßenverkehrs in den letzten Jahrzehnten für sich in Anspruch nahm. Ist mithin die geringe Beachtung, die dem Straßenwesen seitens der Statistik bislang gezollt wurde, auch erklärlich, so haben sich daraus für die Kenntnis des gesamten wirtschaftlichen Lebens doch nicht unwesentliche Lücken ergeben, deren Ausfüllung Pflicht des Staates ist, da private Arbeit hier nicht wirksam genug eintreten kann. Eine ausreichende Straßenstatistik, die uns fehlt, wird in absehbarer Zeit geschaffen werden müssen, und Preußens Stellung unter den Bundesstaaten bringt es mit sich, daß es hierin vorangeht. Zur Übernahme auf das Reich eignet sich eine solche Aufgabe wenig, weil die große Mannigfaltigkeit des Wegerechts einer Erhebung von einer Reichsstelle aus sehr im Wege stehen dürfte.

Da Preußen auf dem Gebiete der Straßenstatistik noch sehr weit zurück ist, dürfte es sich empfehlen, zunächst die Erhebung auf die Chausseen zu beschränken, wobei man um so leichter zu erschöpfenden Ergebnissen gelangen könnte, als deren Begriff, wie eingangs ausgeführt, gesetzlich festgelegt ist. Als Muster für eine solche Bestandsaufnahme könnte die italienische Statistik, selbstverständlich auf die preußischen Verhältnisse zugeschnitten, dienen, deren Aufbau wir aus diesem Grunde ausführlicher darlegten.

Wie wäre nun eine preußische Chausseestatistik einzurichten?

Die Statistik hätte zu zerfallen in eine einmalige Bestandsaufnahme und eine regelmäßige Fortschreibung, deren Ergebnisse in angemessenen Zwischenräumen nach dem Muster der ersten Aufnahme zu bearbeiten wären.

Die Bestandsaufnahme hätte zu umfassen: alle Chausseen des preußischen Staates nach ihrer Länge, d. h. alle diejenigen Straßen, die unter das Chausseepolizeigesetz vom 20. Juni 1887 fallen, nur diese. Eine weitere Ausdehnung auf Straßen, die den ersteren technisch und wirtschaftlich immerhin gleich stehen mögen, ist deshalb zunächst schwierig, weil die Grenzen hier nicht scharf zu ziehen wären. Die Chausseen sind von vornherein in die gebotenen vier Gruppen 1. der Provinzialchausseen, 2. der Kreischausseen, 3. der Guts- und Gemeindechausseen und 4. der Aktien- und sonstigen Privatchausseen zu sondern. Maßgebend für die Zuweisung zu einer bestimmten Gruppe würde allein der Unterhaltungspflichtige sein. Die strenge Durchführung dieses Grundsatzes dürfte einmal die Schwierigkeiten beseitigen, die sich einer genauen Erfassung des Chausseenetzes bisher, namentlich in Schleswig-Holstein und Hessen-Nassau, entgegenstellten; dann aber würde das Bild der Verteilung auf die einzelnen Gruppen an innerer Richtigkeit gewinnen, wie sofort zu Tage tritt, wenn man die so angegebenen Chausseelängen mit den ebenfalls zu erfragenden Kosten vergleicht, die jeder Unterhaltungspflichtige jährlich aufwendet. Nur auf diese Weise würde sich erkennen lassen, welche Unterhaltungskosten jedes Kilometer Chaussee in den verschiedenen Teilen Preußens verursacht; nicht möglich wäre dies, wenn beispielsweise die Provinz etwa einige als Kreischausseen bezeichnete Straßen unterhält und diese unter den Kreischausseen, nicht wie nach dem vorgeschlagenen Grundsatz unter den Provinzialchausseen erschienen. Derartige Übertragungen der Unterhaltung von einem Kommunalverbande auf den andern kommen vor, wie früher ausgeführt; sie machen der statistischen Genauigkeit sofort Schwierigkeiten, die vermieden werden, wenn grundsätzlich der Unterhaltungspflichtige der Chaussee, nicht etwa

deren Eigentümer, für die Gruppierung maßgebend ist. Sehr wohl könnte man aber zur Ergänzung des vorigen derartige Verschiebungen der Unterhaltung ebenfalls erfragen, d. h. man könnte an jeden Unterhaltungspflichtigen die Frage richten, ob unter den von ihm unterhaltenen Chausseen sich solche anderer Kommunalverbände oder Privater befinden, und in welcher Länge. Dabei etwa unterlaufende Irrtümer würden sich leichter ertragen lassen, da es sich hierbei nur um eine Ergänzungsfrage handeln dürfte, deren Ergebnis weniger sachliche Bedeutung hat.

Von Wichtigkeit wird es sein, darauf zu achten, daß Gutschassen nicht etwa als Privatchausseen angesehen werden. In diesen Irrtum könnte der Unterhaltungspflichtige selbst vielleicht geraten. Im Zweifelsfalle wäre er darüber zu befragen, ob ihm an seiner Chaussee privatrechtliche Befugnisse zustehen, namentlich in bezug auf Beschränkungen des Verkehrs. Wird diese Frage bejaht, so ist anzunehmen, daß es sich um eine Privatchaussee handelt.

Besondere Schwierigkeiten wird die Behandlung städtischer Straßen bieten. Der leitende Gedanke der Erhebung wird sein müssen, daß städtische Straßen grundsätzlich ausgeschlossen bleiben, sofern sie nicht unverkennbare Teile einer die Stadt durchschneidenden Chaussee bilden. Um festzustellen, wann dieser Fall vorliegt, wird es sich am meisten empfehlen, eine dahinzielende Frage an alle Chausseeunterhaltungspflichtigen zu richten. Die Frage wäre etwa so zu fassen: „Wieviel Kilometer der unterhaltenen Chausseen liegen innerhalb städtischer Gemarkungen? (Nur diejenigen Chausseeabschnitte sind anzugeben, für deren Unterhaltung die dortige Verwaltung selbst Sorge zu tragen hat, nicht etwa die betreffende Gemeinde oder sonst ein Dritter.)“ Die richtige Beantwortung muß erkennen lassen, wieviel Kilometer Chausseen in Preußen hauptsächlich dem reinen städtischen Ortsverkehre dienen. Dieselbe Frage auch auf die Landgemeinden auszudehnen, hätte deshalb wenig Zweck, weil es ohne Zweifel eine große Zahl von Chausseen gibt, die in ihrem ganzen Zuge lediglich ländliche Gemarkungen durchschneiden, von denen sich eine unmittelbar an die andere anschließt. Die Antwort müßte unter diesen Umständen also mit der auf die Hauptfrage nach der Länge der einzelnen von dem Befragten unterhaltenen Chausseen erteilten übereinstimmen, nur mit dem Unterschiede, daß im zweiten Falle die Chaussee in einzelne Stücke zerlegt würde; das ist aber für die Statistik ohne Belang, während die richtige Beantwortung der so erweiterten Frage der Verwaltung unnötige Mühe machen würde. Wohl aber wäre zur Ergänzung der ersten folgende zweite Unterfrage zu stellen: „Ist der Zug der Chaussee an irgend einer Stelle dadurch unterbrochen, daß vertragsmäßig die Unterhaltungspflicht einer Stadt- oder Landgemeinde eintritt? In welchen Ortschaften und auf welche Länge ist dies der Fall?“ Hierbei sind die Landgemeinden deshalb mit zu berücksichtigen, weil auch sie die Chausseeunterhaltungspflicht innerhalb ihrer Gemarkung übernommen haben können, was besonders in Landgemeinden städtischen Charakters vorkommt. Die zweite Unterfrage tritt mithin ergänzend und kontrollierend zu der ersten hinzu.

Es ergibt sich von selbst, daß auf diese Fragen Antworten nur in der 1., 2. und 4. Gruppe (s. o.) einlaufen werden; für die 3., die der Guts- und Gemeindechassen, wird aber doch ein ausdrücklicher Hinweis in der Richtung ratsam sein, daß zu den Chausseen im Sinne der Erhebung nur die unter das Chausseepolizeigesetz fallenden Landstraßen zu rechnen, städtische Straßen daher nur in der Länge aufzuführen sind, wie sie diesem Gesetz unterliegen.

Bei strenger Beobachtung aller Vorsichtsmaßregeln dürfte es möglich sein, diejenigen städtischen Straßen, die rechtlich

noch Chausseen sind, von den übrigen zu trennen und damit das preußische Chausseenetz vollständig zu erfassen.

Ein zweiter Teil der Bestandserhebung hätte sich mit der Ermittlung der Kosten zu beschäftigen. Hierbei wird zunächst zwischen sächlichen und persönlichen Ausgaben zu unterscheiden sein. Die ersteren zerfallen wieder in die Aufwendungen für den Neubau von Chausseen und für die Unterhaltung schon bestehender Strecken. Schwierig ist zu entscheiden, wieweit diese Fragen zeitlich begrenzt werden sollen. Unter der Voraussetzung, daß die erwähnte, seitens des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten veranlaßte neue Aufnahme dieses Gebiet erschöpfend behandeln wird, würde es sich wohl empfehlen, die bezüglichen Angaben erst vom Jahre 1905 an einzufordern, und zwar für jedes Jahr gesondert. Falls sich dann die vorgeschlagene einmalige Bestandserhebung durch Fortschreibung nach gleichartigen Gesichtspunkten in eine laufende verwandelt, was dringend zu wünschen wäre, würde sich auch bezüglich der Kosten im Laufe der Jahre ausreichend Stoff ansammeln, daß zufällige in einzelnen Jahren erscheinende Abweichungen vom Normalen verschwinden müßten. Die ganze Kostenaufnahme wird viel geringere Schwierigkeiten als die der Chausseelängen bieten; da die Ausgaben ohnehin im Etat oder in der Rechnung verzeichnet sein müssen und es nur darauf ankommt, sie in ihre einzelnen Bestandteile zu zerlegen, falls das nicht auch schon an diesen Stellen geschehen ist. Für nicht erforderlich halten wir es, nach dem italienischen Vorgange die Kosten der einzelnen, oft sehr kurzen Chausseeabschnitte zu berechnen. In Italien, wo die Herstellungskosten infolge der orographischen Beschaffenheit des Landes oft innerhalb kurzer Strecken stark schwanken, hat diese Rechnung Bedeutung; in Preußen mit seinen viel gleichartigeren Verhältnissen ist das im allgemeinen überflüssig; hier genügt die Angabe der gesamten Kosten. Selbst auf die Darlegung der Kosten für die einzelne Chaussee ihrer ganzen Länge nach wird man bei der Veröffentlichung vielleicht verzichten können; dagegen ist es nötig zu erfragen, ob unter den angeführten Kosten sich solche für Brücken befinden, und wieviel; denn hier sind die tatsächlichen wie die rechtlichen Verhältnisse sehr ungleich.

Ebenso wesentlich wie die Erfragung der Ausgaben ist aber die der Einnahmen. Hier sind zu ermitteln einmal die eigenen Einnahmen der Chausseen (Chausseegelder, soweit solche überhaupt noch bestehen, bzw. dafür gezahlte Pachtsummen, Nutzungen verschiedener Art u. dergl.) und zweitens die Zuschüsse. Letztere sind besonders wichtig, weil ihre Ausscheidung allein die Feststellung ermöglicht, was seitens des Unterhaltungspflichtigen aus eigener Kraft geleistet ist. Auch hier genügt aus den gleichen Gründen wie oben die Angabe der jährlichen Gesamtsumme. Daß mit diesen Fragen den Verwaltungen nicht etwa zuviel zugemutet wird, geht daraus hervor, daß derartige Aufstellungen stellenweise schon vorhanden sind. Ein besonders gutes Beispiel bietet der Kreis Teltow, der in einer Übersicht über die Kosten seiner Chausseen Auskunft gegeben hat über: 1. die Länge jeder einzelnen Chaussee, 2. deren bare Herstellungskosten, 3. die davon a) durch fiskalische Beihilfe, b) durch Provinzialbeihilfe, c) aus Kreismitteln, d) durch Beiträge von Gütern, Gemeinden und Privatpersonen gedeckte Summe, 4. den Wert der von Gemeinden, Gütern und Privatpersonen gelieferten Materialien, 5. die Gesamtherstellungskosten und 6. die Kosten für das km. Diese Aufstellung reicht im Kreise Teltow bis in das Jahr 1873 zurück. Ähnlich genaue Angaben wie bezüglich des Neubaus liegen vor über die Unterhaltung bestehender Chausseen und die Übernahme und den Ausbau von Aktienchausseen. Für einen Kreis wie Teltow würde also die Beantwortung der vorgeschlagenen Fragen einer Chausseestatistik weder mit erheblichen Kosten noch mit beträchtlicher Arbeits-

last verbunden sein. Ob die Verhältnisse in anderen Kommunalverbänden gleich günstig liegen, ist uns allerdings nicht bekannt: doch werden sich auch dort sicherlich die Angaben beschaffen lassen, da es sich ja um Ausgaben des Kommunalhaushalts handelt. Etatsvoranschlag und Rechnungslegung müssen bei den preußischen Einrichtungen überall die notwendigen Unterlagen für die geforderten Angaben bieten.

Damit wäre die Reihe der notwendigerweise zu stellenden Fragen geschlossen; auf manche Einzelheiten, die noch wissenswert erscheinen können, wird zugunsten der höchsten erreichbaren Genauigkeit zunächst besser verzichtet werden, um die Erhebung nicht zu sehr zu belasten.

Es bleibt nur noch übrig, sich darüber schlüssig zu werden, wie weit bei der Aufnahme ins einzelne zu gehen ist. In diesem Punkte möchten wir die Anschauung vertreten, daß hierin gar nicht weit genug gegangen werden kann. Es ist ein oft beklagter Fehler bei Listenerhebungen — und um eine solche kann es sich wohl auch hier nur handeln — daß sie sich vielfach nur auf Summenangaben beschränken, die Einzelheiten nicht mehr erkennen lassen und, was schlimmer ist, daß die im einzelnen etwa begangenen Fehler in der Summe nicht mehr auffindbar sind. Darum wird man gerade bei einer so neuartigen Erhebung wie der vorgeschlagenen die grundsätzliche statistische Forderung erheben müssen, die nun einmal unvermeidlichen Summen in so viele Posten wie irgend möglich zu zerlegen. Das erscheint auch völlig durchführbar. Jede Stelle hätte die Eintragungen in der Weise zu bewirken, daß jede einzelne Chaussee namentlich aufgeführt wird, und zwar unter genauer Bezeichnung ihres Verlaufes und insbesondere auch der Anfangs- und Endpunkte sowie sämtlicher berührten Ortschaften. Eine Nachprüfung der gemachten Angaben ist mit Hilfe der Generalstabskarten leicht durchführbar. Die einzelnen so verzeichneten Kilometerlängen sind zum Schlusse aufzurechnen. Schwierigkeiten

kann diese Art der Aufstellung nicht bieten; denn jeder Unterhaltungspflichtige muß über die von ihm zu unterhaltenen Chausseestrecken im klaren sein.

Wenn die Vorschriften, die in der Zählungsanweisung eingehend erläutert werden müßten, genau beachtet werden, ist es nicht möglich, daß vorhandene Chausseestrecken übersehen oder andere doppelt gezählt werden. Ebenso kann die Einreihung der Chausseen in die vier Gruppen zu Zweifeln nicht Veranlassung geben, wenn der Grundsatz streng durchgeführt wird, daß nur der Unterhaltungspflichtige für die Zuweisung der Chaussee zur Gruppe entscheidend ist.

Bei der Beantwortung der Fragen über die Ausgaben und Einnahmen würde man zwar gleichfalls auf Einzelangaben dringen müssen, würde sich bei der Veröffentlichung indes aus den erwähnten Gründen vielleicht mit der Angabe der Gesamtsumme für jeden Straßenzug begnügen können.

Dringend zu wünschen wäre aber, daß zu den Zahlenangaben eine ergänzende textliche Beschreibung der einzelnen Chausseen nach italienischem Muster träte. Einige kurze Sätze, in denen namentlich ein Hinweis auf die wirtschaftliche und strategische Bedeutung der betreffenden Chaussee enthalten sein müßte, würden genügen.

Wenn dann die so durchgeführte Erhebung durch eine jährliche, mit geringer Mühwaltung zu erreichende Fortschreibung nach gleichen Grundsätzen lebendig erhalten würde, wären reiche Unterlagen für mannigfache fruchtbare Forschungen auf einem heute noch fast brach liegenden Felde der deutschen Wirtschaftspflege geboten, an dem unsere Wissenschaft in schwer verständlicher Geringschätzung bislang vorübergegangen ist. Das einzelne Statistisch-technische der Bestandserhebung und der Fortschreibung schon an dieser Stelle zu entwickeln, ist zunächst noch entbehrlich. Es sollte hier nur auf eine wirtschaftsstatistische Lücke hingewiesen und angedeutet werden, daß und wie sie ausgefüllt werden muß.

Glaubensbekenntnis eines Statistikers.

Von

M. A. de Foville,

Mitglied der Académie des sciences morales et politiques zu Paris*).

Das Internationale Statistische Institut, das alle zwei Jahre zusammentritt, einmal in diesem, das andere Mal in jenem Lande, hat vor einigen Wochen seine zehnte Tagung in London abgehalten. Nach Beendigung dieses Kongresses, der ausgezeichnet verlief, widmete ihm die *Times* einen Artikel,

*) Nachdem wir in der Schlußabteilung des fünfundvierzigsten Jahrgangs der „Zeitschrift“ auf den Seiten 298/99 gelegentlich des Berichts über den Verlauf der Jahrhundertfeier des Preussischen Statistischen Landesamts unsere Ansicht über Wesen und Aufgabe der Statistik, insbesondere der amtlichen Statistik und ihrer Pfleger ausgesprochen und damit, wie bei jener Feier selbst, unser statistisches Glaubensbekenntnis abgelegt hatten, glaubten wir zu Nutz und Frommen unserer Wissenschaft auch dem obigen, fünf Monate später ergangenen „Bekenntnisse“ eines hervorragenden ausländischen Fachgenossen hier Aufnahme geben zu sollen. Es war in der öffentlichen Jahressitzung der fünf Akademien des *Institut de France* am 25. Oktober 1905, wo unser berühmter Freund, der Akademiker *Alfred de Foville* den Amtsbrüdern sein Herz ausschüttete, an-

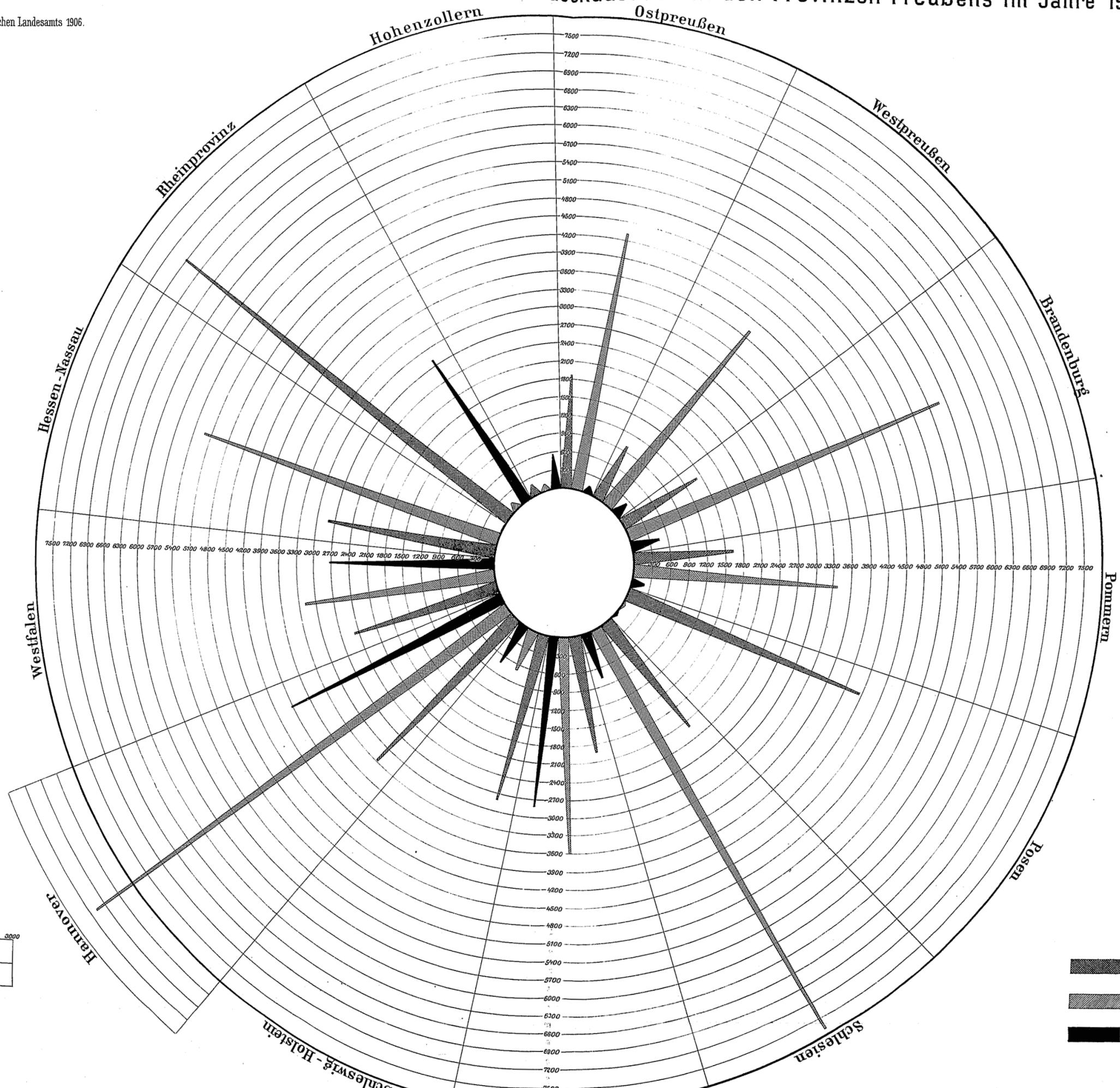
dessen augenscheinliches Wohlwollen nicht einer gewissen Ironie entbehrte. Indem sein Verfasser auf die während einer Reihe von fünf Tagen stattgehabten Verhandlungen und insbesondere auf den „suggestiven“ Vortrag des Professors Mandello aus Preßburg über „*Die Zukunft der Statistik*“ näher eingeht,

geregt durch einen Vortrag, den der Professor *J. G. Mandello* am letzten Tage der X. Tagung des „Internationalen Statistischen Instituts“ am 4. August ds. J. hielt. Der Vortrag des Herrn von Foville gelangte in der Nr. 295 des *Journal officiel de la République française* vom 30. Oktober 1905 zum Abdrucke. Wir behalten uns vor, auf die Verhandlungen jener Tagung des Internationalen Statistischen Instituts sowie auf den Mandelloschen Vortrag, zu dem auch wir damals das Wort ergriffen, des weiteren einzugehen, indem wir uns freuen, Herrn von Foville zu seinem umfassenden statistischen Glaubensbekenntnisse, durch dessen Übertragung in das Deutsche sich Herr O. Behre verdient gemacht hat, beglückwünschen zu können.

Der Herausgeber der Zeitschrift.

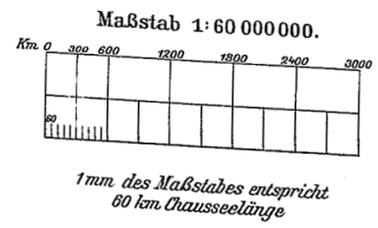
Die Länge der Provinzial-, Kreis-, Guts- und Gemeindechauseen in den Provinzen Preußens im Jahre 1900.

Zeitschrift des Königl. preuß. Statistischen Landesamts 1906.



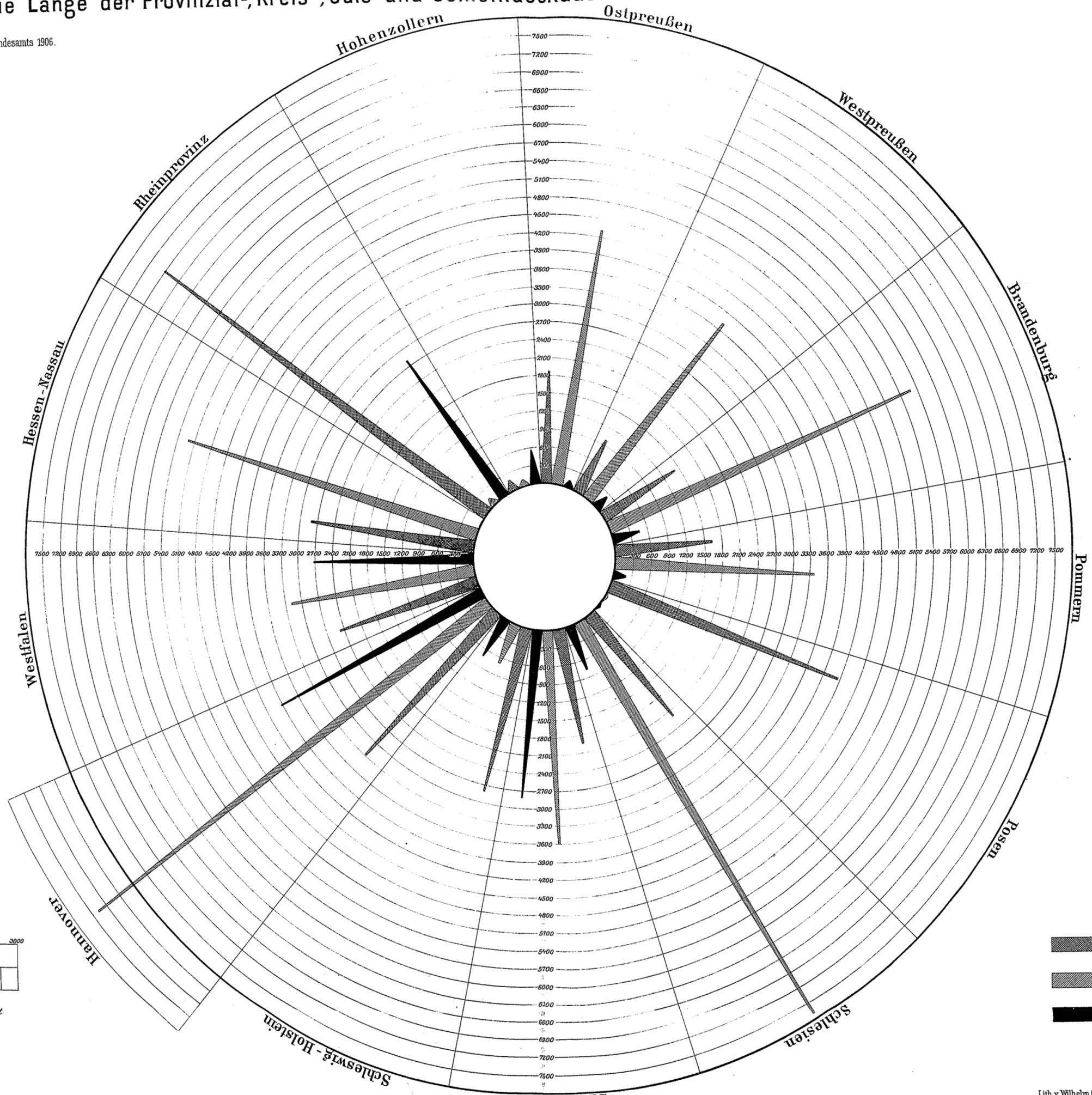
Erklärung.

-  = Provinzialchauseen
-  = Kreischauseen
-  = Guts- und Gemeindechauseen



Die Länge der Provinzial-, Kreis-, Guts- und Gemeindechausseen in den Provinzen Preußens im Jahre 1900.

Zeitschrift des Königl. preuß. Statistischen Landesamts 1906.



Erklärung.

-  - Provinzialchausseen
-  - Kreischausseen
-  - Guts- und Gemeindechausseen

