

**Quellen und Forschungen zur
Brandenburgischen und Preußischen Geschichte**

Band 13

Der Bau der ersten Eisenbahnen in Preußen

**Eine Untersuchung der rechtlichen Grundlagen
und der bei der Gründung und dem Grunderwerb
aufgetretenen Rechtsprobleme**

Von

Klaus Bracht



Duncker & Humblot · Berlin

KLAUS BRACHT

Der Bau der ersten Eisenbahnen in Preußen

**Quellen und Forschungen zur
Brandenburgischen und Preußischen Geschichte**

**Herausgegeben im Auftrag der
Preußischen Historischen Kommission, Berlin
von Prof. Dr. Johannes Kunisch**

Band 13

Der Bau der ersten Eisenbahnen in Preußen

**Eine Untersuchung der rechtlichen Grundlagen
und der bei der Gründung und dem Grunderwerb
aufgetretenen Rechtsprobleme**

Von

Klaus Bracht



Duncker & Humblot · Berlin

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Bracht, Klaus:

Der Bau der ersten Eisenbahnen in Preußen : eine Untersuchung
der rechtlichen Grundlagen und der bei der Gründung und dem
Gründerwerb aufgetretenen Rechtsprobleme / von Klaus Bracht. –
Berlin : Duncker und Humblot, 1998

(Quellen und Forschungen zur brandenburgischen und preussischen
Geschichte ; Bd. 13)

Zugl.: Bonn, Univ., Diss., 1996

ISBN 3-428-09128-0

Alle Rechte vorbehalten

© 1998 Duncker & Humblot GmbH, Berlin

Fotoprint: Werner Hildebrand, Berlin

Printed in Germany

ISSN 0943-8629

ISBN 3-428-09128-0

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☉

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	11
Erster Abschnitt	
Die Gründung der Eisenbahngesellschaften	
	14
Teil I: Privatbahnen	14
I. Die Entwicklung der gesetzlichen Grundlagen	14
1. Die Zeit bis zum Erlass des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.	14
a) Die Vorschriften über den Chausseebau.....	14
b) Die "Allgemeinen Bedingungen"	16
c) Das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838.....	20
2. Die Entwicklung des Aktienrechts und das Aktiengesetz von 1843.....	24
a) Allgemeines Landrecht	24
b) Rheinisches Recht.....	25
c) Das preußische Aktiengesetz von 1843	27
3. Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch	28
II. Die Erteilung der Konzession.....	28
1. Das Verfahren der Konzessionserteilung nach den Allgemeinen Bedingungen von 1836 und dem Eisenbahngesetz.....	28
a) Der Antrag auf Erteilung einer Konzession (§ 1 Satz 1 Eisenbahn- gesetz).....	28
b) Die Prüfung des Antrags (§ 1 Satz 2 Eisenbahngesetz).....	33
c) Die Erteilung der Konzession (§ 3 Eisenbahngesetz).....	36
d) Die staatliche Aufsicht über die Eisenbahngesellschaften.....	36
2. Die Rechtsnatur der Konzession	37
3. Rechtsprobleme, die sich aus der Rechtsnatur der Konzession ergaben...	39
4. Die Konzessionsbedingungen	47
a) Konzessionsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz	47

aa)	Die Voraussetzungen für die Ausgabe von Aktien (§ 2 Nr. 1 und 2 Eisenbahngesetz)	47
bb)	Die Haftung des Aktienzeichners (§ 2 Nr. 3 Eisenbahngesetz)	48
b)	Die Veränderungen durch das Aktiengesetz von 1843	49
c)	Die Arten der ausgegebenen Wertpapiere	50
III.	Der Inhalt der Gesellschaftsstatuten	51
1.	Die Bestätigungsurkunde	52
2.	Aktienrechtliche Bestimmungen	53
3.	Die Verfassung der Gesellschaften	56
a)	Die Generalversammlung	57
b)	Die Direktion	59
c)	Der Verwaltungsrat	63
d)	Allgemeine Bestimmungen	64
e)	Zusammenfassung	66
4.	Rechtsprobleme, die sich aus der Fassung der Gesellschaftsstatuten ergeben	68
<i>Teil 2:</i>	Staatsbahnen	74
I.	Die staatliche Förderung von Privatbahnen	74
1.	Gründe für die Zurückhaltung des Staates	75
2.	Die wachsende Bereitschaft des Staates zu Unterstützungsleistungen	77
3.	Die ersten staatlichen Unterstützungen	79
4.	Die Vereinigten Ständischen Ausschüsse von 1842	81
5.	Besonderheiten in den Statuten der Gesellschaften	87
6.	Die Auswirkungen der staatlichen Fördermaßnahmen	93
II.	Der Eisenbahnbau auf Staatskosten	95
1.	Die verfassungsrechtliche Situation	95
a)	Der erste Vereinigte Landtag	96
b)	Das weitere Vorgehen der Staatsregierung	98
2.	Die Verstaatlichungspläne des Ministeriums v. Auerswald/Hansemann	99
3.	Der Aufschwung für den Staatsbahnbau nach 1848	101
4.	Der Rückgang des Staatsbahnbaus nach 1857	103
5.	Zusammenfassung	105

**Zweiter Abschnitt
Der Grunderwerb**

107

Teil 1: Die Vorarbeiten für den Baubeginn	107
Teil 2: Der Grunderwerb durch freiwilligen Vertragsabschluß.....	110
I. Gesetzliche Grundlagen	110
1. Der Grunderwerb nach dem Allgemeinen Landrecht	111
2. Gesetzliche Grundlagen nach Rheinischem Recht	114
3. Die Kosten des Vertragsschlusses.....	115
II. Die Durchführung des Erwerbes durch Kauf	116
1. Die Vertragsparteien	116
2. Das Zustandekommen des Vertrages	120
a) Die Veräußerungsfähigkeit der Grundstücke.....	120
b) Die Formerfordernisse	121
c) Zusammenfassung	126
3. Die Hinzuziehung der Realberechtigten	127
a) Die in das Hypothekenbuch eingetragenen Realberechtigten.....	127
b) Die nicht in das Hypothekenbuch eingetragenen Lasten	132
c) Zusammenfassung	134
4. Besonderheiten in der Rheinprovinz.....	134
5. Die Zahlung des Kaufpreises	137
6. Die Auswirkungen der gesetzlichen Bestimmungen	138
Teil 3: Der Grunderwerb durch Enteignung.....	140
I. Die historische Entwicklung des Enteignungsrechtes in Preußen.....	140
II. Die Rechtsnatur der Enteignung.....	148
III. Der Gegenstand der Enteignung.....	161
IV. Der Umfang der Enteignung	163
V. Die beteiligten Personen.....	165
VI. Die Grundsätze der Entschädigung	165
1. Die Entschädigung für den Grundeigentümer.....	165
a) Allgemeine Grundsätze.....	165
b) Die konkrete Schadensberechnung	168
c) Die Entschädigung der Nebenberechtigten.....	175
VII. Das Verfahren der Enteignung und zur Feststellung der Entschädigung	182

1. Das Enteignungsverfahren	182
a) Das Verfahren in den Gebieten des Allgemeinen Landrechts	182
b) Rheinisches Recht	185
c) Zusammenfassung	188
2. Das Entschädigungsverfahren	189
a) Allgemeines Landrecht	189
b) Rheinisches Recht	193
c) Die Gebühren für den Vertragsschluß	197
d) Zusammenfassung	198
3. Das Verfahren nach dem Enteignungsgesetz von 1874	199
a) Das Enteignungsverfahren	199
b) Das Entschädigungsverfahren	201
c) Zusammenfassung	203
4. Der Vollzug der Enteignung	203
5. Die Rechte des Enteigneten nach Abschluß der Enteignung	205
VIII. Die zwangsweise vorübergehende Nutzung von Grundstücken	208
1. Der Umfang des Nutzungsrechtes	208
2. Der Anspruch auf Entschädigung	212
a) Die Entschädigung des Eigentümers	212
b) Die Entschädigung der Nebenberechtigten	213
IX. Der Schutz der Anlieger	214
X. Die Durchführung des Grunderwerbs in der Praxis	216
Ergebnis	224
Anhang	227
Quellenverzeichnis	270
Literaturverzeichnis	271
Sachwortverzeichnis	276

Abkürzungsverzeichnis

AcP	Archiv für die civilistische Praxis
AfE	Archiv für Eisenbahnwesen, hrsg. im königlich preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin, 1878 ff.
Bd.	Band
DR	Die Reichsbahn, Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn und der Reichsautobahnen, hrsg. im Reichsverkehrsministerium, Berlin
GS	Gesetzsammlung für die königlichen Preußischen Staaten
GSa	Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz
Jahrbücher	Jahrbücher für die Preußische Gesetzgebung, Rechtswissenschaft und Rechtsverwaltung, herausgegeben im Auftrage des königlichen Justizministeriums, Berlin
JW	Juristische Wochenschrift für die Preußischen Staaten, Berlin 1835 ff.
kgl.	königlich
Ministerialbl. d.innern Verw.	Ministerial-Blatt für die gesamte innere Verwaltung in den königlich preußischen Staaten, herausgegeben im Bureau des Ministeriums des Innern, Berlin 1840 ff.
N.C.C.	Novum corpus constitutionum Prussicio-Brandenburgensium, Neue Sammlung kgl. Preußischer und kurfürstlich Brandenburgischer Ordnungen, Edicte, Mandate, Rescripte seit 1751 Band I - XII
Pr.Enteignungsgesetz	Preußisches Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11.Juni 1874
RegBl.	Regierungsblatt
Rep.	Repositor
RGZ	Entscheidung des Reichsgerichtes in Zivilsachen

Rh.Arch	Rheinisches Archiv, Archiv für das Zivil- und Kriminalrecht der königlich preußischen Rheinprovinzen
Striethorst, Archiv	Archiv für Rechtsfälle, die zur Entscheidung des königlichen Ober-Tribunals gelangt sind, herausgegeben von Theodor Striethorst
VSWG	Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
ZfgStW	Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft
Z.f.H.R.	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht
ZRG GA	Zeitschrift der Savigny Stiftung für Rechtsgeschichte, Germanistische Abteilung

Einleitung

Der Bau von Eisenbahnen begann in Preußen Ende der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts. Erste Vorschläge für die Anlage von Eisenbahnen waren bereits in den zwanziger Jahren entstanden, nachdem in England die ersten Eisenbahnstrecken, die allerdings nur auf den Pferdebetrieb ausgerichtet waren, ihren Betrieb aufgenommen hatten.

In England machte der Eisenbahnbau rasche Fortschritte. Auf die 1825 eröffnete Strecke zwischen Stockton und Darlington folgte 1830 mit der Verbindung zwischen Liverpool und Manchester die erste Eisenbahn, die für den Personenverkehr bestimmt war. Auf beiden Strecken wurden erstmals Dampflokomotiven eingesetzt.

In Deutschland begann der Eisenbahnbau für den Lokomotivenbetrieb erst im Jahre 1835 mit der kurzen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth, die am 7. Dezember 1835 eröffnet wurde. Am 27. April 1836 wurde der erste Teilstreckenschnitt der Strecke Leipzig-Dresden eröffnet.

Die erste Linie in Preußen wurde im November 1838 zwischen Berlin und Potsdam eröffnet. In den folgenden Jahren nahm der Eisenbahnbau in Preußen dann einen starken Aufschwung.

Gebaut wurden die Eisenbahnen in Preußen überwiegend von Privatgesellschaften. Der Staat begann zwar Ende der vierziger Jahre auf eigene Kosten Eisenbahnen anzulegen, der Schwerpunkt des Bahnbaus blieb jedoch bis in die siebziger Jahre hinein bei Privatgesellschaften.

Die Gründung privater Eisenbahngesellschaften, insbesondere der Erwerb des für den Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens, löste Rechtsfragen aus, wie sie zuvor in sehr viel kleinerem Ausmaß nur beim Straßenbau aufgetreten waren. Dabei ging es vor allem um folgende Problemkreise:

1. Die privaten Eisenbahngesellschaften wurden von Beginn an in der Form staatlich konzessionierter Aktiengesellschaften gegründet. Damit berührte die Gründung der Gesellschaften aktienrechtliche Fragen. Die Zahl der Aktiengesellschaften war bis in die dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts hinein gering gewesen, und so gab es zu dieser Zeit in Preußen - sieht man einmal von den linksrheinischen Gebieten ab - kein spezielles Aktienrecht.

2. Für den preußischen Staat stellte sich die Frage, ob der Eisenbahnbau allein privaten Gesellschaften überlassen werden sollte. Unabhängig von der grundsätzlichen Entscheidung, ob auch der Staat Eisenbahnen bauen und betreiben sollte, war zu klären, ob und wie die für die Finanzierung einer staatlichen Beteiligung erforderlichen Haushaltsmittel aufgebracht werden konnten.
3. Mit der Anlage von Eisenbahnen war ein erheblicher Landbedarf verbunden. Um Grundeigentümer, die ihre Grundstücke nicht freiwillig an die Eisenbahngesellschaften veräußern wollten, zum Verkauf zwingen zu können, mußte der Weg der Enteignung beschritten werden. Da zuvor ein derart großer Landbedarf nie bestanden hatte, erlangte die Enteignung erstmals größere Bedeutung.

Die Gründung von Eisenbahngesellschaften wurde zudem durch den Umstand erschwert, daß sich Preußen in mehrere Rechtsgebiete aufteilte. In dem größten Teil des Staatsgebietes galt das Allgemeine Landrecht für die preußischen Staaten aus dem Jahre 1794. In den linksrheinischen Gebieten war nach den Befreiungskriegen das durch Napoleon eingeführte französische Recht in Kraft geblieben. Grundlegend für den Eisenbahnbau wurde das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838.

Die Rechtsfragen, die im Zusammenhang mit der Gründung von Eisenbahngesellschaften entstanden, wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von einer Vielzahl von Autoren untersucht. Da bei den Eisenbahnen die Enteignungsfrage im Vordergrund stand, erschienen vor allem Schriften, die sich mit dem Enteignungsrecht befaßten, ohne sich speziell auf Eisenbahnen zu beziehen. Erste zusammenhängende Bearbeitungen des preußischen Eisenbahnrechts kamen in den 50er Jahren heraus. Hervorzuheben sind dabei vor allem die Untersuchungen von Bessel/Kühlwetter und Wilhelm Koch.

Die Bearbeitungen aktienrechtlicher oder enteignungsrechtlicher Fragen beziehen sich naturgemäß auf die zum Erscheinungszeitpunkt gerade aktuelle Gesetzeslage und gehen nur mit Einschränkungen auf die praktischen Auswirkungen der rechtlichen Bestimmungen ein.

Gegenstand dieser Arbeit ist es daher, ausgehend von den genannten Problembereichen, die Entwicklung der Rechtsgrundlagen und vor allem deren praktische Auswirkungen auf die Gründung und die Bauvorhaben verschiedener bedeutender Eisenbahngesellschaften darzustellen.

Zeitlich liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf den Anfangsjahren bis ungefähr zum Jahre 1860. Bis zu diesem Zeitpunkt setzten sich die Eisenbahnen als Verkehrsmittel durch, und die rechtlichen Probleme aus den ersten Jahren des Eisenbahnbaus waren weitgehend gelöst. Dies galt allerdings nicht

für den Grunderwerb durch Enteignung, der nach der Darstellung der Gründung von Eisenbahngesellschaften den zweiten Schwerpunkt der Untersuchung bildet. Einheitliche rechtliche Regelungen brachte hier erst das preußische Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874, dessen Bestimmungen deshalb einbezogen werden.