Zusammenstellung

der

Resultate bei Anwendung der vom Staate, oder bei Annahme der vom Gesellschafts-Bevollmächtigten vorgeschlagenen finanziellen Bedingungen zur Ausführung der Eisenbahn von Köln nach Minden.

1. Vorausgesetzter Rein-Ertrag von einem Kapitale ad 10,000 Thlr.:		2. Am Schaden oder Zinsen-Verlust trägt die Gesellschaft:					3. An Gewinn oder Rein-Ertrag über 3½ Prozent bezieht die Gesellschaft:						
			nach B.				nach A.		nach B.			nach C.	
dem Betrage nach.	in Prozent.	nach A.	dem Betrage nach.	von 10,000 Thlr.	von 8000 Thlr.	nach C.	dem Betrage nach.	in Prozent.	dem Betrage nach.	auf das Kapital von 10,000 Thlr. gerechnet	auf das Gesellschafts-Kapital von 8000 Thlr. gerechnet	dem Betrage nach.	in Prozent
Thlr.			Thlr.	Prozent.	Prozent.		Thlr.		Thlr.	Prozent.	Prozent.	Thlr.	
0	0	0	20	0,200	0,250	0	—	—	—	—	—	—	—
100	1,000	0	15	0,150	0,225	0	—	—	—	—	—	—	—
200	2,000	0	10	0,100	0,125	0	—	—	—	—	—	—	—
250	2,500	0	3¾	0,038	0,047	0	—	—	—	—	—	—	—
280	2,800	0	0	0	0	0	—	—	0	0	0	—	—
300	3,000	0	—	—	—	0	—	—	5	0,050	0,062	—	—
325	3,250	0	—	—	—	0	—	—	11¼	0,112	0,140	—	—
350	3,500	0	—	—	—	0	0	0	17½	0,175	0,219	0	0
362	3,620	0	—	—	—	0	10⅔	0,103	20½	0,205	0,256	3	0,030
375	3,750	—	—	—	—	—	21⅜	0,214	23¾	0,238	0,297	6¼	0,062
400	4,000	—	—	—	—	—	42⅙	0,429	30	0,300	0,375	12½	0,125
450	4,500	—	—	—	—	—	85⅚	0,857	42½	0,425	0,531	25	0,250
500	5,000	—	—	—	—	—	128⅘	1,286	55	0,550	0,687	31¼	0,313
550	5,500	—	—	—	—	—	157 13/21	1,576	67½	0,675	0,844	37½	0,375
600	6,000	—	—	—	—	—	186⅔	1,867	80	0,800	1,000	43¾	0,438
650	6,500	—	—	—	—	—	215⅚	2,157	92½	0,925	1,156	50	0,500
700	7,000	—	—	—	—	—	244 16/21	2,448	105	1,050	1,312	56¼	0,562
750	7,500	—	—	—	—	—	273 17/21	2,738	117½	1,175	1,469	62½	0,625

4. Der Staat verliert an Zinsen:						5. Nach Deckung aller Zinsen verbleibt dem Staate Gewinn:						6. Die Amortisation erfolgt, wenn außer ½ % von 10,000 Thlr. Kapital noch der nach Rubrik 5 verbleibende Gewinn dazu verwendet wird.		
nach A.		nach B.		nach C.		nach A.		nach B.		nach C.		nach A.	nach B.	nach C.
dem Betrage nach.	von 10,000 Thlr.	dem Betrage nach.	von 10,000 Thlr. Kapital und von 342⅔ Thlr. Negociations kosten.	dem Betrage nach.	von 10,000 Thlr. Kapital und von 342⅔ Thlr. Negociations kosten.	dem Betrage nach.	von 10,000 Thlr.	dem Betrage nach.	auf 10,000 Thlr.	dem Betrage nach.	von 10,000 Thlr.	für das Aktien-Kapital von 8571⅓ Thlr. (⅔ von 10,000 Thlr.) in Jahren.	für das geliehene Kapital von 8571⅓ Thlr. und 342⅔ Thlr. Negociations-kosten in Jahren.	für das geliehene Kapital von 8571⅓ Thlr. und 342⅔ Thlr. Negociations-kosten in Jahren.
Thlr.	Prozent.	Thlr.	Prozent auf 10,000 Thlr.	Thlr.	Prozent auf 10,000 Thlr.	Thlr.	Prozent.	Thlr.	Prozent.	Thlr.	Prozent.			
350	3,500	342	3,420	362	3,620	—	—	—	—	—	—	57	57½	57½
250	2,500	247	2,470	262	2,620	—	—	—	—	—	—	57	57½	57½
150	1,500	152	1,520	162	1,620	—	—	—	—	—	—	57	57½	57½
100	1,000	108¼	1,082	112	1,120	—	—	—	—	—	—	57	57½	57½
70	0,700	82	0,820	82	0,820	—	—	—	—	—	—	57	57½	57½
50	0,500	67	0,670	62	0,620	—	—	—	—	—	—	57	57½	57½
25	0,250	48¼	0,482	37	0,370	—	—	—	—	—	—	57	57½	57½
0	0	29½	0,295	12	0,120	0	0	—	—	—	—	57	57½	57½
—	—	20½	0,205	3	0,030	1⅕	0,017	—	—	—	—	56½	57½	57½
—	—	10¾	0,107	—	—	3⅘	0,036	—	—	6¾	0,068	55½	57½	54½
—	—	—	—	—	—	7⅕	0,071	8	0,080	25½	0,255	54	54	47½
—	—	—	—	—	—	14⅖	0,143	45½	0,455	63	0,630	51½	42	38½
—	—	—	—	—	—	21⅗	0,214	83	0,830	106¾	1,067	50	35	32
—	—	—	—	—	—	42⅛	0,424	120½	1,205	150½	1,505	45	30	27
—	—	—	—	—	—	63⅓	0,633	158	1,580	194¼	1,942	41	27	24
—	—	—	—	—	—	84⅖	0,843	195½	1,955	238	2,380	38	24	21½
—	—	—	—	—	—	105⅚	1,052	233	2,330	281¾	2,818	35	21½	19½
—	—	—	—	—	—	126⅘	1,262	270½	2,705	325½	3,255	32½	20	18

Die am 25. Juli c. aufgenommenen schriftlichen Verhandlungen, Resultat der Konferenzen mit dem Geh. Ober-Finanzrathe von Pommer-Esche II, lauten wie folgt:

Verhandelt Berlin, den 25. Juli 1843.

Nachdem von dem Vice-Präsidenten und Spezial-Bevollmächtigten der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, Hansemann, unterm 8. Juli d. J. im Allgemeinen die Erklärung abgegeben worden ist,

daß die Direktion auf das Unternehmen der Köln-Mindener Bahn selbst dann eingehen wolle, wenn für die in dem Erlasse des Herrn Finanzministers vom 23. Mai d. J. gestellten Bedingungen keine wesentliche Abänderung zu erlangen seyn sollte, daß jedoch, unpräjudizirlich der vorstehenden Entscheidung, Unterhandlungen über Abänderung an den Bedingungen geführt werden möchten,

trat der von dem Herrn Finanzminister bestellte Kommissarius, Geh. Ober-Finanzrath von Pommer-Esche II, mit dem obengedachten Vice-Präsidenten und Spezial-Bevollmächtigten der Direktion, Hansemann, zusammen, um über die definitive Festsetzung des Planes für die Ausführung der Eisenbahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden Seitens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft weiter zu verhandeln.

Der Spezial-Bevollmächtigte der Direktion kam hierbei zuvörderst auf die Vorschläge zurück, welche von ihm neuerdings mittelst seiner Vorstellung vom 21. Juli d. J. in Betreff der Beschaffung der Mittel für das obengedachte Unternehmen dem Herrn Finanzminister vorgelegt worden sind, indem er bemerkte, daß er sich im Allgemeinen mit der Basis, auf welcher die obengedachten, mittelst Erlasses vom 23. Mai d. J. mitgetheilten Bedingungen beruhen, nicht befreunden könne, da er sie weder nützlich für die Gesellschaft, noch vortheilhaft und angemessen für den Staat zu erachten vermöge. Er erklärte daher, nur mit Vorbehalt der Ansichten, welche in der unterm 21. Juli d. J. überreichten Darstellung ausgesprochen sind, in die gegenwärtige Verhandlung einzugehen.

Es wurde jedoch, mit Bezug auf die in dem Erlasse vom 13. Juli d. J. bereits enthaltene Eröffnung, daß von der Idee, das Kapital für die Weiterführung der Bahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden nicht durch Aktien, sondern durch eine Anleihe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft aufzubringen, gänzlich Abstand zu nehmen sey, eine Erörterung der obengedachten Vorschläge von dem Kommissarius abgelehnt, indem derselbe bemerkte, daß es lediglich der von dem Herrn Finanzminister zu gewärtigenden Bescheidung vorbehalten bleiben müsse, ob und in wie weit überhaupt auf diese Vorschläge einzugehen sey, und daß der Kommissarius sich unbedingt darauf beschränken müsse, mit Festhaltung der wesentlichen Grundlagen des mittelst Erlasses vom 23. Mai d. J. mitgetheilten Planes, über einzelne Modifikationen desselben zu verhandeln, wobei dann zugleich auch darüber, wie die gesellschaftlichen Verhältnisse mit Rücksicht auf das neue Unternehmen zu organisiren seyn werden, wenigstens in den Hauptpunkten eine Verständigung zu treffen seyn werde.

Von diesem Gesichspunkte aus wurde dann zur weiteren Verhandlung geschritten, um für den Fall, daß auf die vorgedachten Vorschläge des Spezial-Bevollmächtigten der Direktion nicht eingegangen würde, den Plan für das Unternehmen der Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur Landesgränze bei Minden im beiderseitigen Einverständnisse festzustellen. Man verständigte sich dabei, vorbehaltlich der Genehmigung des Herrn Finanzministers, so wie der Zustimmung der zu berufenden General-Versammlung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, im Allgemeinen über den in der Anlage beigefügten Plan, wobei jedoch noch die nachfolgenden näheren Bestimmungen und Maßgaben vereinbart resp. der Entscheidung des Herrn Finanzministers anheimgestellt wurden.

Zu § 5. In Betreff der im Wege der Aktien-Zeichnung unterzubringenden 11,140,000 Thlr. brachte der Spezial-Bevollmächtigte der Direktion in Antrag, daß bei dieser Aktien-Zeichnung den bisherigen Aktionären der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft der Vorzug gelassen werde. Der Kommissarius bemerkte jedoch, daß nach Inhalt des Erlasses vom 13. Juli d. J. ein solcher Vorzug nur insoweit eintreten könne, daß ein dem bisherigen Aktien-Kapitale von 4,500,000 Thlrn. gleicher Betrag für die alten Aktionäre reservirt bleibe, wogegen für die ferneren 6,640,000 Thlr. dem Publikum die Betheiligung zu eröffnen seyn würde, zumal bereits von mehreren Seiten her Anmeldungen und Anträge auf Berücksichtigung bei der zu eröffnenden Aktien-Zeichnung eingegangen seyen. Der gedachte Spezial-Bevollmächtigte glaubte indeß seinen Antrag zur nochmaligen Erwägung des Herrn Finanzministers stellen zu dürfen.

Dabei bevorwortete übrigens der Kommissarius, daß jedenfalls ein Betrag von Einer bis zu Ein und ein halb Million vorläufig dem Königl. Finanzministerium zur Disposition gestellt werde, um seinerseits in den an der Bahnlinie gelegenen Orten oder bei sonstigen Interessenten untergebracht zu werden. Der Spezial-Bevollmächtigte bemerkte in dieser Beziehung, daß hiefür eine bestimmte Frist, etwa bis Ende September d. J. festzusetzen seyn möchte, nach deren Ablauf der obige Betrag eventuell Seitens der Direktion unterzubringen seyn würde.

Zu § 8. In Ansehung der in dem mittelst Erlasses vom 23. Mai d. J. mitgetheilten Plane enthaltenen Bestimmungen über den zu bildenden Reserve-Fonds machte der Spezial-Bevollmächtigte bemerklich, daß nach den Statuten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft der Reserve-Fonds nur

durch eine jedesmal auf den Antrag der Direktion vom Administrations-Rathe festzusetzende Quote des reinen Gewinnes gebildet werden solle, daß auch die Erneuerung des Inventariums der Bahn und der Betriebsmittel sich nicht sowohl zur Bestreitung aus dem Reservefonds eignen, als vielmehr zu den Unterhaltungs- und Betriebskosten zu schlagen sein möchte, in der Art, daß bei den hiefür von dem Brutto-Ertrage abzusetzenden Summen auch die bereits vorgenommenen oder bevorstehenden Ergänzungen mit berücksichtigt würden. Demgemäß brachte derselbe eine Aenderung der vorerwähnten Bestimmungen in Ansehung des Reservefonds dahin in Vorschlag, daß dessen Zweck sich auf die Bestreitung der Ausgaben für außerordentliche und nicht vorherzusehende Fälle beschränke, die Erneuerung des Inventariums aber nicht darauf verwiesen, sondern den Unterhaltungs- und Betriebs-Kosten beigezählt werde, indem er zugleich hervorhob, daß die Vermehrung desselben, wie namentlich die Anlage eines zweiten Geleises und die Verstärkung des Betriebsmaterials nicht aus dem Ertrage des Unternehmens zu decken, sondern durch Beschaffung von Kapital zu bewerkstelligen sein dürfte.

Von diesen Gesichtspunkten aus verständigte man sich über diejenigen Bestimmungen, welche im § 8 unter 1a und 2 angegeben sind.

Zu § 19. Rücksichtlich des Vorbehalts der Genehmigung des Tarifs und der Abänderungen desselben brachte der Spezial-Bevollmächtigte mit Bezug auf seine mittelst der Vorstellung vom 21. Juli d. J. vorgelegten Bemerkungen eine Aenderung in dem Sinne in Antrag, daß sofort ein Maximum für die Preise sowohl der Güter- als der Personen-Beförderung festgestellt, und die Genehmigung des Königl. Finanz-Ministeriums nur für den Fall, daß dieses Maximum überschritten werden solle, vorbehalten würde; in dieser Hinsicht schlug derselbe vor:

a. das Maximum des Gütertransportpreises pro Zentner und Meile für alle Güter, mit alleinigem Ausschluß der zu transportirenden Equipagen,

für die ersten drei Betriebsjahre auf 6 Pfg.,
für die folgenden Betriebsjahre auf 5¼ Pfg.

im Durchschnitt festzusetzen, dergestalt, daß, wenn nach dem Resultate eines abgelaufenen Betriebsjahres dieser Durchschnitt überschritten wäre, alsdann eine solche Herabsetzung in den Transportpreisen vorgenommen werden müßte, daß, wenn dieselben auf die im abgelaufenen Betriebsjahre Statt gefundenen Transporte angewendet wären, eine Ueberschreitung des Maximums nicht eingetreten sein würde;

b. in Ansehung der Personen-Transportpreise das Maximum dahin zu bestimmen, daß solche nicht höher gestellt werden dürften, als im Durchschnitt pro Person und Meile

6 Sgr. für die I. Wagenklasse,
4½ Sgr. für die II. Wagenklasse,
3 Sgr. oder allenfalls
2½ Sgr. für die III. Wagenklasse.

Der Kommissarius bemerkte im Allgemeinen, daß es an einem genügenden Anhalt fehlen dürfte, um im Voraus dergleichen detaillirte Bestimmungen zu treffen und deren Angemessenheit zu beurtheilen, daß indessen die Entscheidung über den obigen Vorschlag vorbehalten bleibe.

Zu § 20. In Betreff des Vorbehalts der Genehmigung der Fahrpläne, so wie der Abänderung derselben zum Zweck der Sicherstellung des Ineinandergreifens mit den Fahrten auf anderen Bahnen beantragte der Spezial-Bevollmächtigte unter Bezugnahme auf seine mittelst der Vorstellung vom 21. Juli d. J. vorgelegten Bemerkungen einen Zusatz dahin,

daß die Gesellschaft, wenn durch dergleichen Anordnungen der Staatsbehörden ihr besondere Kosten oder sonst ein Schade erwüchse, dafür vom Staate entschädigt und der Beirag der Entschädigung, falls darüber eine Einigung nicht Statt finde, schiedsrichterlich durch Sachverständige festgesetzt werde.

Der Kommissarius lehnte es jedoch ab, auf eine solche Bestimmung einzugehen, da der ganze Zweck der Eisenbahn nothwendig das gehörige Ineinandergreifen der Fahrten mit denjenigen auf anderen Bahnen bedinge, und dasjenige, was zur Erreichung dieses Zweckes nöthig sei, der Natur der Sache nach von der Gesellschaft geleistet werden müsse, ohne daß ihr hierfür Seitens des Staates noch besondere Vergütungen zu Theil werden könnten.

Zu § 21. Der Special-Bevollmächtigte trug darauf an, die Uebernahme der Verwaltung von Seiten des Staates nur dann für zulässig zu erklären, wenn der Verwaltung der Direktion durch ein schiedsrichterliches Urtheil Nachlässigkeit oder Unfähigkeit zur Last gelegt würde. Der Kommissarius lehnte es jedoch ab, eine solche Beschränkung aufzunehmen, indem der Staat bei dem wesentlichen Interesse, welches er nicht bloß in Folge seiner Betheiligung, sondern insbesondere auch in Folge der Zinsgarantie bei der Verwaltung des Unternehmens habe, sich freie Hand behalten müsse, die Erzielung eines höheren Ertrages zu versuchen, wenn bei der Verwaltung der Direktion Zuschüsse von ihm in Anspruch genommen würden. Dagegen wurde nach dem Antrage des Special-Bevollmächtigten in den § 21 eine Modifikation

der hierüber in dem mittelst Erlasses vom 23. Mai d. J. mitgetheilten Plane enthaltenen Bestimmung dahin aufgenommen, daß die Uebernahme der Verwaltung von Seiten des Staates erst dann eintreten soll, wenn der Zuschuß in einem Jahre mehr als Ein und ein halb Procent beträgt, oder in fünf aufeinander folgenden Jahren ein Zuschuß zu leisten ist.

Zu § 23 bis 27. In Ansehung der inneren Verwaltungs- und Geschäfts-Einrichtungen brachte der Special-Bevollmächtigte diejenigen Abänderungen der unterm 21. August 1837 bestätigten Statuten in Vorschlag, welche in dem beifolgenden Entwurfe *) in dessen zweitem Abschnitt angegeben sind, vorbehaltlich der Modifikationen, welche durch die im § 23 bis § 27 des anliegenden Planes festgesetzten Grundlagen bedingt werden.

Der Kommissarius glaubte diese Abänderungen, unter dem ebengedachten Vorbehalte, im Allgemeinen für angemessen erachten zu dürfen. Bei Erwägung der gedachten Abänderungen, so wie überhaupt des Inhalts des obenerwähnten zweiten Abschnittes fand sich jedoch hinsichtlich der einzelnen Bestimmungen Folgendes insbesondere zu bemerken.

1. Zu § 38 des obigen Entwurfs. Es wurde mit Rücksicht auf die im § 48 vorgeschlagene (in den § 25 des Planes aufgenommene) Bestimmung wegen Ernennung des Präsidenten und Vize-Präsidenten des Administrations-Rathes nicht für erforderlich erachtet, eine Aenderung der gegenwärtigen Einrichtung zu bedingen, wonach der gedachte Präsident resp. der Vize-Präsident den Vorsitz in der General-Versammlung führt.

2. Zu § 43. Man war darüber einverstanden, daß die Zahl von vierundzwanzig Mitgliedern für den Administrations-Rath theils an sich zur Verminderung der Kosten einer Beschränkung unterliegen könne, theils für den (im § 27 des Planes vorgesehenen) Fall des Zusammentretens der beiden Administrations-Räthe zu groß sei, und daß dieselbe angemessen auf zwölf Mitglieder für jeden der beiden Administrations-Räthe zu beschränken sein möchte, womit denn auch eine Aenderung der Bestimmung über die Stellvertreter zu verbinden sein würde.

3. Zu § 55. Es wurde als sich von selbst verstehend anerkannt, daß die unter Nro. 3 gedachte Befugniß zur Suspension eines Direktors auf das (nach § 26 des Planes) vom Staat zu ernennende Mitglied der Direktion nicht Anwendung finde und eben so auch die General-Versammlung über die Entlassung des letzteren nicht beschließen könne.

4. Zu § 56. In Ansehung der vorbehaltenen Vertheilung einer Summe bis zu Einem Prozent des Rein-Gewinns unter die Mitglieder des Administrations-Rathes war man darüber einverstanden, daß hierbei das Eine Prozent nur von dem Ueberschusse über 3½ Prozent Rein-Ertrag zu berechnen sei.

5. Zu §§ 58, 60. Hinsichtlich der Zahl der Mitglieder der Direktion kam zur Erwägung, daß im Falle der Beibehaltung der gegenwärtigen Bestimmung, wonach drei Mitglieder aus den Aktionären in Köln oder Deutz und drei Mitglieder aus den Aktionären in Aachen oder Burtscheid gewählt werden sollen, mit Rücksicht auf die Vorschrift im § 26 des Planes noch sechs Mitglieder außer dem vom Staate zu ernennenden Direktor in die Direktion eintreten würden, und daß sonach dieselbe alsdann aus dreizehn Mitgliedern bestehen würde. Da diese Zahl für zu groß erachtet wurde, so ward es für nöthig erachtet, bei der weiteren Ausarbeitung der zu treffenden Modifikationen der Statuten auf eine angemessene Beschränkung der Zahl der Direktions-Mitglieder Bedacht zu nehmen.

6. Zu § 59. Die Bestätigung des Königl. Finanz-Ministeriums für die Direktoren und ihre Stellvertreter zu bedingen und deren Vereidung vorzuschreiben, wurde mit Rücksicht auf den Eintritt eines vom Staate zu ernennenden Mitgliedes der Direktion kein Anlaß weiter gefunden. Aus eben der Rücksicht schien auch von dem Vorschlage wegen Entlassung der Ersteren auf den Grund eines von dem Plenum der Königl. Regierung zu Düsseldorf abzugebenden Gutachtens Abstand genommen werden zu können.

7. Zu § 63. In Ansehung der Wahl des Präsidenten der Direktion wurde mit Rücksicht auf den Eintritt von neuen Mitgliedern der Direktion ohne Beschränkung hinsichtlich des Wohnorts, so wie auf das Zutreten eines vom Staate zu ernennenden Direktors, welchem namentlich während der Bauzeit vielleicht ein anderer Wohnsitz als Köln angewiesen werden möchte, die Aufhebung der Beschränkung, daß der Präsident in Köln wohnhaft sein solle, zur Erwägung gestellt.

8. Zu § 73. Der Vorschlag wegen Ernennung eines besondern Baukommissars von Seiten des Staats erledigt sich durch die (nach § 26 des Planes) eintretende Ernennung eines Mitgliedes der Direktion von Seiten des Staats, auf welchen dasjenige würde Anwendung finden können, was nach dem obigen Vorschlage hinsichtlich des Baukommissars gelten soll. In dieser Hinsicht wurde übrigens der weitern Erwägung anheimgegeben, ob etwa

*) Der hier erwähnte Entwurf ist derjenige, welcher dem Finanz-Ministerium im Frühjahr 1842 vorgelegt und mit unerheblichen Abänderungen dem Administrations-Rathe in seiner Sitzung vom 30. Mai 1842 mitgetheilt worden ist.

Statt eines solchen einzelnen Kommissars für den Bau der Bahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden eine Kommission von einigen Mitgliedern der Direktion unter Theilnahme des vom Staate ernannten Direktors als obere Bauverwaltung einzusetzen sein möchte.

9. Zu § 75. Rücksichtlich der den Direktoren zu gewährenden Entschädigung bis zum Belaufe von 3 Prozent des Rein-Gewinns gilt das unter Nro. 4 Bemerkte. Der Kommissarius bevorwortete übrigens, daß es in jedem einzelnen Falle von der Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums werde abhängen müssen, ob der vom Staate ernannte Direktor an dieser Entschädigung Theil zu nehmen habe.

10. Zu § 78. In Betreff der Vereidung der hier gedachten höhern Beamten gilt das unter Nro. 6 Bemerkte. Hinsichtlich ihrer Entlassung wurde von dem Kommissarius bemerkt, daß für die Abfassung des Gutachtens statt der im § 59 gedachten Königl. Regierung in Düsseldorf die Königl. Regierung zu Köln die geeignete Behörde sein würde, da die Gesellschaft am letzteren Orte ihren Sitz habe und daß kein besonderer Grund sei, den Vortrag zweier Justitiarien für erforderlich zu erklären.

Zu § 28. Der Spezial-Bevollmächtigte brachte in Vorschlag, von der Bedingung, daß dem Königlichen Finanz-Ministerium im Falle der Verwerfung der vorgeschlagenen Personen es zustehen solle, die Wahl der fraglichen Beamten selbst zu treffen, Abstand zu nehmen, indem er hervorhob, daß nach dem oben unter Nro. 10 gedachten § 78 des Statut-Entwurfs die sofortige Entlassung dieser Beamten wegen pflichtwidriger oder nachlässiger Dienstführung herbeigeführt werden könne. Der Kommissarius bemerkte indessen, daß hierüber die Entscheidung vorbehalten bleiben müsse.

Im Übrigen nahm der Kommissarius auf die bei der früheren Verhandlung vom 31. März 1842 bereits gemachte Bemerkung Bezug, nach deren Inhalt die Gesellschaft hinsichtlich der Transporte der Militair-Verwaltung die nachstehenden Verpflichtungen zu übernehmen habe:

1. Die Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, nach dem Verlangen der Militair-Verwaltung für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen, so wie von Militair-Effekten jeglicher Art nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und zwar dergestalt, daß für dergleichen Transporte nicht bloß die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

   Auch bleibt der Militair-Verwaltung vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Gesellschaft, außer der Erstattung der Feuerungskosten, nur ein mäßiges Bahngeld gewährt. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Gesellschaft Statt, so wird dieselbe nach billig mäßigen Sätzen besonders vergütet. Auch wird die Gesellschaft darauf Bedacht nehmen, eine Anzahl von Transport-Fahrzeugen so einzurichten, daß solche nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden können, auch eine Anzahl von Wagen in einer Länge von zwölf Fuß zum Gebrauch bei der Absendung der Militair-Effekten bereit zu halten.

2. Die Gesellschaft wird für die Transporte von Truppen und von dem zum unmittelbaren Gefolge der Truppen gehörigen Kriegsmaterial sich eine Ermäßigung der allgemeinen Frachtsätze bis auf die Hälfte, — wie solche auf den bestehenden Eisenbahnen zum Theil schon vereinbart sei, — gefallen lassen müssen.

Der Spezial-Bevollmächtigte nahm in dieser Hinsicht auf die bei der vorerwähnten Verhandlung vom 31. März 1842 gemachten Äußerungen Bezug. Derselbe bemerkte indessen:

zu 1, daß er mit Rücksicht auf die Seitens des Staates eintretende Betheiligung und auf die von diesem zu übernehmende Zinsgarantie von den frühern Bedenken glaube Abstand nehmen zu können;

zu 2, erklärte derselbe, daß zwar die Gesellschaft wohl keinen Anstand nehmen würde, die Beförderung von Truppen-Transporten, mit denen keine besondere Kosten verbunden seien, zu sehr ermäßigten Preisen zu übernehmen, so wie auch für sonstige Transporte an Kriegs-Material u. s. w. billige Preise zu gewähren, daß jedoch ein bestimmter Prozentsatz der Ermäßigung sich im Voraus nicht füglich feststellen lasse, zumal nach seinem Vorschlage oben zu § 18 die Beförderungs-Preise im Allgemeinen schon billig gestellt werden würden, und die zu gewährende Ermäßigung sich nach Verschiedenheit der Fälle immer verschieden werden stellen müssen.

Man verständigte sich demnächst dahin, daß in Ansehung des Punkts zu 2 die zu gewährende Ermäßigung der besondern Verhandlung in den vorkommenden Fällen vorzubehalten sei.

Schließlich brachte der Spezial-Bevollmächtigte noch verschiedene in den Anlagen seiner Vorstellung vom 21. Juli d. J. enthaltenen Anträge zur Sprache. Der Kommissarius bemerkte

indessen, daß hierüber die Eröffnung der auf diese Vorstellung zu gewärtigenden Bescheidung vorbehalten bleiben müsse.

Die gegenwärtige Verhandlung wurde hiemit geschlossen und nebst dem anliegenden Plane beiderseits unterschrieben.

von Pommer-Esche.
Hansemann.

Plan für das Unternehmen der Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden.

§ 1.

Die zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Köln nach der Belgischen Gränze mittelst Notariats-Aktes vom 9. Juni 1837 gebildete, unterm 21. August 1837 landesherrlich bestätigte, in Köln domicilirte Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft erweitert ihren Zweck dahin, daß dieselbe in Verbindung mit ihrem bisherigen Unternehmen auch die Weiterführung der Eisenbahn von Köln über Duisburg nach der Landesgränze bei Minden unternimmt. Indessen wird die Strecke von Minden bis zur Landesgränze nicht eher in Bau genommen, als bis der Staat nach Maaßgabe der noch mit der Königl. Hannoverschen Regierung zu führenden Verhandlung die Zustimmung dazu ertheilt.

§ 2.

Die neue Unternehmung (§ 1) bleibt hinsichtlich der Fonds und sämmtlicher Ausgaben und Einnahmen von dem bisherigen Unternehmen durchaus gesondert.

§ 3.

Das für die neue Unternehmung (§ 1) erforderliche Kapital wird vorläufig zu 13,000,000 Thalern angenommen, welche durch 65,000 Stück neu zu emittirende Aktien, jede im Betrage von 200 Thalern, beschafft werden.

Diese Aktien werden zur Unterscheidung von den für die Bahn von Köln nach der Belgischen Gränze ausgegebenen Aktien mit dem Vermerke Litt. B. ausgefertigt.

§ 4.

Von diesem Kapitale übernimmt der Staat den siebenten Theil in runder Summe von 1,860,000 Thlrn. oder 9,300 Stück Aktien.

§ 5.

Die übrigen sechs Siebentel, in runder Summe von 11,140,000 Thlrn. oder 55,700 Stück Aktien werden im Wege der Aktienzeichnung untergebracht. Auf diese Aktien ist sofort nach näherer Bestimmung der Direktion eine Einzahlung von 10 Prozent zu leisten.

§ 6.

Sämmtliche auf die zu emittirenden 65,000 Stück Aktien geleistete Einzahlungen werden während der Bauzeit bis zum Schlusse des Jahres, in welchem die ganze Bahn von Köln nach Minden in Betrieb gesetzt wird, mit 4 Prozent jährlich verzeichnet; diese Zinsen werden aus dem Kapitale (§ 3) entnommen, so weit sie nicht durch den bis zu jenem Zeitpunkte aus dem Betriebe aufkommenden Ertrag gedeckt werden.

§ 7.

Bei Ablauf des Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb gesetzt worden, wird das Kapital, welches sich

a. für den Bau der Bahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden sammt allem Zubehör,
b. für das Betriebsmaterial,
c. für die Bestreitung der Generalkosten,
d. für die Zinsen der geleisteten Einzahlungen (§ 6)

als nothwendig ergibt, mit Zuziehung des Königl. Finanz-Ministeriums definitiv berechnet und festgestellt. Sofern sich ein Mehrbedarf über den angenommenen Beitrag von 13,000,000 Thlrn. herausstellen sollte, wird dieser Mehrbedarf entweder durch Erhöhung des Aktien-Kapitales in der Art, daß von den anderweit zu emittirenden Aktien ein Siebentel vom Staate übernommen, der Überrest im Wege der Aktienzeichnung untergebracht wird, oder durch Aufnahme einer Anleihe mittelst Emission auf den Inhaber lautender Obligationen beschafft. Die Beschlußnahme über die Wahl des einen oder des anderen Weges erfolgt auf den Vorschlag der Direktion durch den Administrations-Rath unter Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums.

§ 8.

Vom 1. Januar des auf die Eröffnung der ganzen Bahn von Köln nach Minden folgenden Jahres an, wird der aufkommende Ertrag dieser Bahn, so wie eventuell der weitern Strecke bis zur Landesgränze (§ 1) nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen auf das im § 3 angenommene resp. das nach § 7 erhöhete Aktien-Kapital als Zinsen und Dividenden vertheilt.

1. Aus dem aufkommenden Ertrage werden zunächst
   a. die Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebs-Kosten mit Einschluß der für die Erneuerung des Betriebs-Materials erforderlichen Beträge,
   b. die Zinsen für die etwa zu emittirenden Obligationen, einschließlich des für deren Amortisation auszusetzenden Fonds,

   entnommen.
2. Von dem hienächst verbleibenden Ertrage wird jährlich eine mit Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums auf den Antrag der Direktion vom Verwaltungs-Rathe festzusetzende Quote zur Bildung eines Reserve-Fonds für außerordentliche und nicht vorher zusehende Fälle vorweg entnommen. Der Bestand desselben darf jedoch ohne Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums sich nicht höher als 3 Prozent des Aktien-Kapitals belaufen.
3. Der nach Abzug der Beträge zu 1 und 2 sich ergebende Rest bildet den Rein-Ertrag. Aus demselben werden zunächst auf sämmtliche Aktien 3½ Prozent jährliche Zinsen in halbjährigen Terminen gezahlt (§ 10). Der übrig

bleibende Theil wird, vorbehaltlich des nach Nro. 4 dem Staate zufallenden Antheiles, auf sämmtliche Aktien als Dividende vertheilt.

4. Wenn der Rein-Ertrag (Nro. 3) sich auf mehr als 5 Prozent des Aktien-Kapitals (§ 3 resp. § 7) beläuft, so fällt von diesem Überschusse über 5 Prozent der dritte Theil dem Staate zu, um nach seinem Ermessen zur Ausgleichung etwa geleisteter oder künftig zu gewährender Zinszuschüsse (§ 9), oder zum Ankaufe von Aktien nach dem Tages-Course verwendet zu werden.

§ 9.

Für den Fall, daß der Rein-Ertrag (§ 8 Nro. 3) nicht dazu hinreichen sollte, um für die sämmtlichen Aktien einen jährlichen Zinsgenuß von 3½ Prozent zu gewähren, wird vom Staate der hierzu nöthige Zuschuß geleistet, und dieser Zinsgenuß unbedingt garantirt, so lange nicht die Amortisation der Aktien vollständig beendet ist.

§ 10.

Mit jeder Aktie werden für eine angemessene Anzahl von Jahren Zinscoupons und Dividendenscheine ausgereicht, welche nach Ablauf des letzten Jahres durch neue ersetzt werden.

Die Einlösung der Zinscoupons und Dividendenscheine erfolgt in Berlin, Köln und Aachen, so wie in denjenigen Städten, welche etwa sonst noch von der Direktion mit Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums hierzu bestimmt werden.

§ 11.

Die Inhaber der für das Unternehmen der Eisenbahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden emittirten Aktien nehmen nur an dem Ertrage dieses Unternehmens Antheil, so wie andererseits die Inhaber der für das Unternehmen der Eisenbahn von Köln nach der Belgischen Gränze emittirten Aktien nur an dem Ertrage des letztgedachten Unternehmens Theil haben.

Über beide Unternehmen ist eine getrennte Rechnung zu führen und abzulegen, und die dem Einen angehörigen Anlagen, Kapitalien, Einnahmen u. s. w. dürfen weder von der Direktion noch von irgend einem Dritten für Ausgaben oder Verbindlichkeiten, welche das andere Unternehmen angehen, in Anspruch genommen werden.

§ 12.

Die für das neue Unternehmen emittirten Aktien mit Ausschluß des vom Staate selbst nach § 4 resp. § 7 übernommenen ein Siebentels werden durch allmählige Einlösung nach dem Nennwerthe vom Staate erworben und amortisirt. Von den amortisirten Aktien bezieht der Staat die Zinsen und Dividenden.

Zur Amortisation werden vom Staate, und zwar von dem auf die Eröffnung der ganzen Bahn von Köln nach Minden folgenden Jahre ab, jährlich

1. aus den Zinsen, welche auf das vom Staate übernommene Siebentel der Aktien fallen, ein halbes Prozent des gesammten Aktien-Kapitales,
2. die drei und ein halb prozentigen Zinsen der amortisirten Aktien

verwendet.

Zu dieser Amortisation ist der Staat selbst dann verpflichtet, wenn der Rein-Ertrag (§ 8 Nro. 3) nicht einen Zinsengenuß von 3½ Prozent gewähren sollte, mithin von ihm nach der Bestimmung des § 9 zur Gewährung desselben, Zuschuß geleistet werden müßte.

§ 13.

Die auf vorgedachte Weise nach dem Nennwerthe jährlich einzulösenden Aktien werden durch das Loos bestimmt.

Die Ausloosung findet am 1. Juli jeden Jahres Statt und zwar zunächst am 1. Juli desjenigen Jahres, welches auf die Eröffnung der ganzen Bahn von Köln nach Minden folgt. Sie geschieht in Gegenwart eines Königl. Kommissarius, zweier Mitglieder der Direktion und eines protokollirenden Notars.

§ 14.

Die ausgelooseten Aktien werden dreimal öffentlich bekannt gemacht und es wird zugleich bestimmt, an welchem Tage des Dezembers desselben Jahres die Kapitalsbeträge gegen Ablieferung der Aktien und der nach dem 2. Januar des folgenden Jahres fällig werdenden Coupons- und Dividenden-Scheine (§ 10) erhoben werden können.

§ 15.

Der Inhaber einer ausgelooseten Aktie scheidet mit dem Ablaufe desjenigen Jahres, in welchem die Ausloosung Statt gefunden hat, aus der Gesellschaft aus, und es gehen von diesem Zeitpunkte ab seine Rechte durch die Ausloosung auf den Staat über.

§ 16.

Die Nummern der ausgelooseten Aktien, welche in Folge der Bekanntmachung (§ 14) nicht zur bestimmten Zeit vorgezeigt werden möchten, werden jährlich während zehn Jahre von der Direktion Behufs Empfangnahme der Zahlung öffentlich aufgerufen. Diejenigen Aktien, welche nicht innerhalb Eines Jahres nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgezeigt worden, sind werthlos, welches alsdann von der Direktion unter Angabe der Nummern der werthlos gewordenen Aktien öffentlich zu erklären ist. Die Kosten des Verfahrens werden aus dem Kapitalbetrage für diese Aktien entnommen, und der Überrest wird zu Unterstützungen für das bei der Bahn angestellte Personal verwendet.

§ 17.

Sobald sämmtliche nach § 3 resp. § 7 emittirte Aktien vom Staate erworben sind, wird die Bahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden und das Betriebsmaterial, nebst dem gesammten Zubehör, dem Reservefonds und sämmtlichen Aktivis und Passivis Eigenthum des Staates.

§ 18.

Der Tarif, sowohl für die Güter- als für die Personen-Beförderung, sowie jede Änderung desselben, bedarf der Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums.

§ 19.

Dem Königl. Finanz-Ministerium bleibt nicht nur die Genehmigung, sondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf andern Bahnen zu sichern, auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten.

§ 21.

Sollte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zinsgarantie (§ 9) genöthigt sein, in fünf auf einander folgenden Jahren einen Zuschuß zu leisten, oder sollte der Zuschuß in Einem Jahre mehr als Ein und ein halb Prozent des nach § 3 resp. § 7 festgesetzten Aktien-Kapitals betragen, so steht demselben die Befugniß zu, die Administration und den Betrieb der Bahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden zu übernehmen. Im Falle der Geltendmachung dieser Befugniß ist der Staat hinsichtlich der Verwaltung keinerlei Beschränkungen von Seiten der Gesellschaft unterworfen; dagegen ist er verpflichtet, vollständig Rechnung zu legen und den aufkommenden Rein-Ertrag nach eben den Bestimmungen, welche für die eigene Administration der Gesellschaft gelten (§ 8), den Aktionären zukommen zu lassen, unter allen Umständen aber die garantirten 3½ % Zinsen (§ 9) zu gewähren. Wenn bei dieser Administration von Seiten des Staats der Rein-Ertrag in drei hintereinander folgenden Jahren mehr als 3½ Prozent des Aktien-Kapitals betragen hat, ist die Gesellschaft berechtigt, die Verwaltung wieder zu übernehmen.

§ 22.

Die Kosten desjenigen Theiles der Central-Verwaltung, welcher für die Bahn von Köln nach der Belgischen Gränze und für die Bahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden gemeinsam ist, werden (nach dem abgerundeten Verhältniß der Meilenzahl) zu einem Viertel der erstern und zu drei Viertel der andern Bahn zu Last gerechnet.

§ 23.

Die innern Verwaltungs- und Geschäfts-Einrichtungen werden nach folgenden Grundlagen geordnet:

1. Die Aktionaire für das Unternehmen der Eisenbahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden werden Behufs der Berathung und Beschlußnahme über die hierauf sich beziehenden Angelegenheiten zu besondern General-Versammlungen berufen.
2. Es wird ferner für dieses Unternehmen ein besonderer Administrations-Rath gebildet, dessen Mitglieder aus der Zahl der stimmberechtigten Aktionäre in den obengedachten besondern General-Versammlungen ohne Rücksicht auf ihren Wohnort gewählt werden.
3. Dagegen wird das neue Unternehmen in Verbindung mit dem bisherigen Unternehmen der Eisenbahn von Köln nach der Belgischen Grenze durch eine gemeinschaftliche Direktion geleitet und verwaltet, welche in Köln ihren Sitz hat.

§ 24.

Der Staat wird in den General-Versammlungen (§ 23 Nro. 1) durch einen von ihm zu bestellenden Komissarius vertreten, welcher nicht Aktionär zu sein braucht und übt durch diesen sein Stimmrecht aus.

Dasselbe erstreckt sich bei jeder General-Versammlung auf eine, dem sechsten Theile der durch sämmtliche übrigen anwesende Aktionäre vertretenden Stimmen, gleiche Zahl von Stimmen, so daß der Kommissarius des Staats jedesmal ein Siebentel der gesammten Stimmen führt.

Das Stimmrecht erhöhet sich jedoch mit Rücksicht auf die fortschreitende Einlösung der Aktien (§ 12) in dem Maaße, daß dem Staate nach Ablauf

von 15 Jahren ein Sechstel,
von 25 Jahren ein Fünftel,
von 35 Jahren ein Viertel
und demnächst — ein Drittel

der sämmtlichen in jeder General-Versammlung vertretenen Stimmen zukommt.

§ 25.

Es wird jährlich ein Präsident und ein Vize-Präsident des Administrations-Raths (§ 23 Nro. 2) aus seinen Mitgliedern durch das Königl. Finanz-Ministerium ernannt.

§ 26.

Der Staat ernennt seinerseits ein Mitglied der Direktion (§ 23 Nro. 3), welches nicht Aktionär zu sein braucht, mit vollem Stimmrechte; auch bleibt ihm vorbehalten, für Verhinderungsfälle einen Stellvertreter zu bestellen. Von den übrigen Mitgliedern haben die Aktionäre für das bisherige Unternehmen aus ihrer Mitte die eine Hälfte, und ebenso die Aktionäre für das neue Unternehmen aus ihrer Mitte die andere Hälfte in besonderen General-Versammlungen (§ 23 Nro. 1) zu wählen; in Betreff dieser andern Hälfte findet eine Beschränkung mit Rücksicht auf den Wohnort nicht Statt.

§ 27.

In solchen Fällen, wo es sich um Beschlußnahme über Angelegenheiten handelt, welche sowohl das bisherige als das neue Unternehmen angehen, ist darüber von beiden Administrations-Räthen, resp. von beiden General-Versammlungen den Umständen nach in gemeinsamer Versammlung zu berathen.

§ 28.

Dem Königl. Finanz-Ministerium bleibt die Bestätigung

a. des Ober-Ingenieurs resp. der technischen Mitglieder der oberen Bau-Verwaltung für den Bau der Bahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden,

desgleichen bei künftigen Anstellungen

b. des Spezial-Direktors und seines Substituten,

c. des Haupt-Kassirers des Centralbüreaus in Köln,

vorbehalten und zwar hinsichtlich der zu a und b gedachten Beamten mit der Maaßgabe, daß es dem Königl. Finanz-Ministerium freisteht, die von der Direktion hierzu vorgeschlagenen Personen ohne Angabe von Gründen zu verwerfen und in einem solchen Falle die Wahl dieser Beamten selbst zu treffen. Sowohl die Besoldung der zu a, b und c gedachten Beamten als die sonstigen Verhältnisse derselben und die Bedingungen ihrer Entlassung sind künftig unter Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums festzusetzen.

Berlin 25. Juli 1843.

v. Pommer-Esche.
Hansemann.

Auf meine Vorstellung vom 21. Juli c. ist, zum Beschluß der bisherigen Verhandlungen, die nachfolgende Bescheidung Sr. Exzellenz des Finanz-Ministers vom 31. Juli c. am 10. dieses Monats eingegangen.

Euer Wohlgeboren haben in der unterm 21. Juli d. J. mir vorgelegten Denkschrift in Betreff der Eisenbahn-Anlage von Köln nach der Landesgränze bei Minden mit Mehrerem auszuführen versucht, daß bei den frühern Verhandlungen mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Verschmelzung dieses neuen Unternehmens mit ihrer bisherigen Unternehmung in der Art, daß die Garantieen und Unterstützungen des Staates auch auf die Letztere mit ausgedehnt würden, als Basis angenommen worden sei. Diese Ausführung kann ich nicht für begründet erachten, da das Einverständniß des Staates mit einer solchen Basis zu keiner Zeit zu erkennen gegeben worden ist. Denn, wenn auch von Ihnen bei der vorläufigen Anregung der Idee, daß das Projekt jener Eisenbahn-Anlage von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wieder aufgenommen werde, davon ausgegangen worden, die in Vorschlag zu bringenden Begünstigungen und Unterstützungen des Staates so zu stellen, daß Solche den Aktionären der Bahn von Köln nach der Belgischen Gränze mit zu Statten kommen würden, so ist doch das Eingehen auf diese Voraussetzung Ihnen keineswegs zugesagt worden; namentlich ist die in Bezug genommene Denkschrift vom 17. August 1840 ohne Erwiederung geblieben, da zunächst abgewartet werden mußte, ob die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft jene Idee aufzufassen sich bewogen finden mögte, überhaupt aber damals die Sache gar nicht so weit vorbereitet war, um einen Beschluß darüber zu fassen, in welcher Art und in welchem Umfange die Unterstützung und Mitwirkung des Staates für die Bahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden thunlich und erforderlich seyn möchte. Eben deshalb wurde dann auch, als die Direktion hiernächst in der Vorstellung vom 10. Dezember 1840 im Allgemeinen einige Begünstigungen und Unterstützungen für den Fall, daß sie die Ausführung dieser Bahn übernähme, in Antrag gebracht hatte, in dem Erlasse vom 22. Januar 1841 bei der Zusicherung der Begünstigung und Unterstützung des Staates noch besonders hervorgehoben, daß dieselbe sich zunächst nur auf die beabsichtigten vorbereitenden Unterhandlungen mit den Gemeinden u. s. w. bezöge, und daß alle sonstigen Begünstigungen und Unterstützungen den künftigen Verhandlungen vorbehalten bleiben müßten. Sobald dann diese Verhandlungen eingeleitet waren, und hiebei von Ihnen die Verschmelzung des neuen Unternehmens mit dem bisherigen als Grundlage aufgestellt worden war, wurde sofort in dem Erlasse vom 14. April v. J. die Annahme dieser Grundlage abgelehnt, und es ist später so wenig als früher das Einverständniß mit derselben irgend wie erklärt worden.

Wenn die Idee einer solchen Verschmelzung nicht gleich bei ihrer Anregung zurückgewiesen worden ist, so ist dies nur deshalb geschehen, weil es zunächst darauf ankam, über die zu gewährende Unterstützung bestimmte Anträge Seitens der Direktion entgegen zu nehmen und die ganze Sache näher zu übersehen; bis dahin konnte keine Veranlassung gefunden werden, von Seiten des Finanz-Ministeriums sich darüber überhaupt auszusprechen. Endlich kann ich nicht unbemerkt lassen, daß nach Inhalt der Vorstellung der Direkton vom 10. Dezember 1840 und des darauf ergangenen Erlasses vom 22. Januar 1841 dem Staate ganz freie Hand vorbehalten worden ist, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft immer noch die Konzession zu versagen, sofern ihre Anträge wegen des Umfangs der Begünstigungen und Unterstützungen des Staates nicht für angemessen erachtet würden, und daß es auf keine Weise den Grundsätzen der Gerechtigkeit und Billigkeit widerstreitend erachtet werden kann, wenn demgemäß auf die Ertheilung der Konzession nach einer Grundlage, welche zu Gunsten der Aktionaire der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Leistungen und Verpflichtungen des Staates über das für die Herstellung der Bahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden an sich erforderliche Maß hinaus erhöhen würde, nicht eingegangen wird. Eine Zusicherung, daß auf Kosten des Staates oder der neuen Unternehmung der gedachten Gesellschaft Vortheile zugewendet werden sollten, ist derselben überall nicht ertheilt worden; es konnte immer nur davon ausgegangen werden, daß die Ausführung der Bahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden an sich dem Interesse der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft entspräche, sofern dieselbe zur Steigerung des Verkehrs auf ihrer Bahn beitragen würde, ohne daß darauf gerechnet werden dürfte, dieser Gesellschaft durch Betheiligung an dem Ertrage der neuen Unternehmung oder an den dafür zu gewährenden Bewilligungen Aushülfe zu verschaffen. Auf diese Weise die Herstellung der Bahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden zu Gunsten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu erschweren, würde sich um so weniger rechtfertigen, als inzwischen sich bereits andere Interessenten gemeldet haben, welche nach den Grundlagen des mittelst Erlasses

vom 23. Mai d. J. mitgetheilten Planes auf das Unternehmen einzugehen bereit sind.

Wenn nun, ungeachtet des nach Inhalt der Vorstellung vom 10. Dezember 1840 und des Erlasses vom 22. Januar 1841 gemachten Vorbehaltes der Berücksichtigung einer etwa entstehenden konkurrirenden Gesellschaft, zunächst mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft über die Ausführung des Unternehmens nach eben diesen Grundlagen verhandelt wird, so wird derselben alle billige Rücksicht zu Theil, die sie nach den vorangegangenen Verhandlungen irgend erwarten konnte. Findet die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft es ihrem Interesse nicht gemäß, ohne pekuniäre Vortheile, wie Sie Solche für dieselbe in Anspruch nehmen, auf das Unternehmen einzugehen, so habe ich meinerseits keinen Anlaß hierauf zu dringen und nur zu bedauern, daß die Verhandlungen mit derselben nicht sofort durch eine ablehnende Erklärung zur Erledigung gebracht worden sind.

Nach diesen Bemerkungen, welche ich zur Vermeidung einer irrigen Auffassung voranzuschicken mich habe veranlaßt finden müssen, gebe ich Euer Wohlgeboren in Ansehung der von Ihnen gemachten Vorschläge und Anträge Folgendes zu erkennen.

Was zuvörderst die Vorschläge zur Beschaffung der Geldmittel durch eine Seitens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft aufzunehmende Anleihe unter Garantie und Betheiligung des Staates anlangt, so findet sich in Ihrer Darstellung die in dem Erlasse vom 13. Juli d. J. schon enthaltene Bemerkung bestätigt, daß auf diesem Wege die Aufbringung der Fonds würde erschwert werden, sofern Sie davon ausgehen, daß die Anleihe nur zu 95 Prozent zu machen sei, und mit Berücksichtigung des um ½ Prozent niedrigeren Zinssatzes in Vergleich mit den während der Bauzeit für die Aktien zu gewährenden Zinsen jedenfalls eine Erhöhung der nicht vom Staate zu übernehmenden sechs Siebentel des Anlage-Kapitals um 4 Prozent eintreten würde. Zu einer solchen Erhöhung des Kapitales, für welches Seitens des Staates die Zins-Garantie zu übernehmen ist, liegt kein zureichender Anlaß vor. Zwar wird andererseits — abgesehen von der nach dem einen Alternativ-Vorschlage offerirten Uebernahme einer geringen Rate des Zins-Ausfalles von Seiten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft — der Vorbehalt eines starken Antheils an dem Ertrage über 3½ Prozent für den Staat in Vorschlag gebracht und danach der vorgelegte Plan als vortheilhaft für die Staats-Kasse dargestellt. So lange aber der Ertrag hinter 3½ Prozent zurückbleibt, würden nach diesem Plane die Leistungen des Staates sich erhöhen, und es würden solche danach sogar in gewissem Maße auch dann noch in Anspruch genommen werden, wenn der Ertrag 3½ Prozent erreicht oder übersteigt. Für diese Erschwerung der vom Staate zu übernehmenden Lasten vermag ich in der Aussicht auf einen verstärkten Antheil an dem über die Zinsen hinaus aufkommenden Ertrage eine genügende Ausgleichung nicht zu finden. Ich muß es vielmehr bei der mittelst Erlasses vom 23. Mai d. J. mitgetheilten Grundlagen bewenden lassen, so daß nur der von dem meinerseits bestellten Commissarius, Geheimen Ober-Finanz-Rath v. Pommer-Esche II., in der Verhandlung vom 25. Juli d. J. mit Ihnen erörterte Plan in Betracht kommen kann.

Indem ich die obengedachte Verhandlung nebst dem dazu gehörigen Plane für das Unternehmen der Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden in beglaubter Abschrift hier beifüge, ertheile ich diesem Plane, so wie den von dem Kommissarius abgegebenen Erklärungen hierdurch überall meine Genehmigung. Dabei finde ich hinsichtlich der in der Verhandlung noch zur Entscheidung gestellten Punkte Folgendes zu bemerken:

Zu § 5. Zu einer Bevorzugung der Aktionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in dem Maße, daß ihnen für die gesammten 11,140,000 Thaler der Vorzug vor allen sonstigen Interessenten gegeben würde, fehlt es an einem zulänglichen in der Sache selbst liegenden Anlasse; es muß vielmehr dabei bewenden, daß nur ein dem bisherigen Aktien-Kapitale von 4,500,000 Thlrn. gleicher Betrag zunächst für die alten Aktionäre zur Zeichnung reservirt bleibe. Dabei reservire ich zugleich, in Uebereinstimmung mit der Erklärung des Kommissarius, einen anderweiten Betrag von 1,500,000 Thlrn. zur Unterbringung Seitens des Finanz-Ministeriums, indem ich mich übrigens damit einverstanden erkläre, daß hiefür eine Frist bis zum 30. September d. J. einschließlich angenommen werde, nach deren Ablauf eventuell der nicht untergebrachte Betrag Seitens der Direktion unterzubringen sein würde.

Von der in dem Erlasse vom 13. Juli d. J. gestellten Bedingung, daß das Kapital schon vor der General-Versammlung durch Aktienzeichnungen gedeckt werde, will ich mit Rücksicht auf die, erst nach Ausfertigung des obengedachten Erlasses mir zugegangenen Anzeige vom 11. d. M. und deren Anlage hierdurch Abstand nehmen.

Zu § 19. Da es an einem zuverlässigen Anhalte fehlt, um von vorne herein schon zu beurtheilen, wie die Tarifsätze theils im Interesse des Verkehrs, theils zur Sicherung eines angemessenen Ertrages zweckmäßig zu reguliren sein möchten, so muß ich Anstand nehmen, auf Ihren Vorschlag einzugehen, vielmehr es bei dem § 19 des Planes bewenden lassen.

Zu § 28. Ebenso finde ich keinen zulänglichen Grund, die beantragte Modifikation des § 28 in Hinsicht der darin vorbehaltenen Befugniß, eventuell die Wahl der fraglichen Beamten Seitens des Finanz-Ministeriums selbst zu treffen, eintreten zu lassen.

Demgemäß wird der oben beigefügte Plan nebst den in der Verhandlung vom 25. Juli d. J. in Betreff der militairischen Benutzung der Bahn unter Nro. 1 angegebenen Bedingungen

unverändert als Grundlage für das Unternehmen der Ausführung der Eisenbahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden von Seiten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in der Art hierdurch festgesetzt, daß die General-Versammlung sich unbedingt darüber zu erklären hat, ob sie nach dieser Grundlage auf das Unternehmen eingehen wolle oder nicht. Fällt die Erklärung nicht unbedingt bejahend aus, so werden die Verhandlungen mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft als abgebrochen angesehen werden, dergestalt, daß dann mit andern Interessenten über die Ausführung des Unternehmens wird verhandelt werden.

Wird dagegen von der Gesellschaft die obige Grundlage unbedingt angenommen, so ist sofort von der Direktion die Aktien-Zeichnung zu eröffnen, auch unverzüglich mir Anzeige zu machen, damit die Einleitungen zur Unterbringung der zu § 5 gedachten 1,500,000 Thlr. Seitens des Finanz-Ministeriums getroffen werden. In dem letztgedachten Falle sind zugleich die Modifikationen und anderweiten Bestimmungen, welche hinsichtlich der Organisation der Gesellschaft nach den festgesetzten Grundsätzen zu treffen sind, in der General-Versammlung zu berathen und mittelst eines umgearbeiteten Statutes oder eines Nachtrages zu demselben festzustellen, wobei ich es in formeller Hinsicht der nähern Erwägung anheimgebe, ob die in dem obigen Plan enthaltenen Bestimmungen darin sämmtlich aufzunehmen, oder, so weit sie nicht die Organisation der Gesellschaft angehen, sammt den Bedingungen hinsichtlich der militairischen Benutzung der Bahn, der zu ertheilenden Konzession vorzubehalten sein werden

In Betreff der in der Denkschrift angeregten besondern Konzessions-Bedingungen finde ich schließlich Folgendes zu bemerken:

Zu Nro. 1 bis Nro. 3. In Betreff der Übernahme der Kosten für die Einführung der Bahn in die Festungen Deutz und Minden, resp. deren Rayons, und für die steuerlichen Einrichtungen an den Bahnhöfen, so wie rücksichtlich der unentgeldlichen Abtretung der dem Staate gehörigen zur Eisenbahn erforderlichen Grundstücke läßt sich im Allgemeinen, ohne den Umfang dieser Leistungen zu übersehen, keine Zusicherung ertheilen. Alle diese Punkte werden vielmehr eventuell nur Gegenstand einer weiteren besonderen Erörterung und Entscheidung sein können.

Zu Nro. 4. Hinsichtlich des Reserve-Fonds sind in dem obengedachten Plane § 8 die nähern Bestimmungen schon getroffen worden.

Zu Nro. 5. Wenn nach Lage der früheren Verhandlungen Denjenigen, welche für die Bahn von Köln nach der Landesgränze bei Minden Aktien gezeichnet haben, das für die Vorarbeiten eingezahlte halbe Prozent, falls sie nicht ferner sich betheiligen wollen, zu erstatten ist, so kann diese Erstattung keinen Anstand finden. Eben so wird die Anrechnung dieses halben Prozents denjenigen, welche sich bei dem Unternehmen ferner betheiligen wollen, nicht zu versagen sein.

Zur Erstattung sämmtlicher Kosten der Vorarbeiten und Vorverhandlungen Seitens des Staates, welche zum größten Theile schon seinerseits gewährt worden sind, liegt kein besonderer Anlaß vor.

Zu Nro. 6. Dieser Punkt erledigt sich durch § 22 des Plans, eben so dasjenige, was

zu Nro. 7 hinsichtlich der Einwirkung des Staates,
" " 8 in Betreff der Tarif-Regulirung,
" " 9 rücksichtlich der Fahrpläne,
" " 10 in Ansehung der Übernahme der Verwaltung Seitens des Staates bemerkt worden ist, durch den Inhalt des Planes und der Verhandlung vom 25. Juli d. J. resp. durch die oben hierüber getroffene Entscheidung.

Zu Nro. 11. Die Ertheilung der Konzession kann überhaupt nur nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. Nov. 1838 in Verbindung mit den besondern Bedingungen, welche mit Rücksicht auf die beabsichtigte Mitwirkung und Betheiligung des Staates festgesetzt worden sind, erfolgen, und es kann zur Zeit wegen Nicht-Anwendung des § 38 eine Zusicherung nicht ertheilt werden.

Zu Nro. 12. Der Ausdehnung des Planes auf die Anlage der gedachten Zweigbahnen kann ich meine Zustimmung nicht ertheilen, da es zunächst auf die Ausführung der Hauptbahn ankommt, und der Anschluß der durch die Verkehrs-Interessen bedingten Seiten-Verbindungen durch die betheiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten anscheinend ohne große Schwierigkeiten herzustellen sein wird. *)

Oppeln, den 31. Juli 1843.

Der Finanz-Minister,
von Bodelschwingh.

Aus der Bescheidung Sr. Exzellenz des Finanz-Ministers geht hervor:

1. daß der mit dem Geheimen Ober-Finanz-Rathe v. Pommern-Esche II. festgestellte Plan von 25. Juli c., so wie die in der Verhandlung vom nämlichen Tage hinsichtlich der Transporte für die Militair-Verwaltung aufgestellte Verpflichtung Nro. 1., die Bedingungen sind, über deren Annahme die General-Versammlung sich auszusprechen hat;

*) Schließlich erfolgt noch die Bescheidung auf ein paar Punkte, welche in der obigen Darstellung des Gesellschafts-Bevollmächtigten angeregt waren, jedoch nicht zum Druck befördert sind. Deßhalb wird die darauf ergangene Bescheidung hier auch nicht gedruckt.

2. daß meine sämmtlichen Anträge, so weit solche nicht in dem erwähnten Pläne vom 25. Juli c. von dem Kommissarius des Königl. Finanz-Ministeriums berücksichtigt worden, abgelehnt sind;
3. daß die General-Versammlung sich unbedingt darüber zu erklären hat, ob sie auf die festgesetzten Bedingungen eingehe oder nicht, und daß, wenn die Erklärung hierüber nicht unbedingt bejahend ausfällt, die Verhandlungen als abgebrochen angesehen werden, und mit andern Interessenten über die Ausführung des Unternehmens verhandelt werden soll.

Seitens der Direction wird, in Gemäßheit der am 8. Juli c. abgegebenen Erklärung und aus den daselbst angeführten Gründen, der General-Versammlung die Annahme der gestellten Bedingungen proponirt werden. Nimmt die Versammlung unbedingt an, so hat sie alsdann die nach den gestellten Bedingungen vorzunehmenden wesentlichen Abänderungen des Statuts zu beschließen.

Verweigert die Versammlung die unbedingte Annahme, so wird sie weiter zu beschließen haben, ob die Gesellschaft ganz von der Unternehmung der Köln-Mindener Bahn Abstand nimmt, oder ob sie unter Modifikation der gestellten Bedingungen darauf eingehen will. In dem letztern Falle steht der Gesellschaft der Rekurs an Seine Majestät den König vollkommen frei. Denn aus meinen Eingaben vom 8. und 21. Juli c. ist ersichtlich, daß die Direktion nur hinsichtlich der, der General-Versammlung vorzuschlagenden Bedingungen auf diesen Rekurs verzichtet, keinesweges aber die vollständigste Freiheit dieser Versammlung irgend präjudizirt hat.

Diesen Bericht schließe ich ohne Rückblick auf die darin dargestellten dreijährigen Verhandlungen. Diese enthalten nicht nur für die Aktionäre der Rheinischen Eisenbahn, sondern auch für Staatsmänner und alle Personen, die sich für öffentliche Angelegenheiten interessiren, reichen und vielseitigen Stoff zu Betrachtungen.

Aachen, gedruckt bei J. J. Beaufort.