

HT007955163 Benz 1055 (24).2

(Als Manuscript gedruckt.)

79 55 163

Fortsetzung des im April 1842 gedruckten

Bericht

s. ADV-
Katalog

über die Vorarbeiten und Verhandlungen wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur Landesgränze bei Minden.



Von

Jean fr. Benzberg

David Hansemann,

Vize-Präsidenten der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

August 1843.

Nürnberg

Im Frühjahr 1842 waren nach meiner Meinung die Vorarbeiten zur Weiterführung der Rheinischen Bahn bis zur Landesgränze bei Minden so weit gediehen, daß über die Ausführung ein Vertrag des Staats mit der Gesellschaft hätte geschlossen werden können. Es ist anders gekommen, und eine sehr lange Verzögerung eingetreten. Ich habe jetzt die Pflicht zu erfüllen, der am 19. dieses Monats zusammentretenden General-Versammlung vollständigen Bericht über die dermalige Lage dieser Angelegenheit, so wie über die vorhergegangenen Verhandlungen zu erstatten. Jene Versammlung wird dann ihre Beschlüsse mit hinreichender Sachkenntniß fassen können.

Im Jahre 1840 waren die Arbeiten der Rhein Weser-Bahn-Gesellschaft, welche eine Eisenbahn von Köln nach Minden bauen wollte, längst eingestellt, und die Staatsregierung ließ lebhaft die Vorarbeiten zu einer Eisenbahn von Halle über Kassel nach Köln betreiben. Dieser Umstand, verbunden mit einer anderweiten Veranlassung, bewog mich, Sr. Excellenz dem Finanzminister, Grafen von Altenleben, in einer Denkschrift vom 12. August 1840 über die zweckmäßigste Eisenbahn-Verbindung der östlichen mit den westlichen Provinzen meine Ansichten mitzutheilen. In dieser Denkschrift war ausgeführt: daß die Linie über Braunschweig, Hannover und Minden den

allgemeinen und insbesondere auch den Handels- und Verkehrs-Interessen der Stadt Köln mehr zusage, als die Richtung über Kassel; daß mit den Braunschweigischen und Hannoverischen Regierungen eine Uebereinkunft wegen Herstellung und transitfreier Benutzung der Bahn in ihren Gebieten zu treffen sey; daß in keinem Falle eine Konzession für einen Theil der Strecke von Minden bis Köln zu ertheilen, sondern die ganze Linie entweder vom Staate selbst zu bauen oder dafür eine neue Gesellschaft zu konstituiren sey; daß im letztern Falle der Staat beträchtliche Unterstützungen und Erleichterungen für die Ausführung zu gewähren habe, daß es aber unzweckmäßig sey, zu dem Ende eine gewisse Revenue auf immer zu garantiren. Am Schlusse wurde die Idee angeregt: ob es nicht zur Vereinfachung der Verwaltung und der Verhältnisse zum Staat wesentlich beitragen würde, wenn man die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft in der Art ausdehnte, daß ihr die Strecke bis zur Gränze bei Minden mit übertragen, und auf diese Art die ganze Linie von der Gränze bei Minden bis zur Belgischen Gränze unter Eine Verwaltung gebracht würde.

Se. Erz. der Finanzminister ertheilte mir hierauf mündlich den Auftrag, die Ausführbarkeit dieser Idee näher zu prüfen und demnächst Vorschläge darüber zu machen.

Diesem Auftrage wurde durch eine fernere Denkschrift

UuLB Düsseldorf
+9100 385 01

vom 17. August 1840 genügt. Sie enthielt: Motive für die Zweckmäßigkeit einer solchen Ausdehnung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft; Ansichten über die Anlagekosten und die Rentbarkeit der Strecke von Köln bis zur Gränze bei Minden; Vorschläge über die Beschaffung des erforderlichen Anlage-Kapitales, im Wesentlichen dahin gehend: 1. daß das Kapital der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft durch Kreirung neuer Aktien vermehrt werde, die den vorhandenen in allen Rechten gleich ständen; 2. daß zu diesem Zweck Aktien für den Betrag von 5 Millionen Thlr. ausgegeben werden, welche der Staat eine Reihe von Jahren hindurch verzinsle, insofern die Aktionäre nicht vorweg 5 pCt. Zinsen bezogen haben, und 3. daß der Staat der Gesellschaft durch baare Zuschüsse und auf andere Weise (unentgeltliche Abtretung des ihm gehörigen Terrains, Übernahme der Festungsbauten, Instruktion der Staats- und Kommunalbehörden, Modifikation des Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838 u. s. f.) Unterstützungen gewähre; Schätzung der hiernach dem Staate erwachsenden Lasten; Andeutungen über mehre nothwendige Änderungen in den Statuten der Gesellschaft.

Dem mündlich ausgedrückten Wunsche des Hrn. Finanzministers gemäß blieb die Angelegenheit bis dahin auf sich beruhen, daß die im Herbst 1840 entstandenen kriegerischen Aussichten verschwunden seyn würden. Deshalb richtete die Direktion erst am 10. Dezember 1840 unter Bezugnahme auf die Denkschrift vom 17. Aug. das Gesuch an das Königl. Finanzministerium:

daß Se. Majestät der König geruhen möge, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft einige Begünstigungen und Unterstützungen, deren Umfang bis zur definitiven Konzession vorbehalten bleiben möge, huldreichst zu gewähren, wenn sie die Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur Landesgränze bei Minden auszuführen übernehme.

In dieser Vorstellung bemerkte die Direktion unter Anderm: nach reiflicher Überlegung dieses hochwichtigen Gegenstandes sey sie zu der Überzeugung gelangt, daß die ihr obliegenden Verpflichtungen gegen die Aktionäre der Gesellschaft nicht nur gestattet, sondern sogar aufforderten, die Konzession des Baues der vorerwähnten Strecke für die Gesellschaft nachzusuchen, insofern der Staat einige Unterstützungen mit der Gewährung dieses Gesuches zu verbinden geneigt seyn würde; dem Staate bleibe übrigens das Recht vorbehalten, bis zum Augenblick der Ertheilung

der definitiven Konzession die Vorschläge einer etwa entstehenden konkurrierenden Gesellschaft anzunehmen, oder diese Bahn selbst zu bauen, oder überhaupt die definitive Konzession zu verweigern, wenn die Gewährung der später zu machenden Anträge wegen des Umfanges der Begünstigungen und Unterstützungen für unangemessen erachtet werden möchte. Sie erklärte ferner: im Falle der Gewährung ihres Gesuches werde ihre nächste Sorge seyn, Aktienzeichnungen zur Vermehrung des Kapitals der Gesellschaft zum Zwecke der Verlängerung ihrer Bahn bis zur Landesgränze bei Minden zu erlangen; diese Aktienzeichnungen könnten indessen nur unter dem Vorbehalte geschehen, daß die definitive Konzession ertheilt werde, und daß die dormaligen Aktionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in einer General-Versammlung ihre Zustimmung erklärten.

Darauf erfolgte unterm 22. Januar 1841 die Bescheidung Sr. Erz. des Finanzministers folgenden Inhaltes: In Folge der Vorstellung vom 10. Dezember v. J. ertheilte ich auf Grund Allerhöchster Ermächtigung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für den Fall, daß dieselbe die Weiterführung ihrer Bahn von Köln nach Minden beschließen sollte, unter den in jener Vorstellung von der Direktion angegebenen Vorbehalten hierdurch die vorläufige Genehmigung zu dieser Ausdehnung ihres Unternehmens, mit der Zusicherung, daß derselben hierbei die Begünstigung und Unterstützung des Staats zu Theil werden soll. Die letztere kann sich indessen zunächst nur auf die Anweisung der betreffenden Regierungen, Landräthe und Bürgermeister, die Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bei den vorbereitenden Unterhandlungen zu unterstützen, beschränken, indem alle sonstigen Begünstigungen und Unterstützungen den künftigen Verhandlungen vorbehalten bleiben müssen.

Am 4. März 1841 theilte die Direktion dem Administrationsrath*) die bisherigen Verhandlungen und die Maß-

*) Hr. Erzengel, der jetzige Finanzminister Freiherr v. Bodelschwingh wohnte als Königl. Kommissar der Sitzung bei und nahm an der Diskussion zur Unterstützung der Ansichten der Direktion lebhaften Antheil. Derselbe äußerte namentlich: „Die projektirte Ausdehnung des Unternehmens der Rheinischen Eisenbahn gebe demselben noch eine weit größere Wichtigkeit, die ihn veranlaßt habe, selbst an der Versammlung des Administrationsrathes Theil zu nehmen. Von Seiten des Gouvernements und sämtlicher Behörden werde dem großartigsten Unternehmen, welches deutscher Gemeinfinn je auszuführen begonnen habe, die vollste Aufmerksamkeit gewidmet, und überall seyen Weisungen ertheilt, ihm den möglichsten Vorschub zu

nahmen und Ansichten mit, nach welchen sie den Plan der Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn bis zur Landesgränze bei Minden und zwar so, daß nur Eine Gesellschaft von der Belgischen bis zur Hannoverschen Gränze bestche, in's Leben zu rufen gedente.

Die Staatsregierung hatte die Wichtigkeit der Gründe, welche in meiner ersten Denkschrift vom 12. Aug. 1840 für eine Eisenbahnlinie von Köln über Minden nach Berlin und für die Nothwendigkeit einer Verständigung mit Braunschweig und Hannover angeführt waren, sehr wohl erkannt, und in diesem Sinne bereits unterm 10. April 1841 mit den genannten beiden Staaten Verträge über die Anlegung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Braunschweig und deren Fortsetzung von Braunschweig über Hannover nach Minden abgeschlossen. Zu Ende des Jahres 1841 begab ich mich selbst nach Hannover, um mit der dortigen Regierung wegen des Anschlusses der Bahn von Deutz nach Minden an die Hannoverschen Eisenbahnen zu verhandeln. Von allen meinen Schritten und von den Ansichten, welche ich im Interesse unseres Staates und unserer Gesellschaft bei dieser Verhandlung festhalten zu müssen glaubte, hat unser Gouvernement vollständige Wissenschaft gehabt und mich kräftigst dabei unterstützt.

Nachdem die sämmtlichen Vorarbeiten und Vorverhandlungen zur Weiterführung der Rheinischen Bahn geordnet vorlagen, die Kostenüberschläge noch in Hannover revidirt und die erforderlichen Zusammenstellungen für die verschiedenen Linien gemacht waren, begab ich mich Anfangs März 1842 nach Berlin, um die Verhandlung mit dem Staate wegen der in Aussicht gestellten Begünstigungen und Unterstützungen zum Abschlusse zu bringen. Meine desfalligen Vorschläge, wie sie in einer Konferenz mit den vom Königl. Finanz-Ministerio ernannten Kommissarien Geh. Ober-Finanzrätthen Kühne und v. Pommer-Esche am 31. März 1842 erörtert wurden, gingen von der bisherigen Basis aus, daß nämlich das

leisten; der vereinten Kraftanstrengung allein nur könne es gelingen, den großen Plan in's Leben zu führen. Sein innigster Wunsch sey, daß das Unternehmen in seiner gongen Ausdehnung und Ausführung so gelänge, wie die Direktion es vorbereite, und daß die Übereinstimmung und das Zusammenhalten des Administrationsrathes hierzu mitwirken möge. Seiner kräftigsten Unterstützung bei dem zu beginnenden Werke könne die Gesellschaft sich stets versichert halten."

Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auf dem linken Rheinufer mit der neuen rechtsrheinischen Bahn zu einem Ganzen unter Einer Verwaltung verschmolzen werde, daß sohin die vom Staate zu gewährenden Unterstützungen und Begünstigungen auf dieses Ganze zu beziehen und nicht etwa auf das neue Unternehmen zu beschränken seyen. Es war dabei ferner vorausgesetzt, daß die Duisburg-Hammer Linie zur Ausföhrung adoptirt werde, und daß zur völligen Fertigstellung der Bahn des linken Rheinufers noch ein Kapital von etwa 2 Mill. Thlrn. erforderlich sey. Die in einem Protokolle vom 31. März ausführlich niedergelegten, überall auf die eben gedachte Basis gegründeten Vorschläge bestanden dem Wesen nach in Folgendem: der Staat gibt theils baare Zuschüsse zum Bau (wohin namentlich die Kosten der Festungsbauten in Deutz und Minden gehören) theils unverzinsliche Vorschüsse; das übrige Anlagekapital wird durch Aktien beschafft, deren Inhabern ein nach Maßgabe des Reinertrages der Bahn verschiedenes Minimum der Revenüe von ihrem Aktien-Kapitale, eventuell durch Zuschüsse des Staates, gewährt wird; ein Theil des Reinertrages wird zur Tilgung der Staatsvorschüsse und zur Amortisation des Anlagekapitals verwendet; der Gesellschaft werden mehre Begünstigungen und Modifikationen des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. Nov. 1838 zugestanden, und es wird das bisherige Statut in entsprechender Weise neu redigirt.

Bei dieser Verhandlung wurde zuerst ein, auf Besorgniß vor Exemplifikationen beruhendes Bedenken gegen die bisherige Basis, nämlich die Verschmelzung des bestehenden Unternehmens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem neuen, angeregt. Um demselben entgegenzuwirken, habe ich unterm 7. April 1842 dem Königl. Finanz-Ministerio eine ausführliche Rechtfertigung jener Basis eingereicht.

Vielleicht mochte die bei der Verhandlung abgegebene Erklärung, daß die Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze noch wenigstens 2 Mill. Thlr. zu ihrer Vollen- dung bedürfen werde, jenes Bedenken hervorgerufen haben. In Folge dieser Vermuthung habe ich unterm 9. April 1842 dem Königl. Finanzministerio eine Wahrscheinlichkeitsberechnung der Rentbarkeit unserer Bahn vorgelegt. Es wurden darin nach den Erfahrungen auf andern deutschen Eisenbahnen sämmtliche Betriebskosten der Personen und Güter nachgewiesen und danach die reinen

Gewinnste der Gesellschaft pro Meile an jeder Person und jedem Zentner Gut gezeigt. Hiernach wird ein Anlage-Kapital von 9 Mill. Thlr. sich über $4\frac{1}{2}$ % verzinsen, wenn jährlich 300,000 Personen und $1\frac{1}{2}$ Mill. Zentner Güter durch die ganze Bahnlänge befördert werden. *)

Auf die mit den Kommissarien des Königl. Finanzministeriums in der Konferenz vom 31. März 1842 besprochenen Vorschläge über die wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn zu gewährenden Unterstützungen erfolgte nachstehende Bescheidung :

Mit Bezug auf die Verhandlungen, welche in Folge Ihrer Vorstellungen vom 17. und 23. v. M. über die mittelst Erlasses vom 22. Januar v. J. der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für die Weiterführung ihrer Bahn von Köln nach Minden vorläufig in Aussicht gestellte Unterstützung und Begünstigung des Staates mit Ew. Wohlgeboren gepflogen worden, benachrichtige ich Sie, daß die Ihrerseits dafür vorgeschlagenen Grundlagen, wie solche in der Verhandlung vom 31. v. M. aufgestellt sind, nicht zur Genehmigung geeignet haben erachtet werden können, und daß es unter diesen Umständen für angemessen befunden worden ist, zunächst durch Prüfung der Vorarbeiten für die verschiedenen Bahnlinien die Entscheidung über die Richtung der Bahn von Köln nach Minden vorzubereiten, damit sodann der dafür zu beschaffende Bedarf bestimmter überschauen und über die Seitens des Staates dazu zu gewährende Beihülfe Beschluß gefaßt werde.

Ew. Wohlgeboren wollen daher die vollständigen Vorarbeiten für die verschiedenen Bahnlinien sobald als thuntlich mir vorlegen, wonächst dann jene Prüfung an Ort und Stelle veranlassen, auch die Begutachtung der Frage über die zu wählende Richtung Seitens der Provinzial-Behörde eingeleitet werden wird.

Von den hiernächst in Betreff der Unterstützung und Begünstigung des Staates für die Köln-Mindener Bahn zu beschließenden Bedingungen wird seiner Zeit der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Behufs der weiteren Verhandlung über die Ausführung der gedachten Bahn nach den festgestellten Grundlagen Mittheilung gemacht werden, da es an sich wünschens-

*) Diese Frequenz ward damals als muthmaßlich, nach Bestimmung des Anschlusses an die östlichen und an die Belgischen und Französischen Bahnen, angenommen. Jetzt, nach den vorliegenden Erfahrungen eines weitem Jahres, schätze ich die künftige Frequenz der Personen niedriger, dagegen die der Güter höher.

werth erscheint, daß auf dieses Unternehmen ihrerseits eingegangen werde."

Berlin, den 14. April 1842.

Der Finanzminister,
von Alvensleben.

Die in diesem Rescripte befohlene Vorlegung der vollständigen Vorarbeiten für die verschiedenen Bahnlinien wurde unterm 20. April 1842 bewirkt. Demnächst akzeptirte ich in einer Vorstellung vom 22. desselben Monats die von dem Herrn Finanzminister ertheilte Zusage, daß über die Ausführung der Köln-Mindener Bahn zunächst mit unserer Gesellschaft verhandelt werden solle, und hat, die Prüfung der Vorarbeiten und die fernere Verhandlung über die vom Staate zu gewährende Unterstützung so beschleunigen zu lassen, daß noch in der nächsten General-Versammlung am 31. Mai v. J. ein Beschluß über die ganze Angelegenheit gefaßt werden könne.

Dem an die Stelle des Grafen von Alvensleben inzwischen ernannten Finanzminister Frhrn. von Bodelschwingh wurde unterm 29. April 1842 ein Promemoria eingereicht, in welchem die frühern Vorschläge wegen der vom Staate zu gewährenden Unterstützungen für den Fall umgearbeitet waren, daß das Anlage-Kapital der rechtsrheinischen Bahn theilweise durch Anleihen der Gesellschaft beschafft werden sollte. Gleichzeitig wurde die Bitte um Beschleunigung der Verhandlung mit Rücksicht auf die bevorstehende General-Versammlung wiederholt, und als Mittel zu diesem Zwecke statt des gewöhnlichen schriftlichen Geschäftsganges eine mündliche Konferenz in Vorschlag gebracht.

Im Verfolg dieser Eingabe führte ich in einer fernern Vorstellung vom 4. Mai 1842 aus, daß die dem Finanzministerium vorgelegten Arbeiten zur Entscheidung aller das Staatsinteresse berührenden Fragen völlig ausreichen, und daß es unzweckmäßig sey, mit neuen Prüfungen an Ort und Stelle zu beginnen. Es handelte sich nämlich vorzüglich um die Frage, ob die Richtung über Elberfeld oder die über Duisburg gewählt, d. h. ob eine höchst schwierige Gebirgsbahn oder eine Bahn in der Ebene gebaut werden solle. Zur Entscheidung dieser Frage mußten gewisse Vorbedingungen vom Staate festgesetzt werden, z. B. ob überhaupt die Städte Elberfeld und Barmen eine Berücksichtigung in der Art erfahren sollten, daß ihretwegen eine große Staatsbahn kostspielig im Bau und kostspielig im Betriebe, also mangelhaft, hergestellt werden

müsse. Eine Prüfung der von mir vorgelegten umfassenden Arbeiten würde zuvörderst zur Festsetzung solcher Vorbedingungen geführt haben, und erst hierauf wäre an Ort und Stelle zu untersuchen gewesen, ob in den Vorarbeiten nichts Wesentliches veräumt sey, und ob sie einen hinreichenden Maßstab zur Schätzung der Kosten des Baues und Betriebes abgeben. Dies Verfahren wäre, nach meiner Meinung und nach dem bei analogen Eisenbahn-Fragen in andern Ländern befolgten Grundsätzen, am geeignetsten gewesen, in der kürzesten Zeit ein gediegenes Urtheil herbeizuführen.

Endlich wurde unterm 9. Mai 1842 dahin angetragen, daß sofern die sofortige Revision an Ort und Stelle für unumgänglich gehalten werde, doch der Gesellschaft gestattet werden möge, auf den geeignet scheinenden Strecken die speziellen Vorarbeiten anfertigen zu lassen, zwischen Deuß und Mehlbroich zur Ausführung der Erbarbeiten zu schreiten, zwischen Pippstadt und Minden Erwerbungen von Grundeigenthum zu machen, und daß ihr aus der Staatskasse die zu diesem Behuf erforderlichen Gelder bis zum Betrage von 400,000 Thln. vorgeschossen werden möchten.

Keine dieser Vorstellungen hatte den gewünschten Erfolg. Durch Rescript vom 5. Mai 1842 erklärte vielmehr der Hr. Finanzminister Freiherr von Bodelschwingh, daß eine vorgängige Prüfung der verschiedenen Projekte an Ort und Stelle unerläßlich, mithin eine Entscheidung zur Hauptsache vor der General-Versammlung unthunlich sey. Durch ein ferneres Rescript vom 11. Mai ward ich benachrichtigt, daß jene örtliche Revision dem Regierungs- und Baurath Ritter in Merseburg und dem Assessor bei der technischen Gewerbe-Deputation Nottebohm in Berlin übertragen sey. — Ich komme weiterhin noch auf die angeordnete Prüfung zurück.

Unterm 13. Mai 1842 wurde nochmals dem Königl. Finanzministerium eine summarische Zusammenstellung der Konzessionsbedingungen für die Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn, worin das Wesentlichste der vom Staate zu gewährenden Unterstützungen enthalten war, und ein Entwurf der, (nach dem in der Konferenz am 31. März von den Kommissarien des Königl. Finanzministeriums ausgesprochenen Wunsche,) in dem Gesellschafts-Statut vorzunehmenden Modifikationen mit der Bitte eingereicht, hinsichtlich der Gewährung dieser Punkte, deren nähere Feststellung der weitem Verhandlung vorbehalten bleiben

solle, eine allgemeine Zusage zu ertheilen, so daß die General-Versammlung weitem Beschluß über die Ausführung fassen könne.

Hierauf erfolgte von Sr. Erzellenz dem Finanzminister nachstehende Bescheidung :

In Berücksichtigung des in den Vorstellungen vom 9. und 13. d. M. vorgetragenen Wunsches, nehme ich nicht Anstand, Sr. Wohlgeboren in Verfolg des Erlasses vom 14. v. M., in Betreff der Vorschläge, welche bei den Verhandlungen über die Unterstützung und Begünstigung des Staates für die Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln nach Minden Iherseits gemacht worden sind, Folgendes zu erkennen zu geben :

I. In Hinsicht der Unterstützung, durch welche der Staat, sey es durch bloße Geldmittel oder durch Uebernahme von Garantien, die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zur Ausführung des Unternehmens in den Stand zu setzen suchen würde, muß zunächst, damit der zu beschaffende Bedarf bestimmter übersehen werden könne, die Entscheidung über die Wahl der Richtung durch die angeordnete örtliche Prüfung der verschiedenen Projekte näher vorbereitet, und bis dahin die Beschlußnahme vorbehalten werden. Bei den hienächst einzuleitenden Verhandlungen über die Art und Weise der Unterstützung und über den Verlauf derselben wird aber immer von dem Gesichtspunkte auszugehen seyn, daß die Seitens des Staates zu gewährenden Bewilligungen oder Garantien sich auf das neue Unternehmen, also die Bahn von Köln nach Minden und weiter bis zur Landesgränze, beschränken, und daß dieselben an sich bestimmt und ihrem Umfange nach von vorne herein zu übersehen seyen. Eben deshalb wird von Zuschüssen zu den Kosten der Wege-Übergänge und zu den Grund- und Nutzungs-Entschädigungen, wie solche in Anregung gekommen sind, Abstand zu nehmen seyn.

II. In Betreff der Vorschläge wegen Förderung des Unternehmens durch Uebernahme der besonderen Anlagen und Arbeiten, welche bei den Festungen Deuß und Minden im militairischen Interesse durch die Bahnanlage nothwendig werden, so wie der Kosten für die Erhöhung oder Vertiefung der Staats-Chausséen, wo solche von der Eisenbahn im Niveau überschritten werden müssen, und durch unentgeltliche Hergabe der dem Staate gehörigen, für die Bahn und deren Zubehör nothwendigen Immobilien, läßt sich eine bestimmte Zusage zur Zeit nicht ertheilen, indem es zunächst auf eine nähere Uebersicht des Umfangs der dadurch bedingten Aufwendungen und Leistungen ankommt. Im Allgemeinen trage ich jedoch kein Bedenken, meine Bereitwilligkeit zu erkennen zu geben, für die Berücksichtigung jener Vorschläge oder jedenfalls die thunlichste Erleichterung bei obigen Punkten mich zu verwenden.

III. Was die sonst in Anspruch genommenen Begünstigungen und die besonderen Bedingungen der Konzession anlangt, so sind hinsichtlich derjenigen Punkte, welche die Postverwaltung ange-

hen, bereits besondere Verhandlungen eingeleitet worden. Rücksichtlich der übrigen Punkte kann ich nur wiederholentlich bemerken, daß Privilegien und Ausnahmen von den allgemeinen gesetzlichen Anordnungen zu Gunsten des in Rede stehenden Unternehmens nicht gewährt werden können. Insbesondere kann daher eine Befreiung oder Begünstigung hinsichtlich der Rheinbrücke bei Köln oder der Eingangsböden von Eisen und Kupfer nicht zugestanden, und die Abänderung der Bestimmungen des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838, unabhängig von der darin schon in Aussicht gestellten Revision derselben, nur in so weit für thunlich erachtet werden, als sich bei den weiteren Verhandlungen über die Art und Weise, wie das erforderliche Kapital aufzubringen und durch den Ertrag der Bahn zu tilgen seyn möchte, dazu Anlaß ergeben wird, in welcher Hinsicht namentlich die §§ 2, 26, 29–34, 38, 39 des Gesetzes in Betracht kommen werden. Dagegen wird es keinen Anstand finden, die Behörden wegen thunlichster Förderung des Unternehmens und angemessener Einwirkung zur möglichst wohlfeilen Ausführung der Bahn und zur thätigen Unterstützung Seitens der interessirenden Gemeinden mit Anweisung zu versehen, so wie auch bei der Festsetzung des Bau-Projektes für die Bahn und die Bahnhöfe u. s. w. auf die Resultate der Verhandlungen mit den Gemeinden die geeignete Rücksicht wird genommen werden.

IV. In welcher Art und in welchem Umfange dem Staate die Einwirkung auf den Bau der Bahn und die Verwaltung des Unternehmens zu sichern sey, wird wesentlich von der Art und dem Umfange der Betheiligung der Staatskasse bei demselben abhängen, und läßt sich zur Zeit noch nicht näher ersehen. Es ist daher auch noch nicht zu ermitteln, wiefern die Ihrerseits vorgeschlagenen Vorbehalte, daß der Vorsigende der General-Versammlung, der Präsident und der Vice-Präsident des Administrations-Rathes, so wie der Rechnungs-Revisor und die höheren Beamten von dem Handelsminister erwählt, *) und die Direktoren seinerseits bekräftigt und vereidigt werden sollen, daß ferner Allerhöchsten Ortes Einer der Direktoren zum Bau-Direktor ernannt werde, nothwendig oder ausreichend seyn würden. Jedenfalls würde die vorgeschlagene Maßregel, die Entlassung des Special-Direktors und der sonstigen höheren Beamten, so wie der Mitglieder der Direktion, von einer Entscheidung des königlichen Staatsministeriums abhängig zu machen, sich nicht befürworten lassen, sondern auf andere Weise dafür zu sorgen seyn, daß solche bei pflichtwidriger oder nachlässiger Dienstführung auch Seitens des Staates, etwa durch die Regierung zu Köln, entfernt werden können. Es wird sonach darauf ankommen, daß Ew. Wohlgeboren hin-

*) Dies ist ein Irrthum in Beziehung auf die höhern Beamten. Nach dem gemachten Vorschlage sollte dem Handelsminister die Bestätigung zustehen.

sichtlich der Vereinbarung über die Einwirkung des Staates in Verbindung mit dem wegen der Verhandlung über die sonstigen Punkte Ihnen zu ertheilenden Auftrage im Allgemeinen mit Vollmacht versehen werden. Welche Aenderungen des Statuts mit Rücksicht auf die Ausdehnung des Unternehmens zu beschließen seyen, muß ich zunächst der Erwägung der Gesellschaft selbst anheimgestellt lassen.

Da übrigens das Unternehmen nur mit einer wesentlichen Unterstützung von Seiten des Staates sich zur Ausführung bringen lassen wird, so muß um so mehr dafür Sorge getragen werden, daß andererseits auch das Interesse des Verkehrs im Allgemeinen und der bei der Eisenbahn betheiligten Verwaltungs-Ämter durch angemessene Konzeptions-Bedingungen gesichert werde. Dahin gehört ganz wesentlich der Vorbehalt, daß nach der Bestimmung des Staates die Fahrten zu geeigneten Zeitpunkten, im Anschluß an die Fahrten der in Verbindung stehenden Bahnen, angeordnet und so eingerichtet werden, daß täglich wenigstens einmal eine zusammenhängende ununterbrochene Personen-Beförderung von Berlin nach Köln und von Köln nach Berlin Statt finde; ohne eine solche Einrichtung würde die Bahn ihrem Zwecke nur sehr mangelhaft entsprechen und die dadurch bedingten Ausgaben stellen sich als solche dar, welche nach der Bestimmung der Bahn und der Natur des Unternehmens unerlässlich sind, daher von diesem ohne besondere Vergütung, wie sie z. B. für Nachtzüge in Anregung gekommen sind, getragen werden müssen. Eben so ist eine gehörige Berücksichtigung der Transporte der Militär-Verwaltung, sowohl hinsichtlich der Anordnung besonderer Fahrten, als der Beförderung für ermäßigte Preise, als eine wesentliche Bedingung in Aussicht zu nehmen, wegen deren bei den weiteren Verhandlungen das Nähere festzusetzen seyn wird.

Damit wegen der weiteren Untersuchungen und Verhandlungen der Angriff des Baues selbst nicht verzögert und das laufende Jahr nicht ungenutzt gelassen werde, muß ich es für wünschenswerth erachten, daß, wie dies von Ew. Wohlgeboren vorgeschlagen worden ist, mit dem Bau der Strecke von Deuß bis Mehlbösch, als gemeinschaftlichen Theils der konkurrirenden Linien, baldigst begonnen werden könnte. Ich erkläre mich daher damit einverstanden, daß für diese Strecke das Bau-Projekt speziell bearbeitet werde, und ersuche Sie, dasselbe seiner Zeit der königlichen Regierung zu Köln zur Prüfung vorzulegen, damit sobald wegen des Beginns des Baues weitere Anordnung ergehe. Die Geldmittel zu der speziellen Bearbeitung des Projektes für jene Strecke hoffe ich der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bald überweisen zu können; über den Betrag der dafür erforderlichen Kosten sehe ich einer überschläglichen Angabe entgegen. Es verkehrt sich dabei übrigens von selbst, daß die hierzu hergegebenen Geldmittel, so wie die Fonds für den Bau der Strecke von Deuß bis Mehlbösch immer nur als Vorschüsse würden gewährt werden, welche von der Rheinischen Eisenbahn-

Gesellschaft, im Falle sie ihrerseits das Unternehmen der Bahn-Anlage von Köln nach Minden ausführt, zu erstatten, respective auf dasjenige, was dazu aus der Staatskasse beigetragen werden möchte, abzurechnen sind, wogegen die Vorarbeiten sowohl als die ausgeführten Anlagen und Arbeiten dem Staate zu fallen würden, falls mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft eine definitive Vereinbarung über die Ausführung des Unternehmens nicht erfolgen sollte, weshalb dann auch eine besondere Rechnung über die fraglichen Vorarbeiten und die Bau-Ausführung zu führen seyn wird. *)

Berlin, den 17. Mai 1842.

Der Finanzminister,
von Bodelschwingh.

Das Wenige von Zusagen, was in diesem Rescripte enthalten war, wurde der General-Versammlung der Aktionäre am 31. Mai 1842 mitgetheilt. Dieselbe beschloß: „die Direktion und beziehungsweise der Vice-Präsident derselben, Herr Hansemann, wird ermächtigt, die mit dem Staate begonnene Unterhandlung wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur östlichen Gränze Westphalens fortzusetzen und darüber eine Übereinkunft zu treffen, vorbehaltlich der Genehmigung der Gesellschaft.“

Die zur Prüfung der Vorarbeiten ernannten Kommissarien, denen laut Benachrichtigung des Herrn Finanzministers vom 4. Juni 1842 „in Berücksichtigung der Wünsche des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Comites“ der Bau-Inspcctor Henz zugesellt war, begannen um die Mitte Juni ihre Arbeiten. Ihr Auftrag umfaßte nicht bloß die technische Untersuchung und Prüfung der projektierten neuen Linien; sie sollten außerdem auch die frühere Rheinwester-Bahnlinie unter den dem gegenwärtigen Standpunkte der Eisenbahntechnik entsprechenden Modifikationen näher erörtern, und endlich die aufgestellten Frequenzberechnungen nach eigenen Ermittlungen einer Kritik unterwerfen. Die von den Kommissarien hienach anzuordnenden Arbeiten mußten, — da ihnen, wie

*) Durch die von den technischen Ministerial-Kommissarien angeordneten Prüfungen wurde selbst der größte Theil der Strecke von Deug nach Mehlarbruch in Frage gestellt, weil sie auch das Projekt: ohne geneigte Ebene aus dem Rheinthale das Gebirge zu ersteigen, für die Elberfelder Linie bearbeiten ließen. Bei Annahme dieses Projekts würde die Linie zwischen Mülheim am Rhein und Mehlarbruch ganz verändert worden seyn; es mußte daher der Anfang des Baues unterbleiben.

oben bemerkt, keine Vorbedingungen oder Prinzipien zum Grunde lagen, — natürlich sehr umfassend ausfallen, und manche Nivellements und Überschläge begreifen, die vielleicht für die spezielle Bearbeitung nützlich, aber nicht auf die Entscheidung der Hauptfrage wesentlich einwirken konnten.

Mein Antrag, daß zur Befreiung der Kosten der Vorarbeiten auch pro 1842 der Staat der Gesellschaft die Summe von 40,000 Thlr. bewilligen möge, wurde abgelehnt, dagegen aber durch Rescript vom 14. Juni ein Betrag von 15,000 Thlr. überwiesen, und zur speziellen Bearbeitung und Veranschlagung der Strecke von Deug bis Mehlarbruch die Summe von 2000 Thlr. laut Rescript des Finanzministeriums vom 19. Juli 1842 vorgeschossen.

Die von den technischen Ministerial-Kommissarien vorgenommene örtliche Revision, bei welcher fast das gesammte für die Vorarbeiten engagirte Personal beschäftigt war, dauerte bis in den Herbst 1842, so daß erst am Schlusse des Jahres die sämmtlichen von ihnen angeordneten neuen Arbeiten (Nivellements, Überschläge etc.) abgegeben werden konnten.

Zu jener Zeit befand ich mich in Berlin, wohin ich mich im Oktober 1842 begeben hatte, um bei der Versammlung der Stände-Ausschüsse dahin zu wirken, daß die Rheinische Eisenbahn den mit Staats-Unterstützung zu bauenden neuen Eisenbahnen zugesellt werde. Dief ist in jener Versammlung von der Staatsregierung ausgesprochen worden, — und hierdurch wurde das im März 1842 von Sr. Erzellenz dem damaligen Finanzminister Grafen von Alvensleben geäußerte Bedenken gegen die Verschmelzung der Interessen der Bahnen von Köln nach der Belgischen, und nach der östlichen Gränze grundsätzlich beseitigt.

Unterm 4. Januar 1843 richtete ich an das Königl. Finanzministerium die nachstehende Vorstellung:

„Euer Erzellenz überreiche ich ganz gehorsamt in einer kurzen Denkschrift (Anlage A) die Darstellung der Motive, weshalb mit Feststellung der Grundprinzipien, auf welche die Konzessions-Bedingungen wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn bis zur östlichen Gränze Westphalens zu basiren sind, ohne den erheblichsten Nachtheil nicht länger gezögert werden kann.

Zugleich erlaube ich mir, meine Vorschläge über diese Grundprinzipien in der Anlage B ehrerbietigst beizufügen und zugleich ganz gehorsamt zu bitten:

daß Euer Erzellenz gnädig geruhen wollen, über die Annahme dieser Vorschläge sich auszusprechen, und, — wenn

wider Verhoffen dieselben Hochbero Zustimmung nicht erlangen möchten, — alsdann diejenigen Prinzipien mir anzugeben, welche der Staat aufzustellen beabsichtigt.

Bei der nun bevorstehenden Wiederaufnahme der Verhandlung gestatten Euer Erzellenz, daß ich eben so freimüthig wie ehrerbietig über meinen Standpunkt dabei mich aussprechen darf.

Das Vertrauen, welches die Staatsverwaltung in dieser Angelegenheit mir geschenkt hat, verbunden mit dem Umstande, daß die Vorarbeiten und Vorverhandlungen auf Kosten des Staats betrieben werden, legt mir die Pflicht auf, ehrlich und aufrichtig meine Ansichten und Ueberzeugungen darüber auszusprechen, was ich im Interesse des Staates für zweckmäßig und vortheilhaft erachte. Die Erfüllung dieser Pflicht wird mir um so leichter, als es mir Freude gewährt, einen so großen Staatszweck, wie es eine ununterbrochene Eisenbahn-Verbindung von hier (Berlin) bis zur Belgischen Gränze ist, fördern zu helfen.

Dieser Pflicht steht eine andere zur Seite: das Interesse der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bei der Angelegenheit wahrzunehmen. Die Ausübung beider Pflichten kollidirt nach meiner Ueberzeugung nicht im Geringsten. Denn auf der einen Seite kann der Staat die Unternehmung durch Privat-Industrie nicht zur Ausführung bringen, wenn er ihr nicht hinreichende Vortheile gewährt; auf der andern Seite fühle ich mich keineswegs berufen, für die Aktionäre irgend etwas mehr als das Hinreichende zu beanspruchen, und ich nehme keinen Anstand, ihnen bei jeder geeigneten Veranlassung unumwunden zu erklären, daß ich für sie beim Staate gewiß nichts beantrage, was ich nicht auch, wenn ich in keinerlei Verhältniß zur Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft stände und gleichwohl eine Meinung abzugeben hätte, als völlig dem Staats-Interesse entsprechend anrathen oder vorschlagen würde.

Diesen Standpunkt suche ich durch Unbefangenheit des Urtheils zu unterstützen, eine Unbefangenheit, nach der ich bei meinem Wirken in öffentlichen Angelegenheiten stets gestrebt habe, und der ich vorzugsweise das Vertrauen zu danken haben dürfte, welches mir in den Verwaltungs-Kollegien öffentlicher Institute, an denen ich Theil nahm, geworden ist.

Euer Erzellenz werden es gnädig nachsehen, daß ich im Vorstehenden mein persönliches Verhältniß zur Sache berührt habe; es ist nur deshalb geschehen, weil es die Verhandlung wesentlich erleichtern wird, wenn dabei von der Ansicht ausgegangen werden möchte, daß ich in der Sache selbst kein anderes Ziel habe als die Staatsbehörde.

Die von den Ministerial-Kommissarien angeordneten letzten Nivellements und Überschläge sind ihnen gegen Ende des vorigen Monats abgeliefert, und ich bin daher jetzt ohne Einfluß auf die Beschleunigung des von ihnen abzugebenden Gutachtens.

Bereits früher habe ich pflichtmäßig mich dahin ausgesprochen, daß die Duisburger Linie im Interesse des Staates den Vorzug vor der Elberfelder verdient. Über alle sonstigen

bei der Wahl der Linien zur Sprache kommenden Punkte werde Euer Erzellenz meinen gehorsamsten Bericht zu erstatten ich nicht ermangeln, sobald das Gutachten der Ministerial-Kommissarien vorliegt.

Bei den frühern Verhandlungen habe ich mündlich die Erklärung abgegeben, daß, im Falle die Elberfelder Linie gewählt werden sollte, die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft auch diese Linie auszubauen bereit sey. Euer Erzellenz erlaube ich mir diese Erklärung hierdurch zu wiederholen.

Berlin, 4. Januar 1843.

In tiefster Ehrerbietung

Euer Erzellenz

gehorsamster

Hanse mann,

Vice-Präsident und Special-Bevollmächtigter der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Die dieser Eingabe beigelegten beiden Denkschriften lauteten wie folgt:

A. Denkschrift über die Nothwendigkeit der baldigen Feststellung der Prinzipien für die Konzeptions-Bedingungen wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn.

Das Jahr 1843 hat begonnen. Es ist ohne Zweifel der ernste Wille der Staatsregierung, daß es nicht, wie das Jahr 1842, in der großen Angelegenheit des Eisenbahnbaues nach dem Rhein nur zu Verhandlungen diene; das Werk soll vielmehr in Angriff genommen werden, damit das Vaterland ohne weitere Verzögerung den großen Vortheil einer Eisenbahn-Verbindung der Hauptstadt mit den westlichen Provinzen erlange, und damit es nicht ferner zurückbleibe in der Eisenbahn-Sache gegen die Nachbarstaaten.

Viel, sehr viel ist vorzubereiten und zu besorgen, wenn in diesem Jahre die Einleitungen zum Bau so weit kommen sollen, daß er im nächsten mit Energie betrieben werden kann. So lange die ungewisse Lage dauert, worin sich jetzt die Angelegenheit befindet, kann nichts so vorbereitet und besorgt werden, daß zu einer bestimmten Zeit der Bau angefangen werden könnte. Immer werden von dem Augenblicke an, wo die Gewisheit der Mittel zur Ausführung gegeben ist, bis zum wirklichen kräftigen Angriff des Baues acht bis zwölf Monate vergehen. Soll ordentlich, sparsam und nützlich gebaut werden, soll keine schädliche Übereilung Statt finden, so ist eine solche vorbereitende Zeit nothwendig.

Bei den Verhandlungen zwischen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft und dem Staate werden mannichfache Fragen zur Erörterung und Entscheidung gebracht werden müssen; bei diesen Fragen werden mehre Ministerien konkurriren; die General-Versammlung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wird zwei Mal zu berufen

seyn, um die mit dem Staate vereinbarten Bedingungen zu acceptiren und in Ausführung zu bringen; neue Aktionäre müssen erworben werden; vielleicht sind sie zu einer General-Versammlung besonders zu berufen. Alles dies in 6 Monat zum gedeihlichen Schlusse zu bringen, ist nur dann möglich, wenn sehr bald eine Einigung der Staatsregierung über die Grundlage eines Vertrages mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zwischen dem hohen Finanzministerium und dem Geschäfts-Bevollmächtigten Statt findet.

Wenn es unmöglich seyn sollte, eine solche Einigung bald herbeizuführen, so wird schwerlich zu vermeiden seyn, daß noch ein weiteres Jahr für den Bau verloren gehe, so daß die Vorbereitungen zu demselben, statt in diesem Jahre, erst im Jahre 1844 gemacht werden können.

Der Unterzeichnete, so viel Muth er auch hat, im Vertrauen auf das Gouvernement seine Verantwortlichkeit zur besten und schnelligsten Betreibung der Angelegenheit einzusetzen, würde es nicht mit seiner Pflicht vereinbar halten und das Vertrauen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht rechtfertigen, wenn er nicht in dem Falle, daß eine baldige Vereinigung der Ansichten über die einem Vertrage mit der Gesellschaft zu Grunde zu legenden Hauptprinzipien nicht möglich wäre, das für die Vorarbeiten bisher verwendete Personal in kürzester Frist verabschiedete.

Diese Verabschiedung wird um so nothwendiger, als es in einem völlig ungewissen provisorischen Zustande fernhin unmöglich ist, jenes Personal nützlich zu beschäftigen.

Der Umstand, daß noch nicht über die Frage: welche Linie, ob die über Elberfeld oder die über Duisburg, gebaut werden soll, entschieden ist, steht keineswegs einer baldigen Einigung über die Hauptprinzipien eines Vertrages zwischen dem Staate und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft entgegen. Diese Frage kann nur einen Einfluß auf den Betrag der Summen ausüben, für welche der Staat mit Unterstützungen oder Garantien eintritt. Die Prinzipien aber, wonach die Unterstützungen oder Garantien, oder beides zugleich zu gewähren sind, könnenfüglich, abgesehen von dem Betrage der später festzustellenden Summen, normirt werden.

Im Vorstehenden sind kurz die Sätze angegeben, auf welche sich meine Überzeugung gründet: daß es im Interesse des Staates dringend nothwendig sey, sich mit Bestimmtheit über die Hauptprinzipien zu äußern, welche einem Vertrage mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen Verlängerung ihrer Bahn bis zur östlichen Gränze Westphalens zu Grunde zu legen sind.

Der Unterzeichnete ist bereit, jeden in dieser Denkschrift enthaltenen Satz weiter zu erläutern und zu erweisen.

Berlin, den 4. Januar 1843.

Hanse mann.

B. Vorschläge zu den Grundprinzipien bei Feststellung der Konzessions-Bedingungen für die Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn.

§ 1.

Nach der reiflichsten Überlegung ist der Unterzeichnete zu der Überzeugung gekommen, daß, sowohl in Berücksichtigung der allgemeinen Verhältnisse wie auch der besondern in den Verhandlungen der hohen Staatsbehörde mit der Gesellschaft beruhenden, die vortheilhafteste, beste und leichteste Ausführung der Verlängerung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur östlichen Gränze Westphalens gesichert ist, wenn die Basis der Verhandlung vom Jahr 1840 festgehalten, und eine völlige Vereinigung und Verschmelzung der Verwaltung und der Interessen für die Bahn von der Belgischen Gränze bis zur östlichen Gränze Westphalens eingerichtet wird.

§ 2.

Der größere Theil des Kapitals wird von der Gesellschaft unter Garantie des Staates geliehen, der kleinere Theil durch Aktien-Zeichnung beschafft. Mit der Verzinsung des geliehenen Kapitals wird zugleich das Minimum einer jährlichen Amortisation desselben festgesetzt.

§ 3.

Der Staat macht sich anheischig, der Gesellschaft an Unterstützung zu gewähren:

- a. während der ersten 5 Jahre jährlich die Summe von X Thalern; während der folgenden 5 Jahre jährlich die (etwas kleinere) Summe von Y Thlern., und während der folgenden Jahre bis dahin, daß das unter Staatsgarantie geliehene Kapital getilgt seyn wird, jährlich die (abermals etwas kleinere) Summe von Z Thlern.
- b. Der Staat führt auf seine Kosten die besonderen Arbeiten aus, welche durch Berührung der Festungen Köln, Deuß und Minden erforderlich werden.
- c. Wenn Staats-Chausséen in Folge der Eisenbahn-Anlage verlegt oder verändert werden müssen, so trägt der Staat die hieraus erwachsenden Kosten.

§ 4.

So lange das von der Gesellschaft unter Staats-Garantie geliehene Kapital (§ 2) nicht getilgt ist, wird der Staat den Aktionären sieben Achtel von dem etwaigen Ausfall an einem Rein-Ertrage von 4 Procent des Aktien-Kapitales ersetzen.

Sollte jedoch der Staat in Folge seiner Garantie für geliehenes Kapital (§ 2) in einem Jahre mehr zu zahlen haben, als wozu er nach § 3a verpflichtet ist, so wird die vorstehend den Aktionären zugebilligte Garantie eines Rein-Ertrages um den Betrag der vom Staate geleisteten Mehr-Zahlung vermindert.

§ 5.

An Begünstigungen räumt der Staat Folgendes der Gesellschaft ein:

- a. unentgeltliche Abtretung der für die Eisenbahn und ihre Anlagen erforderliche, dem Staate gehörigen Grundstücke;
- b. unentgeltliche Benutzung der Grundstücke des Staates zu provisorischen Wegen, Baustellen, zur Ablagerung und zur Gewinnung von Erdmassen, und zur Gewinnung von Lehm, Kies, Sand und Steinen als Bau-Material;
- c. mehre Abänderungen des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 zu dem Zwecke, daß alle Dienstleistungen, welche die Gesellschaft gegen den Staat übernimmt, vergütet werden, und daß alle lästigen Bestimmungen, die nicht unumgänglich im höhern allgemeinen Interesse festzuhalten sind, aufgehoben oder modifizirt werden;
- d. eine oder die andere in der besondern Lage der Eisenbahn begründete, bei der weiteren Verhandlung näher vorzubringende Begünstigung von untergeordnetem Interesse.

§ 6.

Derjenige Theil des Rein-Ertrags, welcher sich über 4 Proc. vom Aktien-Kapitale jährlich ergibt, fällt nur zur Hälfte den Aktionären zu; die andere Hälfte wird im Interesse des Staates zur Amortisation des Anlage-Kapitals verwendet.

§ 7.

Wegen des Überganges der Eisenbahn in das Staats-Eigenthum, wegen Benutzung der Bahn zu direkten Staatszwecken, wegen des Anschlusses der Eisenbahn an die angränzenden Bahnen, wegen des Transports der Güter zu einem billigen Sage, so wie überhaupt wegen Wahrung der allgemeinen Interessen, werden die durch nähere Verhandlungen festzusetzenden Bedingungen aufgenommen.

Berlin, den 4. Januar 1843.

Hansemann.

Die Bescheidung hierauf ist vom 18. Januar 1843 und lautet wie folgt:

So erwünscht es mir auch seyn würde, die Verhandlungen wegen der Eisenbahn-Anlage zwischen Köln und Minden ehestens zum Resultate gebracht zu sehen, so kann ich doch Ew. Wohlgeboren Antrage vom 4. d. M. wegen Eröffnung der weiteren Verhandlungen mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Behufs Feststellung der Bedingungen für die Ausführung dieses Unternehmens zur Zeit noch nicht Folge geben, da zunächst, wie schon in den Erlassen vom 14. April und 17. Mai v. J. bemerkt worden, die Erörterungen über die zu wählende Haupttrichtung zum Schlusse gebiehn seyn müssen, damit der zu beschaffende Bedarf sich bestimmter übersehen lasse. Nachdem die bei der kommissarischen Untersuchung angeordneten Nivellements und Überschlüge gegen Ende des vorigen Monats eingegangen sind, steht die Entscheidung über die Richtungsfrage nunmehr in nicht gar langer Zeit zu hoffen.

Schon jetzt muß ich aber wiederholentlich bemerkllich machen, daß ich auf die von Ihnen neuerdings wiederum vorgeschlagene

Berschmelzung des neuen Unternehmens mit demjenigen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht einzugehen vermag, vielmehr die Seitens des Staates zu gewährenden Bewilligungen oder Garantien sich auf jenes Erstere werden beschränken müssen.

Berlin, den 18. Januar 1843.

Der Finanzminister,
von Bodelschwingh.

Nach Empfang dieser Bescheidung war ich genöthigt, die Entlassung des zu den Vorarbeiten verwendeten Personals in der zulässig kürzesten Frist zu verfügen. Schon im Frühjahr 1842 war der Umfang dieser Vorarbeiten beträchtlich; sie reichten nach meiner Meinung vollständig aus, um die Frage der Haupttrichtung der Bahn zu entscheiden, über die Ausführung der letztern eine Übereinkunft mit dem Staate zu schließen, und alsdann von den vorläufigen zu den speziellen Vorarbeiten und zu dem Angriff des Baues überzugehen. Durch die eingetretene Verspätung und die von den technischen Ministerial-Kommissarien getroffenen Anordnungen ist der Umfang der bis zur Entlassung des technischen Personals bewirkten Vorarbeiten so angewachsen, daß 16 Meilen in mehren Titeln speziell, 150 Meilen bis zur Fertigstellung von Überschlügen bearbeitet, und 185 Meilen blos nivellirtisch untersucht worden sind. Außerdem haben mannichfache Ermittlungen statt gefunden, die bei den spätern Arbeiten von wesentlichem Nutzen seyn werden.

Die Unterhandlung wegen Ausführung der Bahn blieb nach obigem Rescripte des Herrn Finanzministers auf sich beruhen, bis die Entscheidung über die Haupttrichtung der Bahn vor etwa drei Monaten erfolgte. Hierauf erging von Sr. Excellenz dem Finanzminister die nachfolgende Eröffnung an die Direktion:

Mit Bezug auf den unterm 18. Januar d. J. an den Bevollmächtigten der Direktion, Herrn Hansemann, ergangenen Erlaß, benachrichtige ich dieselbe, daß des Königs Majestät, nachdem Allerhöchstdemselben die Ergebnisse der veranlaßten kommissarischen Untersuchungen in Betreff der für die Eisenbahn-Verbindung zwischen Köln und Minden zu wählenden Richtung vorgelegt worden sind, nunmehr definitiv hierüber zu entscheiden geruht haben.

Diese Ergebnisse haben es bestätigt, daß die Ausführung der Bahn in der Richtung über Elberfeld in Vergleich mit der Richtung über Duisburg jedenfalls einen Mehraufwand von mehreren Millionen erfordern würde, und daß ungeachtet der großen Kosten in der Richtung über Elberfeld doch nur sehr mangelhafte Betriebsverhältnisse zu erreichen ständen, bei denen auf die Sicherung eines ununterbrochenen regelmäßigen Betriebes, wie solche

bei einer, den gesammten Verkehr zwischen den östlichen und westlichen Provinzen aufnehmenden Hauptverbindungsbahn für ein ganz wesentliches Erforderniß zu erachten ist, verzichtet werden müßte.

Mit Rücksicht hierauf haben des Königs Majestät bestimmt, daß für die Eisenbahn-Verbindung zwischen Köln und Minden eine Linie gewählt werde, welche die Ruhr in der Nähe von Duisburg überschreitet, wobei jedoch die Wiederaufnahme des früheren Planes einer Eisenbahn-Anlage von Elberfeld nach Witten den Interessenten nicht zu versagen sey und hinsichtlich der etwa beabsichtigten weiteren Fortsetzung derselben zum Anschluß an die Hauptbahn die Beschlußnahme vorbehalten bleiben müsse.

In Gemäßheit der früheren Zusage, daß über die Ausführung des Unternehmens der Eisenbahn-Anlage zwischen Köln und Minden zunächst mit der Direktion verhandelt werden solle, gebe ich derselben in Betreff der Seitens des Staats dafür zu gewährenden Unterstützung und Beteiligung Folgendes zu erkennen:

Zunächst muß ich nochmals wiederholen, daß auf die in Vorschlag gekommene Verschmelzung des neuen Unternehmens mit demjenigen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht eingegangen werden kann, die Seitens des Staats zu gewährenden Bewilligungen vielmehr lediglich auf die Bahn von Köln nach Minden beschränkt bleiben müssen.

Der Kostenbedarf hierfür stellt sich nach den überschläglichen Berechnungen der Kommissarien, abgesehen von den Zweigbahnen nach Ruhrort und Mülheim a. d. Ruhr, deren Ausführung diesen Städten überlassen werden kann, für die kostspieligste der beiden alternativ in Vorschlag gekommenen Bahnlagen, nämlich für diejenige über Soest bei einem Unterbau für zwei Geleise, aber eingeleisigen Oberbau, auf etwas über 12,000,000 Thlr.; für die Betriebsmittel wird außerdem noch nahe an 1 Million in Aussicht zu nehmen seyn, so daß das erforderliche Kapital in runder Summe zu 13 Millionen angenommen werden mag. Für die Aufbringung dieses Kapitals bin ich bereit, die Mitwirkung und Unterstützung des Staats nach eben den Grundsätzen eintreten zu lassen, welche nach Inhalt des in 2 Exemplaren beifolgenden Planes*) für die Errichtung einer Aktien-Gesellschaft behufs Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Breslau angenommen worden sind und im Publikum in dem Maße Beifall gefunden haben, daß die Beschaffung der Geldmittel für die ebengedachte Bahn als vollständig gesichert angesehen werden darf.

Nach diesen Grundlagen würde insbesondere, wie die §§ 2 bis 7 näher ergeben, ein Siebentel der 13 Millionen in runder Summe mit 1,860,000 Thaler vom Staate in Aktien, welche mit den übrigen Aktien gleiche Rechte haben, übernommen werden, der Ueberrest von 11,140,000 Thlr. dagegen durch Aktien-

*) Dieser Plan ist durch öffentliche Blätter so bekannt geworden, daß dessen nochmaliger Abdruck hier unnötig erscheint.

Emission an Privat-Interessenten aufzubringen seyn, für das gesammte Kapital aber Seitens des Staats eine Verzinsung von 3½ pCt. garantirt und mittelst des auf das eine Siebentel des Staats treffenden Zinsentrages, die regelmäßige Amortisation der übrigen sechs Siebentel mit einem halben Prozente des ganzen Aktien-Kapitals gesichert werden. Hinsichtlich der Theilnahme und Einwirkung des Staates bei dem Baue und der Verwaltung würden ferner eben die Grundsätze und Bedingungen zur Anwendung kommen, welche in den §§ 14 bis 18 des Planes angegeben sind.

Da gegenwärtig die Verhältnisse für die Beteiligung der Kapitalisten bei neuen Eisenbahn-Unternehmungen besonders günstig sind, so können Zugeständnisse über jene Gränzen hinaus in keinem Falle gemacht werden, und fordere ich die Direktion auf, möglichst bald und jedenfalls binnen 14 Tagen mir anzuzeigen, ob Ihrerseits auf das Unternehmen der Eisenbahn-Anlage von Köln nach Minden nach den obigen Grundlagen eingegangen werde oder nicht. Sollte dieselbe der Ansicht seyn, daß die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft überhaupt nicht darauf eingehen könne, oder daß sie, falls auch die General-Versammlung die Ausführung des Unternehmens nach jenen Grundlagen beschließen möchte, doch nicht vermöchte, die Geldmittel danach zusammen zu bringen, so gewärtige ich hierüber, ohne daß erst eine General-Versammlung berufen würde, Ihre Äußerung. Falls dagegen die Direktion nach jenen Grundlagen das Unternehmen zu Stande bringen zu können vermeint und nicht nur Ihrerseits entschlossen ist, bei der General-Versammlung es zu befürworten, daß die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft darauf eingehe, sondern auch Aussicht zu haben glaubt, ihren Vorschlag angenommen zu sehen, veranlasse ich Sie, in kürzester Frist eine General-Versammlung zu berufen und die Sache zur Beschlußnahme zu bringen; in diesem Falle sehe ich dann mit der Anzeige der Direktion zugleich der Beibringung der Erklärung angesehener Häuser, welche sich für das Unternehmen interessieren und das Kapital unterzubringen gesonnen seyn würden, entgegen.

Ich hege das Vertrauen, daß die Direktion bei ihrer Erwägung und Erklärung mit Unbefangenheit und Offenheit zu Werke gehen, und, falls sie das Unternehmen nach den vorgeschlagenen Grundlagen nicht zu Stande bringen zu können vermeinen sollte, von vorne herein sich darüber aussprechen werde, damit nicht durch erfolglose Verhandlungen die Benützung der jetzt günstigen Verhältnisse vereitelt werden möge, sondern event. anderweite Einleitungen zur Ausführung des wichtigen Unternehmens von mir veranlaßt werden.

Berlin, den 23. Mai 1843.

Der Finanzminister,
von Bodelschwingh.

Gleich nach Empfang des vorstehenden Rescriptes antwortete die Direktion durch nachfolgende Vorstellung:

Euer Erz. hochgeneigte Mittheilung vom 23. c., daß nach den Ergebnissen der statt gefundenen kommissarischen Untersuchungen unsere ursprüngliche Ansicht über die im staatlichen Interesse bei der Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn zu adoptirende Richtung über Duisburg Bestätigung gefunden hat, und demgemäß von Sr. Majestät dem Könige diese Richtung festgesetzt worden ist, empfangen wir mit eben so ehrfurchtsvollem Danke wie die Mittheilung derjenigen Propositionen, nach welchen die Gesellschaft jene Weiterführung ihrer Bahn mit Staatsunterstützung bewirken könne.

Euer Erz. Aufforderung gemäß erklären wir uns hierüber schon jetzt, so weit dies uns möglich ist. Wir werden die Ausführung des wichtigen Unternehmens in pflichtmäßiger Weise nach unsern besten Kräften zu befördern trachten, und müssen in jedem Falle zu dem Ende eine außerordentliche General-Versammlung berufen, um einen Beschluß der Gesellschaft in Beziehung auf das veränderte Verhältniß herbeizuführen, welches nach Euer Erz. hochgeneigten Eröffnungen im Vergleiche mit der hohen Bescheidung vom 22. Januar 1841 entsteht.

Um für uns schon vor Berufung der General-Versammlung zu einer Einsicht darüber, was wir der Versammlung vorzuschlagen haben, zu gelangen, ist es notwendig, die erstatteten Gutachten der technischen Kommissarien zu kennen, weil ohne diese Kenntniß uns jeder Anhaltspunkt zur Beurtheilung der beträchtlichen Kosten-Differenz fehlt, welche zwischen Euer Erz. Mittheilungen und den Resultaten der von unserm Special-Bevollmächtigten Herrn Hansemann geleiteten Vorarbeiten besteht, und weil über die Rentabilität des Unternehmens ein gewissenhaftes Urtheil nicht abgegeben werden kann, wenn man über den Ursprung eines der Hauptfaktoren, des Kostenpunktes, nicht hinreichend belehrt ist. Wir bitten deshalb ganz gehorsamst :

daß Euer Erz. hochgeneigt die von den Technikern Herren Regierungsrath Ritter, Wasserbau-Inspektor Henz, Assessor Rottebohm und Regierungsrath Mellin in der Sache abgegebenen Gutachten uns mittheilen mögen.

Sobald wir in den Stand gesetzt sind, über das erforderliche Kapital uns ein begründetes Urtheil zu bilden, werden wir nicht ermangeln, Euer Erz. Aufforderung zu genügen und Hochdenselben über die gemachten Propositionen unsere näheren Ansichten mitzutheilen, die, wie wir sehrnlich wünschen, eben so sehr Euer Erz. Beifall haben, wie zur Zufriedenheit der Gesellschaft gereichen mögen.

Köln, den 30. Mai 1843.

In tiefster Ehrfurcht sind wir Euer Erz. gehorsamste
Direktion der Rhein. Eisenbahn-Gesellschaft.

Vor dem Eingange der hierauf von dem Herrn Finanzminister erlassenen Bescheidung vom 25. Juni c. war ich im Auftrage der Direktion nach Berlin gereiset, um dort

(außer der Besorgung des Erforderlichen wegen des mit Staats-Garantie für unsere Gesellschaft zu emittirenden Anleihe von 1¼ Million Thren.) die Verhandlung wegen der Köln-Mindener Bahn weiter zu führen. Jene Bescheidung wurde mithin erst in Berlin mir bekannt; sie lautet wie folgt :

In der Vorstellung vom 30. v. M. hat die Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft der mittelst Erlasses vom 23. v. M. ergangenen Aufforderung, eine bestimmte Erklärung darüber abzugeben, ob Ihrerseits auf die weitere Verfolgung des Unternehmens der Eisenbahn-Anlage von Köln nach Minden nach den Ihr eröffneten Grundlagen eingegangen werde oder nicht, zu meinem Bedauern nicht entsprochen, sondern sich darauf beschränkt, die Mittheilung der Gutachten, in Folge deren der Bedarf für dieses Unternehmen auf 13 Millionen Thaler angenommen werden, zu beantragen, um demnächst erst über jene Grundlagen Ihre nähere Ansichten vorzutragen.

Indem ich, diesem Antrage zufolge, der Direktion hierbei einen Extrakt des von dem Regierungsrath Ritter, Bau-Inspektor Henz und Assessor Rottebohm abgegebenen Gutachtens, so weit es sich auf obigen Punkt bezieht, mittheile, und Ihr zugleich überlasse, durch Ihren Bevollmächtigten, bei seiner aus anderweitig Anlasse bevorstehenden Herkunft, von den bei den Ueberschlägen vorgenommenen Reduktionen durch deren Einsicht hieselbst noch nähere Kenntniß zu nehmen, veranlasse ich Dieselbe, nunmehr binnen einer endlichen Frist von 14 Tagen der ergangenen Aufforderung durch eine bestimmte, unumwundene Erklärung zu entsprechen, da ich es nicht für gerechtfertigt erachten kann, durch fernereögerung die Verfolgung dieses wichtigen Unternehmens hinhalten und so den gegenwärtig günstigen Zeitpunkt zur Beschaffung der Fonds ungenutzt vorübergehen zu lassen. Sofern binnen dieser Frist eine solche Erklärung der Direktion nicht eingeht, werde ich die Verhandlungen mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für abgebrochen ansehen. Zugleich mache ich der Direktion bemerklich, daß ich auf eine Erhöhung des in dem Erlasse vom 23. v. M. angegebenen Kapitals von 13 Millionen Thaler oder auf eine Abänderung der Ihr eröffneten Grundlagen, nach denen inzwischen die Beschaffung der Geldmittel sowohl für die Niederschlesische Märkische als für die Vollendung der Oberschlesischen Eisenbahn vollständig gesichert worden ist, keinesfalls eingehen werde; ich würde daher, wenn bei der zu gewärtigenden Erklärung die Verfolgung des Unternehmens von einer Erhöhung des Kapitals oder von einer wesentlichen Änderung der obengedachten Grundlagen abhängig gemacht werden sollte, die Verhandlung mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ebenfalls für abgebrochen ansehen müssen. Endlich muß ich für den Fall des Eingehens auf die Verfolgung des Unternehmens nach den mitgetheilten Grundlagen zugleich die früher schon erforderte

Weibringung der Erklärung angesehener Handlungshäuser, welche sich für das Unternehmen interessiren und die Kapitalien unterzubringen gesonnen sind, zur Bedingung stellen, damit ersehen werden könne, wiefern dieselbe gegründete Aussicht habe, die Fonds für dieses Unternehmen, wofür sich anderweitig bereits Theilnahme gezeigt hat, zusammen zu bringen.

Was mit der in der Vorstellung vom 30. v. M. enthaltenen Bemerkung, daß nach den gemachten Eröffnungen im Vergleiche mit dem Bescheide vom 22. Januar 1841 ein verändertes Verhältniß entstehe, gemeint sey, ist aus dem Inhalte der Vorstellung mit Bestimmtheit nicht zu entnehmen. Anscheinend soll dieselbe auf die wiederholte Ablehnung der von dem Bevollmächtigten der Direktion beantragten Verschmelzung des neuen Unternehmens mit dem bisherigen Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in der Art, daß die vom Staate zu gewährenden Bewilligungen auch auf die Fonds für das Letztere sich mit erstrecken sollten, sich beziehen. In dieser Hinsicht kann aber von einer Veränderung des Verhältnisses gar nicht die Rede seyn, da in Ansehung der Unterstützung, welche der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für den Fall, daß sie die Eisenbahn-Anlage von Köln nach Minden übernehme, zu Theil werden sollte, in dem in Bezug genommenen Bescheide vom 22. Januar 1841 irgend ein bestimmtes Verhältniß noch gar nicht angegeben oder zugesichert worden ist. Es ist nur im Allgemeinen die Begünstigung oder Unterstützung des Staates für die Ausdehnung des Unternehmens auf jene Eisenbahn zugesagt, in dieser Hinsicht aber Alles den künftigen Verhandlungen vorbehalten, und so nach auch zu der Annahme gar kein Anlaß gegeben worden, als ob die Seitens des Staates zu machenden Bewilligungen auch auf nachträgliche Sicherung der Zinsen der Kapitalien für die Bahn von Köln nach der Belgischen Gränze ausgedehnt werden sollten.

Berlin, den 25. Juni 1843.

Der Finanzminister,
von Bobelschwingh.

Bei dem Durchlesen der Rescripte Sr. Excellenz des Finanzministers vom 23. Mai und 25. Juni c. wird sich die Bemerkung von selbst aufdrängen, daß die Unterhandlung in Berlin für mich höchst schwierig seyn mußte. Anstatt einer Erleichterung, war eine Erschwerung eines glücklichen Erfolges der Unterhandlung aus dem Umstande hervorgegangen, daß der Staat jetzt das Prinzip der Unterstützung für die großen Bahnlilien adoptirt hatte; eine Erschwerung vorzüglich dadurch, daß Se. Excellenz der Finanzminister gänzlich von der ursprünglichen, auf den Vortheil der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gerichteten Basis der Unterhandlung abstrahirte, und dieser

Gesellschaft, — abgesehen von der Weiterführung der Bahn nach der Landesgränze bei Minden, — diejenigen Unterstützungen und Garantien zu gewähren Anstand nahm, welche sie nach den in der General-Versammlung vom 6. Mai d. J. statt gefundenen Verhandlungen in Anspruch zu nehmen, sich berechtigt erachtet. *) Nachdem ein volles Jahr erforderlich gewesen war, um es bestätigt zu finden, „daß die Bahn über Elberfeld in Vergleich mit der über Duisburg jedenfalls einen Mehr-Aufwand von mehreren Millionen erfordern würde und daß ungeachtet der großen Kosten in der Richtung über Elberfeld doch nur sehr mangelhafte Betriebs-Verhältnisse zu erreichen ständen,“ sollte jetzt die Direktion in der kurzen Zeit von 14 Tagen über Propositionen, welche sie nach der frühern Lage der Sache gar nicht erwarten durfte, eine bestimmte Meinung abgeben, Aktien-Zeichnungen aufnehmen, und in wenigen Wochen die Angelegenheit so weit vorbereiten, daß sie der General-Versammlung zur Beschlußnahme vorgelegt werden konnte. Hierzu kam noch der Umstand, daß die Agiotage sich neuerdings stärker, als es seit langer Zeit der Fall gewesen, auf die Eisenbahn-Aktien geworfen hat. Als Folge hiervon ist ein Drängen von Personen aus allen Ständen zu den neuen Aktien-Zeichnungen, so wie eine mehrfache Konkurrenz für die Ausführung der Köln-Mindener Bahn eingetreten. In Berlin und andern Orten nehmen, um Provision oder Agio zu verdienen, verschiedene Kaufleute für diese Bahn solche Aktien-Zeichnungen auf, welche für irgend eine Gesellschaft, die den Bau ausführen würde, gültig seyn sollen. Sogar wird in gedruckten Zirkularen, welche zu Aktien-Zeichnungen auffordern, angedeutet, daß dies höhern Orts gewünscht werde. So heißt es in einem von dem Banquier Arons Wolff in Berlin erlassenen gedruckten Zirkular: „Höheren Orts „aufgemuntert, für das künftige Unternehmen der Eisenbahn von Köln nach Minden das Interesse „des Publikums anzuregen, und Zeichnungen zur Übertragung an diejenige Gesellschaft, welche demnächst wird „konzessionirt werden, zu sammeln, beehre ich mich,“ u. s. w. — Schon Mitte Juni c. erhielten viele angesehene

*) Für die Aktionäre der Oberschlesischen Eisenbahn sind jüngst, bei Gelegenheit der Weiterführung der Bahn von Oppeln bis zur Oesterreichischen Gränze, die nämlichen Garantien wie für die wegen dieser Weiterführung hinzutretenden neuen Aktionäre in vollem Maße bestimmt worden.

Personen der Rheinprovinz das nachfolgende gedruckte Zirkular :

Da nach einer offiziellen Benachrichtigung Sr. Erzcellenz des Herrn Finanzministers vom 24. v. M. an die Deputirten der Städte Düsseldorf, Duisburg, Essen, Neuß, Krefeld, Gladbach, Biersen, Rheydt, Erkelenz, Grevenbroich und den Vertretern der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, nunmehr die Allerhöchste Entscheidung dahin erfolgt ist, daß für die Eisenbahn-Verbindung zwischen Minden und Köln, die Linie über Duisburg und Düsseldorf gewählt werden soll; da ferner, nach den späteren Mittheilungen Seiner Erzcellenz des Herrn Finanzministers an einen der Mitunterzeichneten unverzüglich zur Ausführung dieses für die Provinz und die Monarchie so wichtigen Unternehmens geschritten werden soll, und zu diesem Ende die Bildung einer Aktien-Gesellschaft und zunächst eines Comité's hiersebst gewünscht wird, für den Fall, daß, wie zu erwarten, von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Ausführung des Baues nicht werde unternommen werden können, (sie ist diesbezüglich mit Bestimmung einer kurzen peremptorischen Frist gefragt worden), da ferner dieses neue Unternehmen in derselben Art und Weise und unter denselben in der Anlage ausgedrückten Bedingungen vollführt werden soll, wie vom Staate für die Eisenbahn zwischen Breslau und Berlin festgesetzt worden, so erscheint es dringend und der ausgesprochenen Willensmeinung Sr. Erzcellenz des Herrn Finanzministers entsprechend, daß schon jetzt diese höchst wichtige Angelegenheit nicht nur von den gedachten Deputirten, sondern auch von andern für das Gemeinwohl besetzten Männern näher besprochen und eventuell vereinbart werde, wie das Comité zur Einsammlung der Aktien und Bildung einer Aktiengesellschaft hier ins Leben zu rufen, überhaupt eine Basis für das Unternehmen gewonnen werden könne.

Zu diesem Ende erlauben sich die Unterzeichneten durch dieses Circulair die unten benannten Herren zu einer Versammlung auf Montag, den 19. dieses Monats, 10 $\frac{1}{2}$ Uhr Vormittags, im Sitzungssaale des Bahnhofgebäudes ganz ergebenst und in Hoffnung einer bereitwilligen Theilnahme einzuladen.

Düsseldorf, den 13. Juni 1843.

von Spiegel,	von Sybel*),
Königl. Regierungs-Präsident.	Königl. Geh. Reg.-Rath.
Quentin,	Kühlwetter**),
Königl. Reg.-Rath.	Königl. Staats-Prokurator.

*) Herr von Sybel ist Mitglied des Administrations-Raths der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, und scheint diese Stellung mit derjenigen der Mitgliedschaft eines die Bildung einer konkurrierenden Gesellschaft bezweckenden Comité's vereinbar zu erachten.

**) Herr Kühlwetter ist erster Direktor der Düsseldorf-Elberfeld-

Die weitere Unterhandlung muß also billiger Weise von dem Gesichtspunkte aus beurtheilt werden, daß sie unter höchst ungünstigen Verhältnissen für unsere Gesellschaft geführt werden mußte.

Am 8. Juli richtete ich folgende Vorstellung an Se. Erzcellenz den Finanzminister :

Auf Euer Erz. sehr verehrte Verfügung vom 25. v. M. (von welcher mir hier eine Abschrift durch die Gefälligkeit des Geh. Ober-Finanzrathes Hrn. v. Pommer-Esche II. eingehändigt wurde,) habe ich die Ehre ganz gehorsamt Folgendes vorzutragen.

Vor meiner Abreise vom Rhein hat die Direktion in Folge einer stattgefundenen Berathung sich dahin entschieden,

daß sie auf das Unternehmen der Köln-Mindener Bahn selbst dann eingehen wolle, wenn für die von Euer Erz. in der hohen Verfügung vom 23. Mai c. gestellten Bedingungen keine wesentliche Abänderung zu erlangen seyn sollte; daß jedoch, unpräjudizirlich der vorstehenden Entscheidung, Unterhandlungen über Abänderungen an den Bedingungen geführt werden möchten.

Mit diesen Verhandlungen bin ich beauftragt. Indem ich vorstehende Entscheidung der Direktion gehorsamt zu Euer Erzcellenz Kenntniß bringe, ist in der Hauptsache die geforderte unumwundene Erklärung abgegeben.

Diese beruht auf der Ansicht : 1. daß, wenn auch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft keinen direkten Vortheil aus den für das neue Unternehmen gestellten Bedingungen schöpfen könne, es doch für sie nützlicher sey, dieses mitzuverwalten, als wenn dafür eine neue Gesellschaft sich bilde; 2. daß, wenn das Aktien-Kapital leicht gezeichnet werde, dies nur desfalls zu erwarten stehe, weil die Unterzeichner schnell einen Gewinn am Aktien-Kurse zu hoffen hätten, und daß also dieser Gewinn den Aktionären der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zugewendet werden könne, indem sie zum Zeichen von Aktien einen Vorzug für sich beschließen.

Aus dem letztern von Euer Erz. gewiß gebilligten Motive folgt von selbst, daß die Direktion jetzt auf Anerbietungen von Aktien-Zeichnungen keine feste Zusicherungen ertheilen kann. Dies ist außerdem aus folgenden Gründen unmöglich :

1. Die General-Versammlung vom 31. Mai 1842 hat gegen meinen Antrag sich die Bestätigung einer Überein-

der Eisenbahn-Gesellschaft, welche durch den Umstand, daß die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft für die Köln-Mindener Bahn die Linie über Düsseldorf und Duisburg hervorhob und zur Annahme brachte, aus der mit Ruin bedrohenden Gefahr, daß eine direkte Eisenbahn-Verbindung zwischen Köln und Elberfeld hergestellt werde, errettet worden ist.

kunst wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn ausdrücklich vorbehalten.

2. Euer Erz. Bewilligungen auf meine noch zu machenden gehorsamsten Vorstellungen können möglicher Weise den Fall herbeiführen, daß gar keine Aktien-Zeichnungen aufzunehmen sind, wie denn bereits die Idee, daß die Gesellschaft das Kapital nicht durch Aktien sondern durch Anleihen aufbringe, von Euer Excellenz in der mir zuletzt gewährten Audienz nicht entschieden abgelehnt, sondern von Hochdenselben zur nähern Prüfung und demnächstigen Beschlusse darüber gnädig aufgenommen wurde;

3. nach meinem Hauptberichte über die Vorverhandlungen und Vorarbeiten vom 20. April v. J. sind schon für 1,114,000 Rthlr. Aktien gezeichnet, und es erscheint ungeeignet, neue Zeichnungen aufzunehmen, bevor wegen der frühern ein Beschluß gefaßt werden kann.

Wenn es also unmöglich ist, den jetzt sich meldenden Aktien-Zeichnungen irgend etwas Festes zusagen zu können, so folgt daraus von selbst, daß hiesige Häuser ersten Ranges nicht geneigt sind, ganz auf's Ungewisse hin sich zu verpflichten. Wenn dies Königsche Bankhäuser möglicher Weise noch thun sollten, so würde es wohl vorzüglich aus Patriotismus geschehen, um einem in Düsseldorf aufgetauchten Aktien-Gesellschafts-Comite nicht einmal die Möglichkeit des Gelingens seiner Absicht, die Verwaltung des großen Unternehmens nach Düsseldorf zu legen, zu lassen.

Euer Excellenz werden gewiß die vorstehenden Ansichten billigen, da sie mit dem Grundsatz einer soliden Behandlung der Sache übereinstimmen.

Die General-Versammlung wird binnen Kurzem außerordentlich einberufen werden. Bei näherer Erwägung aller Verhältnisse werden Euer Erz. selbst zugeben, daß die Direktion, ohne sich dem gerechten Vorwurfe des Leichtsinns und der Oberflächlichkeit aussetzen, über Kostenbedarf, Rentabilität und das Resultat der, unpräjudizirlich der obigen unumwundenen Erklärung zur Hauptsache, nachzusehenden Modifikationen der Bedingungen ein gründliches Urtheil sich bilden muß, bevor sie vor die General-Versammlung treten darf.

Über alle diese Punkte wird der gehorsamst Unterzeichnete eine Ansichten Euer Erz. in einer weitern Vorstellung auseinanderzusetzen die Ehre haben, sobald er im Besitze des dazu erforderlichen Materials gelangt seyn, und dessen Prüfung beendet haben wird.

Berlin, den 8. Juli 1843.

In tiefster Ehrfurcht Euer Excellenz gehorsamster

Hansemann.

Am 11. Juli richtete ich die nachfolgende fernere Eingabe an Se. Excellenz den Finanzminister.

Im Verfolg meiner gehorsamsten Eingabe vom 8. c. überreiche Euer Excellenz ich hierneben eine unter dem 5. d. M. von den zu Köln wohnenden Banquiers: A. u. L. Camphausen, Sal. Oppenheim jun. u. Comp., A. Schaafhausen und F. H. Stein abgegebene Erklärung zur Bekundung ihrer Bereitwilligkeit, sich bei der Köln-Mindener Bahn für große Summen selbst betheiligen und die weiter nöthigen Kapitalien bei dem Publikum unterbringen zu wollen.

Wenn es auch Euer Excellenz nicht unbemerkt bleiben wird, daß diese Erklärung keine ganz feste Verpflichtungen zur Übernahme bestimmter Summen enthält, so wird dies doch gewiß von Hochdenselben aus den in meiner Eingabe vom 8. c. angegebenen Gründen gebilligt werden. Denn Häuser von Rang, die auf den Ruf eines stets vernünftigen und soliden Verfahrens etwas halten, werden sich schwerlich dazu hergeben, in erhebliche Verpflichtungen auf solche Geschäfte ganz fest einzugehen, deren innerer Werth noch nicht gehörig feststeht, und die nur dann ohne Schaden oder mit Nutzen zu realisiren sind, wenn zu der noch nicht genau vorhergesehenen Zeit ihrer Realisirung das Börsen-Publikum nur auf die Geneigtheit der Kapitalisten rechnen muß, die Aktien, ohne Rücksicht auf ihren wirklichen innern Werth, ohne weiteres mit Agio zu bezahlen; Geschäfte, für welche nur eine einseitige Verpflichtung eingegangen wird, indem von der andern Seite, nämlich von der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, gar keine feste Zusicherung irgend einer Art ertheilt werden kann, eben weil nur die General-Versammlung die normirenden Beschlüsse zu fassen hat.

Deshalb mögen Euer Excellenz in der Erklärung der Banquiers den Beweis hochgeneigt finden, daß es der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, für den Fall, daß sie nach dem Beschlusse ihrer General-Versammlung in das Unternehmen eingeht, an kräftiger Unterstützung der angesehensten Bankhäuser der Provinz nicht fehlen werde. Ubrigens werden Euer Excellenz auch nicht verkennen, daß in die Erklärung der Banquiers die in meiner gehorsamsten Eingabe vom 8. c. angedeutete patriotische Absicht gelegt werden muß, indem ihnen die gerechte Berücksichtigung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft und das Schicksal-Gefühl unterzogen, in ähnlicher Weise zu verfahren wie es in Düsseldorf geschehen ist.

Berlin, den 11. Juli 1843.

In tiefster Ehrfurcht Euer Excellenz gehorsamster

Hansemann.

Auf meine Eingabe vom 8. Juli erhielt ich folgende Bescheidung:

Da die Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Inhalt Sw. Wohlgeboren Vorstellung vom 8. d. M., entschlossen ist, auf die weitere Verfolgung des Unternehmens der Ei-

senbahn-Anlage von Köln nach Minden nach den ihr unterm 23. Mai d. J. eröffneten Grundlagen einzugehen, so veranlasse ich Sie, nunmehr ungefäumt die Einleitung zu treffen, daß zur Erledigung der Sache die General-Versammlung der Gesellschaft sobald, als es statutenmäßig zulässig ist, zusammen-trete. Über die Modifikationen, welche Sie hinsichtlich des mitgetheilten Planes in Vorschlag zu bringen, Sich vorbehalten haben, wird in der Zwischenzeit die Entscheidung meinerseits erfolgen; eben so werden auch die Modifikationen des Statutes, welche mit Rücksicht auf das obige Unternehmen in Betreff der Organisation der gesellschaftlichen Verhältnisse zu treffen seyn werden, bis dahin festgestellt werden können. Es liegt daher kein Anlaß weiter vor, der Einberufung der General-Versammlung noch Anstand zu geben, weshalb ich das möglichst baldige Zusammentreten derselben zur Bedingung der Fortsetzung der Verhandlungen machen muß, und bei deren Nichterfüllung die Letzteren für abgebrochen ansehen werde.

Sowohl in Hinsicht der gewünschten Modifikationen des Planes, als der Bestimmungen über die Organisation der gesellschaftlichen Verhältnisse sehe ich der baldigsten Vorlegung Ihrer Vorschläge entgegen. Ich bemerke übrigens, daß Sie hierbei von der mir mündlich angegebenen Idee, das Kapital für das neue Unternehmen gar nicht durch Aktien, sondern durch eine Anleihe aufzubringen, gänzlich Abstand nehmen mögen, da ich bei der weitem Erwägung dieser Idee schon zu der Überzeugung gelangt bin, daß auf diesem Wege die Beschaffung der Geldmittel jedenfalls nur würde erschwert werden, und auf ausgedehntere Bewilligungen von Seiten des Staats, als der mitgetheilte Plan sie in Aussicht stellt, nicht eingehen kann.

Nach Inhalt Ihrer Vorstellung liegt es in der Absicht, den Aktionären der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft einen Vorzug hinsichtlich der Zeichnung der neuen Aktien zu gewähren, und theils wegen dieses Umstandes, theils mit Rücksicht darauf, daß früher bereits 1,114,000 Rthlr. Aktien für das neue Unternehmen gezeichnet worden sind, ist, meiner wiederholten Aufforderung ungeachtet, ein Nachweis über die Aussicht, das Kapital Seitens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft unterzubringen, wiederum nicht beigebracht worden. Ich vermag jedoch für das weitere Hinausschieben der Einleitungen zur Sicherung der erforderlichen Aktien-Zeichnungen keine zulänglichen Gründe zu finden. Den dormaligen Aktionären, welche gar nicht einmal sämmtlich bekannt sind und täglich wechseln, deren Vermögens-Verhältnisse sich gar nicht übersehen lassen, kann nicht auf's Ungewisse hin der gesammte Betrag, welcher von den 13. Millionen Thlr., nach Abzug des einen Siebentels für den Staat, durch Aktien-Zeichnungen aufzubringen ist, zur Uebernahme reservirt werden; eine billige Rücksichtnahme auf sie kann füglich nicht weiter gehen, als daß ihnen freigestellt wird, sich mit einem dem Nominal-Betrage ihrer Aktien gleichen Kapitale bei dem neuen Unternehmen zu

betheiligen. Es werden daher nur 4,500,000 Rthlr. für die alten Aktionäre zu reserviren seyn. Nach Abzug derselben bleiben, abgesehen von dem Seitens des Staats zu übernehmenden einen Siebentel, von den 13 Millionen Thalern noch (rund) 6,640,000 Rthlr. durch Aktien-Zeichnungen unterzubringen. Ist dabei auf frühere Aktien-Zeichnungen Rücksicht zu nehmen, so mögen die Interessenten zur Erklärung über deren Beibehaltung aufgefordert werden. Der durch die festgehaltenen Zeichnungen nicht gedeckte Betrag wird anderweit unterzubringen seyn. Jedenfalls muß ich es hiermit ausdrücklich zur Bedingung stellen, daß für die Sicherung der obigen 6,640,000 Rthlr. und zwar nach den Bedingungen des mitgetheilten Planes, sofort Einleitungen getroffen werden, und daß noch vor der General-Versammlung der Nachweis der Unterbringung dieses Kapitals mit der Verpflichtung, daß sofort 10 Prozent eingezahlt werden, sobald die General-Versammlung auf das Unternehmen nach den festgestellten Grundlagen einzugehen beschlossen hat, mir beigebracht werde. Sollte dieser Bedingung nicht vollständig genügt werden, so würde ich auf weitere Verhandlungen überhaupt nicht eingehen, vielmehr dieselben als gänzlich abgebrochen ansehen müssen, da mir von des Königs Majestät die Beschleunigung dieser Angelegenheit zur bringenden Pflicht gemacht ist.

Berlin, den 13. Juli 1843.

Der Finanzminister,
von Bodelschwingh.

Unmittelbar nach Empfang der vorstehenden Bescheidung erwiederte ich Folgendes an Sr. Excellenz den Finanzminister:

Auf Euer Excellenz sehr verehrliche so eben eingegangene Verfügung vom 13. c. habe ich die Ehre vorläufig ganz gehorsamst zu erwiedern, daß bereits vorgestern, am 13. d. M., mein Auftrag, die General-Versammlung in kürzester Frist außerordentlich zu berufen, nach Köln abgegangen ist.

In wenigen Tagen werde ich im Stande seyn, die vorbehaltenen Anträge Euer Excellenz motivirt vorzulegen, womit ich alsdann die weitere ganz gehorsamste Beantwortung der obigen hochverehrten Verfügung verbinden werde.

Berlin, den 15. Juli 1843.

In tiefster Ehrfurcht Euer Excellenz gehorsamster
Hanse mann.

Während des vorstehenden Schriftwechsels fanden mehre Konferenzen mit dem Geheimen Ober-Finanzrathe von Pommer-Esche II. Statt, welcher von Sr. Excellenz dem Finanzminister zur Verhandlung mit mir kommittirt wurde. Das Resultat dieser Konferenzen wurde am 25. Juli protokolliert, und folgt weiter unten. Hier lasse ich zuvörderst meine Vorstellung vom 21. Juli nebst ihren Anlagen folgen:

Im Verfolg meiner gehorsamsten Eingabe vom 15. c. glaube ich annehmen zu dürfen, daß durch den vorhergehenden gehorsamsten Bericht vom 11. c. dasjenige erledigt worden, was in Euer Erz. sehr verehrten Verfügung vom 13. c. in Beziehung auf die Aktien-Zeichnung enthalten ist. Bei dem Erlaß dieser letztern Verfügung hat wahrscheinlich jene gehorsamste Eingabe vom 11. Euer Erz. noch nicht vorgelegen.

Bei der mündlich zur Sprache gebrachten Idee: das Kapital für das neue Unternehmen nicht durch Aktien, sondern durch eine Anleihe aufzubringen, war der Plan der Ausführung noch nicht so weit bearbeitet, um dessen Vortheile für den Staat vollständig auseinanderzusetzen zu können. Dies ist nun geschehen in der gehorsamst hierbeigefügten „Darstellung der Mittel zur Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur Landesgränze bei Minden, unter Bezugnahme auf die desfalligen Verhandlungen des Staats mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.“

Diese Darstellung enthält die von mir vorbehaltenen möglich vollständigsten Äußerungen über alle wesentliche, diese Angelegenheit betreffende Punkte, und ich trage die ganz gehorsamste Bitte vor:

daß Euer Erz. geruhen mögen, die Konzessions-Bedingungen für die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft nach den von mir gestellten Anträgen und ausgesprochenen Ansichten hochgeneigt festsetzen, resp. diese letzteren berücksichtigen zu wollen.

Da ich in wenigen Tagen von hier abreise, so füge ich noch die weitere ganz gehorsamste Bitte bei, daß die zu erlassende hohe Bescheid mir nach Köln adressirt werden möge.

Berlin, den 21. Juli 1843.

In tiefster Ehrfurcht Euer Erz. gehorsamster

Hansemann.

Darstellung der Mittel zur Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur Landesgränze bei Minden, unter Bezugnahme auf die desfalligen Verhandlungen des Staates mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Einleitung.

Die im März und April 1842, gleichzeitig mit Vorlage der Resultate der bis dahin stattgefundenen umfassenden Vorarbeiten, geführte Verhandlung hat bis Ende Mai 1843 ruhen müssen, weil zuvörderst, nach Anordnung Sr. Erz. des Herrn Finanz-Ministers, abermalige erhebliche technische Untersuchungen zur Entscheidung darüber, ob die Bahn über Ebersfeld oder über Duisburg gebaut werden sollte, angeordnet wurden, und hiernach die Allerhöchste Entscheidung, welche die Duisburger Linie festsetzt, erst vor zwei Monaten erfolgen konnte.

Durch das hohe Reskript vom 23. Mai d. J., stellte Se.

Erzellenz der Herr Finanz-Minister der Gesellschaft für die Ausführung der Bahn die Bedingung, daß dafür neue Aktien zu den für die Märkisch-Schlesische Eisenbahn-Gesellschaft festgesetzten Stipulationen freit, daß die diesen Aktien zustehenden Vortheile nicht auf die jetzt bestehende Gesellschaft ausgedehnt werden sollen, und daß, wie auch in frühern Reskripten von Sr. Erz. ausgesprochen worden, auf eine Verschmelzung des neuen Unternehmens mit demjenigen der bestehenden Gesellschaft nicht eingegangen werde. Das erforderliche Kapital für das vollständige Planum, jedoch nur mit eingeleisigem Oberbau, wurde nach Maßgabe der von den technischen Ministerial-Kommissarien erstatteten Berichte für jetzt zu 13 Millionen Thaler, ungefähr $2\frac{1}{2}$ Millionen Thaler niedriger als das von mir angegebene Maximum des Bedarfs, angenommen, und die als nothwendigen Zubehör der Hauptbahn vorgeschlagenen Zweigbahnen wurden ausgeschlossen. Der Direktion wurde aufgegeben, baldigst eine General-Versammlung zur Entscheidung über die Annahme der gestellten Bedingungen zu berufen und sich schon in der sehr kurzen Frist von längstens 14 Tagen darüber zu erklären: ob sie auf das Unternehmen eingehe und Aktien-Zeichnungen dafür beschaffen könne.

Bereits am 13. Mai c. erwiderte die Direktion vorläufig, daß sie in pflichtmäßiger Weise das wichtige Unternehmen nach besten Kräften zu befördern trachten werde, jedoch vor einem nähern Eingehen in die Sache um Mittheilung des von den technischen Ministerial-Kommissarien erstatteten Gutachtens bitten müsse, um bei dem so großen Unterschiede in der Kosten-Angabe eine Meinung über einen Haupt-Faktoren der Rentabilität, den Kosten-Betrag, sich bilden zu können.

Mit der hierauf erfolgten hohen Bescheid vom 25. Juni d. J., theilt Sr. Erz. der Herr Finanz-Minister einen, die Motive der von den technischen Ministerial-Kommissarien vorgenommenen Kosten-Reduktion enthaltenden Extrakt ihres Gutachtens mit, und stellt dem Unterzeichneten anheim, bei seiner erwarteten Hierberkunft durch Einsicht in die betreffenden Kosten-Anschläge sich nähere Erläuterung zu verschaffen. Zugleich wurde eine abermalige Frist*) von 14 Tagen zur Abgabe der in dem frühern Reskripte vom 23. Mai c. geforderten Erklärungen angesetzt.

Schon vor Empfang der vorerwähnten Bescheid war ich vom Rhein nach Berlin abgereist, um hier nach dem Auftrage der Direktion weitere Erklärungen abzugeben und über die Bedingungen der Ausführung der neuen Bahn zu unterhandeln. Hiernach wurde in meiner Eingabe vom 8. d. M. (zwei Tage später als ich die oben erwähnten Ueberschläge zur Einsicht erhalten hatte), erklärt: daß die Direktion beschloffen habe, selbst dann auf das Unternehmen einzugehen, wenn an den dafür ge-

*) Solche Fristen zählen, wie es nicht anders seyn kann, vom Tage des Empfangs der Verfügung an.

stekten Bedingungen keine wesentliche Abänderung zu erlangen seyn sollte, daß jedoch unpräjudicial des Vorstehenden, Unterhandlungen über Abänderungen geführt werden möchten. Das Motiv zu diesem Beschlusse wurde dahin angegeben: daß es nützlich für die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft sey, das neue Unternehmen mit zu verwalten, als dafür eine besondere Gesellschaft entstehen zu sehen, und daß, — wenn das Publikum jetzt so geneigt sey, auf Aktien-Zeichnungen für die neue Bahn Agio zu bezahlen, — den Aktionären der Rheinischen Bahn dieses Agio zugewendet werden könne. Hinsichtlich der Aktien-Zeichnungen wurde in der Eingabe vom 8. d. M. erklärt: daß die Direktion schicklicher Weise zu festen Zeichnungen nicht auffordern könne, weil sie dem Beschlusse der zu berufenden General-Versammlung nicht präjudiciren dürfe; daß solche Zeichnungen ohne irgend eine gegenseitige Verpflichtung zu ihrer Verwirklichung in einer bestimmten Frist, achtbaren Handlungshäusern nicht wohl zugemuthet werden können, und daß auch auf die im Jahre 1841 unter ganz andern Bedingungen bereits stattgefundenen Aktien-Zeichnungen Rücksicht zu nehmen sey.

In einer fernern Eingabe vom 11. d. Mts. reichte ich in Beziehung auf die Aktien-Zeichnungen eine unter dem 5. c. von mehren angesehenen Bankhäusern zu Köln abgegebene Erklärung ein, in welcher sie versprechen, sich vorkommenden Falls auf die vom Staate der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gestellten Bedingungen, in Aktien der Köln-Mindener-Bahn beträchtlich theilhaftig und die Unterbringung des Aktien-Kapitales beförtern zu wollen. In dieser Eingabe wurden die in der vorhergehenden angeführten Motive, weshalb die Direktion achtbaren Handlungshäusern festere und bestimmtere Verpflichtungen zu Aktien-Zeichnungen nicht zumuthen könne, noch näher dargestellt.

Am 13. d. M. habe ich die Direktion ersucht, in der nach dem Statut zulässigen kürzesten Frist die General-Versammlung zur Entscheidung in der Sache zu berufen, was ohne Zweifel in wenigen Tagen geschehen wird.

Ungeachtet ein Ausschub in der schließlichen Entscheidung über die Annahme der vom Staate gestellten Bedingungen leicht günstigere Chancen zur Erlangung besserer Bedingungen für die Gesellschaft herbeiführen und solcher Ausschub durch Rekurse an Sr. Majestät den König zu erlangen seyn könnte, so verzichte ich doch hierauf, damit nicht im entferntesten mich der Vorwurf treffen könne, durch unrichtige Auffassung der Verhältnisse oder durch ein nicht ganz offenes u. d. nobles Verfahren dem entscheidenden Willen Seiner Majestät: die Eisenbahn-Verbindung Berlins mit dem Rheine auf das baldigste herzustellen, entgegenzuwirken zu haben.

Solchergehalt wird es daher einzig und allein der Gerechtigkeit und Weisheit Sr. Erzellenz des Herrn Finanz-Ministers anheim gegeben, welche Bedingungen hochderselbe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bei ihrer nächsten General-Versammlung für die Köln-Mindener-Bahn vorschlagen werde. Indem ich

die Sache in dieser Weise behandle, bin ich überzeugt, dem Interesse der jetzt pflichtmäßig von mir zu vertretenden Gesellschaft nicht zu schaden, wohl aber zu nützen; denn, — um mich eines bekannten Ausdrucks zu bedienen, — das Hingeben auf Gnade oder U. gnade gestattet mir, mit um so größerm Freimuth das, was ich für recht und zweckmäßig erachte, mit Gründen zu belegen, und berechtigt mich zu der sichern Hoffnung, daß der hochgestellte Staatsmann, in dessen Hand die Entscheidung nun allein gelegt wird, meine Darstellung um so wohlwollender aufnehmen und das Motiv meines Freimuths, innere feste Ueberzeugung, um so mehr gutheißen werde.

Bevor ich zur weitem Darstellung der Sache übergehe, muß ich noch die Bemerkung vorausschicken, daß ich bei der Leitung der Vorarbeiten und bei allen Verhandlungen in dieser Angelegenheit als Pflicht erachtet habe, dem Publikum welches etwa sich theilhaftig soll, so wie der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft alle auf die Rentbarkeit des Unternehmens sich beziehenden Verhältnisse so darzustellen, wie sie wirklich sind oder mir erscheinen. Nach meiner Ueberzeugung ist das gerade einer der Hauptvorteile einer gründlichen und unbefangenen Voruntersuchung und insbesondere der Mitwirkung des Staates, daß nicht vorzugsweise die bloße Agiotage die Eisenbahn-Kapitalien beschaffe, sondern daß die Kapitalisten mit einem wirklichen Bewußtseyn über den muthmaßlichen Werth der Unternehmung in diese eingehen.

Wenn berücksichtigt wird, daß erst seit 8 Tagen die Ueberschlüsse, aus welchen die von den technischen Ministerial-Kommissarien vorgenommenen Reduktionen ersichtlich, und erst seit heute die von diesen Kommissarien aufgestellten Berechnungen der muthmaßlichen Rentabilität und des erforderlichen Betriebs-Kapitales in meinen Händen sind, so wird zugegeben werden müssen, daß die mir zugemessene Zeit zur Abfassung gegenwärtiger Darstellung und zur Vorbereitung aller Erläuterungen, die ich der General-Versammlung und dem Publikum nach meinem im vorigen Jahre gegebenen öffentlichen Versprechen schuldig bin, sehr kurz ist. Dieser Umstand möge entschuldigen, wenn meine Darstellung nicht so vollständig oder nicht so sorgfältig abgefaßt seyn möchte, wie ich es wünsche.

II. Basis der Verhandlung des Staates mit der Gesellschaft.

In mehren hohen Reskripten Sr. Erzellenz des Herrn Finanz-Ministers wird der Antrag auf Verschmelzung der Interessen der dormaligen Aktionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft mit den Interessen der für das neue Unternehmen hinzutretenden Aktionäre in solcher Art abgelehnt, als wenn dieser Antrag etwas Neues, zuerst in der Verhandlung im März 1842 Vorgekommenes enthielte. Insbesondere wird in der Bescheide vom 25. Juni d. J. gesagt, daß bei dem Vergleiche der jetzt vom Staate gestellten Bedingungen mit dem Bescheide vom 22. Ja-

nuar 1841 „von einer Veränderung des Verhältnisses gar nicht die Rede seyn könne, da,“ — heißt es weiter — „in Ansehung der Unterstüßung welche der Rheinischen Eisenbahn Gesellschaft für den Fall, daß sie die Eisenbahn-Anlage von Köln nach Minden übernehme, zu Theil werden sollte, in dem Bescheide vom 22. Januar 1841 irgend ein bestimmtes Verhältniß noch gar nicht angegeben oder zugesichert worden ist. Es ist nur im Allgemeinen die Begünstigung und Unterstüßung des Staats für die Ausdehnung des Unternehmens auf jene Eisenbahn zugesagt, in dieser Hinsicht aber Alles den künftigen Verhandlungen vorbehalten und sonach auch zu der Annahme gar kein Anlaß gegeben worden, als ob die Seitens des Staats zu machenden Bewilligungen auch auf nachträgliche Sicherung der Zinsen der Kapitalien für die Bahn von Köln nach der Belgischen Gränze ausgedehnt werden sollten.“

Nach meiner Ansicht ist jener Antrag auf Verschmelzung keineswegs neu, vielmehr die ursprüngliche Grundlage der ganzen Verhandlung gewesen, und wird allerdings durch die jetzt gestellten Bedingungen des Staats eine Veränderung des Verhältnisses begründet. Es soll mir wie ich hoffe, gelingen, die Richtigkeit dieser Ansicht überzeugend darzuthun.

Das hohe Reskript vom 22. Januar 1841 ertheilt die vorläufige Konzession „in Folge der Vorstellung vom 10. Dezember 1840“ und „unter den in jener Vorstellung von der Direktion angegebenen Vorbehalten.“ Es muß also auf den Inhalt dieser Vorstellung zurückgegangen werden, um die Basis der Konzession unzweideutig zu erkennen.

Der Antrag auf Konzession vom 10. Dezember 1840 enthält klar die Motive desselben, sowohl in Beziehung auf das persönliche Verhältniß der Direktion als auf das Interesse der Aktionäre der Gesellschaft. In ersterer Beziehung heißt es wörtlich: „Die Eisenbahn-Verbindung der westlichen Provinzen mit den östlichen erfüllt ein so großes wesentliches politisches und kommerzielles Staats-Interesse, daß wir der Befriedigung desselben mit Freuden alle Anstrengungen widmen und unsere besten Kräfte opfern.“

Ueber das Interesse der Aktionäre bei der Konzession äußert sich die Vorstellung vom 10. Dezbr. 1840 unzweideutig, daß, — wie es vernünftigerweise auch nicht anders denkbar ist, — nur der Vortheil der Gesellschaft das Motiv sey, und zwar in folgenden Worten: „Nach reiflicher Erwägung dieses hochwichtigen Gegenstandes sind wir zu der Ueberzeugung gelangt, daß die uns obliegenden Verpflichtungen gegen die Aktionäre unserer Gesellschaft nicht nur gestatten, sondern sogar auffordern, die Konzession des Baues der vorerwähnten Strecke bis zur Landesgränze bei Minden für die diesseitige Gesellschaft nachzusuchen, insofern der Staat einige Unterstüßungen mit der Gewährung dieses Gesuchs zu verbinden geneigt seyn würde. Einmal im Reinen über die Pflichten gegen unsere Aktionäre bei dieser Angelegenheit, haben wir vor der Schwierigkeit der

Ausführung einer so großen Unternehmung nicht zurückzusehen können.“

Borin nun die Vortheile bestehen, und weshalb die Direktion durch ihre Verpflichtungen gegen die Aktionäre aufgefordert wurde,“ die Konzession nachzusuchen, dies geht deutlich aus der Denkschrift vom 17. August 1840 hervor, auf welche die Vorstellung vom 10. Dezember 1840 von vornherein Bezug nimmt, und die also als Erläuterung der letztern betrachtet werden muß. Hiernach bestehen die für die Gesellschaft zu erlangenden Vortheile in nichts anderm als darin, daß die Garantien und Unterstüßungen des Staates auf das ganze Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, nämlich von der Belgischen bis zur Landesgränze bei Minden ausgedehnt werden. Die Denkschrift drückt es auf das Klarste aus, indem sie nicht nur überall von dieser Ansicht ausgeht, sondern auch ausdrücklich vorschlägt, daß außer 5 Millionen Thlr. für welche der Staat die Zinsen zu beschaffen habe, bis die Aktionäre 5 Procent erworben, noch „das Kapital der Rheinischen Eisenbahn Gesellschaft um 7 Millionen Thaler durch Kreirung von Aktien vermehrt werde, die den vorhandenen in allen Rechten gleichstehen.“ Auch sagt die Denkschrift, nachdem im Allgemeinen das System der Beschaffung des Kapitals vermittelt Unterstüßung und Garantien dargestellt worden: „Es wird dies aber auch meines Erachtens ausreichen, um die Aktionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Mitübernahme dieser Strecke (von Köln nach Minden) zu bewegen, denn . . . der größere Theil der Aktionäre legt mehr Werth auf stärkere Sicherheit einer mäßigen Rente, als auf glänzendere, jedoch ungewisse Aussichten.“

Also die größere Garantie für eine angemessene Rente unter Mitgenuß der in der Denkschrift überhaupt unter der Abtheilung D aufgeführten Vortheile und Begünstigungen war für die Gesellschaft die alleinige Basis des Konzessions-Gesuches, und, da auf diesem die ertheilte Konzession beruht, auch dieser letztern.

Daß keine andere Ansicht als die vorstehende bei Ertheilung der Konzession vorschweben konnte, geht insbesondere auch daraus hervor, daß sie dem Antrage gemäß auf Weiterführung ihrer (der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft) Bahn und auf diese Ausdehnung ihres Unternehmens lautet.

Auch später bis zum Frühjahr 1842 kommt in den Verhandlungen nichts vor, wodurch irgend ein Zweifel an dieser Basis erregt werden könnte; vielmehr geht daraus ein Festhalten an derselben überall hervor. Von allen wesentlichen Vorverhandlungen wurde das Königl. Finanz-Ministerium in Kenntniß gesetzt; so wurden auch hochdemselben am 7. April 1841 die Verhandlungen des Administrationraths vom 4. März 1841 und die Bedingungen zur Aktien-Zeichnung behufs Vermehrung des Aktien-Kapitals der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft mitgetheilt. Hieraus geht die oben dargestellte Ansicht so unumwunden hervor, daß darüber kein Zweifel obwalten kann. Gewiß

würde Sr. Erzelenz der Herr Finanz-Minister, wenn Hochdemselben die angenommene Grundlage seiner Ansicht von der Sache entgegen gebüht hätte, nicht gesäumt haben, den Unterzeichneten hierüber zu belehren. Die Mittheilung jener wesentlichen Vorverhandlungen konnte ja eben keinen andern Zweck haben, als dem Königlichen Finanz-Ministerium die Gelegenheit zur Beurtheilung der Angemessenheit meiner Schritte und eventuell zur Monirung derselben zu geben, wenn sie geeignet gewesen wären, die Interessen oder die Ehre des Staates zu beeinträchtigen, oder überhaupt den Ansichten des Gouvernements entgegen zu wirken. Auf die gedachten Mittheilungen erfolgte aber kein Monitum, und hierdurch wird es vollends außer Zweifel gesetzt, daß die Verschmelzung des alten und des neuen Unternehmens die Basis der Konzession gewesen ist, gegen welche im Laufe eines ganzen Jahres nichts eingewendet wurde.

Erst Ende März 1842 trat bei Sr. Erzelenz dem Herrn Finanz-Minister ein Bedenken darüber ein, ob die bis dahin nicht bestrittene vollständige Verschmelzung des ganzen Unternehmens der Eisenbahn von der belgischen Gränze bis zur Landesgränze bei Minden, nicht zu Exemplifikationen führen könne. Verstärkt mochte dies Bedenken noch durch den Umstand werden, daß ich in der damals geführten Verhandlung, um den Staat in keiner Weise zu täuschen, bereits mittheilte, daß die Rheinische Eisenbahn zu ihrer vollständigen Herstellung mit zwei Geleisen von Köln bis zur Belgischen Gränze gewiß noch ein Kapital von 2 Millionen Thaler gebrauche. In meine Vorschläge zur Ausführung des ganzen Unternehmens, von der Belgischen Gränze bis zur Gränze bei Minden, wurde dieser Bedarf mit aufgenommen.

Diese Vorschläge, Resultat der damals mit dem Königlichen Finanz-Ministerium geführten Unterhandlung, fanden zwar nach dem hohen Reskripte vom 14. April 1842 nicht die höhere Genehmigung; jedoch dürfte es nicht unwahrscheinlich seyn, daß damals noch eine Uebereinkunft, in der Form die Verschmelzung vermeidend, im Wesentlichen ihr ähnlich, zu Stande hätte kommen können, wenn nicht anderweite Hindernisse eingetreten wären. Diese bestanden theils in der Berücksichtigung der von Bewohnern der Stadt Elberfeld und der Enneperstraße erhobenen starken Reklamationen gegen die Duisburger Linie, theils in einer wegen der damaligen Konvertirung der Staatsschulden ergangenen Allerhöchsten Bestimmung, welche vorläufig die Verwendung von Staats-Mitteln für Eisenbahn-Bauten hinaussetzte.

Vor der Bescheidung Sr. Erzelenz des Herrn Finanz-Ministers vom 17. Mai 1842 ist keine Verfügung vorhanden, welche sich gegen die Basis der Verschmelzung des alten und des neuen Unternehmens ausspricht.

Als Resultat der vorstehenden Untersuchung der Verhandlung stellt es sich als erwiesen heraus, daß die mehrgedachte Verschmelzung eine alte, ursprüngliche, lange Zeit unbestritten ge-

wesene Grundlage war, und daß dagegen das Verwerfen derselben einen neuen Abschnitt in der ganzen Verhandlung bildet.

Betrachten wir nun die von Sr. Erzelenz dem Herrn Finanz-Minister mittelst hohen Reskriptes vom 23. Mai 1843 gestellten Bedingungen, unter welchen der Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Ausführung der Bahn von Köln nach Minden angeboten wird, so dürfte der Beweis nicht schwer seyn, daß dadurch wirklich eine Veränderung des durch die Konzession vom 22. Januar 1841 begründeten Verhältnisses eintritt. Vortheil der Gesellschaft war die Basis desselben, wie es oben nachgewiesen wurde und wie es nicht anders seyn konnte. Auch war dieser Vortheil von der Direktion deutlich bezeichnet, so daß hierdurch selbst die Einwendung beseitigt ist, die Fortsetzung der Bahn und ihr Anschluß an die Bahnen des östlichen Deutschlands sey ja auch ein Vortheil. Abgesehen davon, daß dieser Umstand Seitens der Direktion gar nicht erwähnt worden ist, hat sie auch nicht einmal davon gedacht; denn längst war es bekannt, daß nach dem entschiedenen Willen Sr. Majestät des Königs die Eisenbahn-Verbindung Berlins mit dem Rheine sobald wie möglich verwirklicht werden sollte.

Wenn also der Staat der Gesellschaft solche Bedingungen anbietet, durch welche die alten Aktionäre von allen den neuen Aktionären zu ertheilenden Begünstigungen und Garantien ausgeschlossen bleiben, so wird hierdurch die alte ursprüngliche Basis der Konzession beseitigt; wenn aber die proponirten Bedingungen gar so weit gehen, daß die alten Aktionäre durchaus nicht in dem Gewinn der neuen Unternehmung theilhaftig seyn sollen, so wird das ursprüngliche Verhältniß, das in jedem Falle auf den Vortheil der Gesellschaft gerichtet ist, gänzlich verrückt, und ein ganz neues Verhältniß vorgeschlagen, welches so abnormer Art ist, daß schwerlich ein Präcedent sich auffinden läßt. Es möge, um den Widerspruch des neuen Verhältnisses mit dem alten anschaulich zu machen, mir nachgesehen werden, daß ich dies durch ein Beispiel thue. Angenommen, der Unternehmer S habe eine Gewehr-Fabrik, deren Ausdehnung ein reicher Kaufmann zu wünschen ein Interesse habe; deshalb sagt dieser zu dem Unternehmer S: wenn du noch eine doppelt so große Gewehr-Fabrik als deine jetzige errichten willst, so will ich dich hierfür begünstigen und unterstützen, mache deine Pläne, lege sie mir vor, und wir wollen dann weiter über das Maß der Unterstützungen und Begünstigungen verhandeln; der Unternehmer S ist ein rühriger Mann, er thut sein Möglichstes, einen guten Plan für die neue große Fabrik zu beschaffen, und der Plan des S und seine Rührigkeit gefallen auch dem Kaufmann; nun, sagt dieser, will ich dir meine Unterstützungen und Begünstigungen nennen: ein neuer Unternehmer Namens X soll allein den Gewinn aus der neuen Gewehr-Fabrik, zu welcher ich viel Geld geben will, genießen, du aber kannst sie mit verwalten und auch die Firma zu dem neuen Geschäft hergeben.

Wenn in diesem Beispiel statt des reichen Kaufmanns der

Staat, statt des Unternehmers S die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, statt des neuen Unternehmers X die zu jener Gesellschaft neu hinzutretenden Aktionäre, statt der bestehenden Gewehr-Fabrik die Rheinische Eisenbahn, und statt der neu zu errichtenden Fabrik die Köln-Mindener Bahn gesetzt wird, so ist das Verhältnis getreu wiedergegeben*).

In dem gewählten Beispiele würde der Unternehmer S gewiß antworten: das kann doch unmöglich ein Vortheil für mich seyn, daß der Unternehmer X allein den Gewinn aus der neuen Fabrik-Anlage ziehen soll; hätte ich nur im entferntesten daran denken können, daß die mir in Aussicht gestellte Unterstützung und Begünstigung ganz einem Andern, obgleich unter meiner Firma zugetheilt werden solle, so würde ich nicht so viel Zeit und Mühe, die ich sonst nützlicher für mich hätte verwenden können, geopfert haben. Was nun die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, die sich ganz in dem Falle des Unternehmers S befindet, antwortet, wird sich in der nächsten General-Versammlung entscheiden. Das aber kann ich versichern, daß ich seiner Zeit nicht gewagt haben würde, der Gesellschaft in Aussicht auf solche Bedingungen das vorläufige Eingehen in die Sache und mein Betreiben derselben vorzuschlagen. Die bekannten Verhandlungen des Administrations-Raths vom 4. März 1841 und der General-Versammlung vom Jahre 1842 beweisen zur Genüge, daß ich durch einen solchen Vorschlag meinen Ruf als Geschäftsführer einer anonymen Gesellschaft kompromittirt haben würde. Wahrscheinlich hätte man mir geantwortet: treibe du allenfalls die Angelegenheit aus Patriotismus, aber wir in anonymen Gesellschaft vereinigte Aktionäre, sind in dieser Eigenschaft nicht zum Patriotismus berufen und wir können nur wünschen, daß du, so lange du Direktor bist, auch deine Kräfte zu wirklichem Vortheile der Gesellschaft verwendest.

Obgleich es nun wohl nicht bestritten werden wird, daß die von Staate angebotenen Bedingungen etwas durchaus Anderes,

*) Man wende nicht ein, daß das Beispiel nicht passe, weil ja die Aktionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft sich auch bei der Köln-Mindener Bahn als Aktionäre betheiligen können. Diese Einwendung ist nicht begründet: erstens, weil sie diese Gelegenheit zur Betheiligung ohnehin haben, nur mit dem Unterschiede, daß einige der Aktionäre vielleicht dafür eine Courtage an die Aktien-Aussammler bezahlen müssen, was nicht relevirt; zweitens, weil die Aktionäre einer anonymen Gesellschaft nicht in Beziehung auf ihre Betheiligung als vereinigte Personen zu betrachten sind, indem vielmehr die naturgemäße und gesetzliche Eigenschaft der anonymen Gesellschaft darin besteht, daß sie aus vereinigten Kapital-Theilen zusammengesetzt ist, deren Eigenthum jederzeit wechseln kann; drittens, weil also im vorliegenden Falle der Ausdruck „die Gesellschaft“ oder der „Aktionär“ sich auf nichts weiter bezieht, als auf den Einfluß der dargebotenen Bedingungen auf die Rente von sämtlichen vereinigten Kapitalen (Gesellschaft), oder von einem einzelnen Theile derselben (Aktie).

als es bei dem Gesuche um Konzession und bei Ertheilung derselben denkbar war, darstellen, so möchte doch eingeworfen werden: nach den im Konzessions-Gesuche angebotenen und in der Konzessions-Ertheilung adoptirten Vorbehalten und selbst nach den später ertheilten Zusagen*), habe der Staat die Freiheit, der Gesellschaft irgend Etwas anzubieten, wenn auch für sie aus der Annahme des Anerbietens kein Vortheil erwachsen könne.

Wenn von einem Prozesse die Rede seyn könnte, so wäre der vorstehende Einwurf begründet. Aber nicht in Privatgeschäften und noch viel weniger in Verhandlungen mit dem Staate hat man nach den Grundsätzen und Traditionen der Gerechtigkeit, Billigkeit und Angemessenheit einen solchen Einwurf zu besorgen. Seine Anwendung wäre höchstens dann zu motiviren, wenn der Unternehmer, mit welchem der Staat sich eingelassen, Unfähigkeit und Unredlichkeit sich hätte zu Schulden kommen lassen. Kein Vorwurf dieser Art ist während des ganzen Laufs der Verhandlung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gemacht worden, und keiner würde sie weniger treffen als dieser. Denn die Direktion hat stets, im vollen Vertrauen auf jene Grundsätze und Traditionen, das in der Vorstellung vom 10. Decbr. 1840 gegebene Versprechen, dem großen Werke „mit Freuden alle „Anstrengungen zu widmen und die besten Kräfte opfern zu „wollen,“ treu gehalten.

Dasselbe Vertrauen hält die Direktion auch jetzt fest; sie hegt die Zuversicht, daß Sr. Excellenz der Herr Finanzminister, bei näherer Erwägung aller von mir angeführten Gründe, als gerecht erachten werde, der Gesellschaft solche Bedingungen, die wirklich einen dauernden Vortheil in Aussicht stellen, zu gewähren. In meinen Vorschlägen werde ich nicht allein das Interesse der Gesellschaft, sondern auch das des Staates, und zwar sehr wesentlich berücksichtigen; ich werde dabei nicht verkennen, daß der an der Spitze des Finanz-Departements stehende hohe Staatsmann die finanziellen Interessen des Staates wahrzunehmen

*) Die Vorbehalte sind:

- a. daß der Staat die völlige Freiheit habe, die Begünstigungen und Unterstützungen so erheblich zu messen, als er es für zweckdienlich erachten wird;
- b. daß er mithin das Recht behalte, bis zur Ertheilung der definitiven Konzession die Vorschläge einer etwa entstehenden konkurrirenden Gesellschaft anzunehmen, oder
- c. die Bahn selbst zu bauen, oder endlich
- d. überhaupt die definitive Konzession zu verweigern, wenn die Gewährung der später zu machenden Anträge wegen des Umfangs der Begünstigungen und Unterstützungen für unangemessen erachtet werden möchte.

Die spätern Zusagen des Staates bestehen darin, daß er zuvörderst der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Ausführung des Unternehmens auf die zu stellenden Bedingungen anbieten wolle, wodurch also der Vorbehalt unter b. aufgehoben ist.

hat, — und um die Verkündigung in der Verhandlung zu befördern und zu erleichtern, werde ich in derselben von der ursprünglichen Basis des Konzeptions-Gesuches, der vollständigen Verschmelzung der Interessen des alten und des neuen Unternehmens, Abstand nehmen, und meine Anträge nur auf die unbestreitbare Grundlage der Konzession, den der Gesellschaft in Aussicht gestellten Vortheil, beschränken.

III. Die Beschaffung des Kapitals; desfallige Bedingungen des Staates und meine Vorschläge. Beteiligung des Staates und der Gesellschaft an der Unternehmung. Organisation der gesellschaftlichen Verwaltung.

In diesem Abschnitte betrachte ich die finanziellen Kombinationen nur in ihren Hauptgrundlagen; in den folgenden Abschnitten werden dann noch mehr darauf einwirkende Punkte zur Sprache kommen.

Die gesellschaftliche Organisation wird in diesem Abschnitte schon deshalb mit aufgenommen, weil sie von Einfluß auf die Frage ist, ob überhaupt die vom Staate gestellten Bedingungen gut anzuführen sind, und ob nach denselben nicht zu besorgen sey, daß der bestimmt ausgesprochene Wille des Gouvernements, die Beschleunigung der Angelegenheit, möglicher Weise nicht vollständig erfüllt werden möchte.

In der Anlage I sind die Bedingungen des Staates und zugleich zwei Vorschläge von mir in finanzieller Hinsicht dargestellt, und die daraus entspringenden Resultate durch eine Tabelle anschaulich gemacht.

A. Bedingungen des Staates.

Unverkennbar bietet die Garantie eines Zinsgenusses von $3\frac{1}{2}$ Procent, (des Zinsfußes der Staats-Schuldscheine,) verbunden mit der Aussicht auf alleinigen Genuß der ratirlichen Dividende bis zu 5 Procent der Rente, und auf $\frac{1}{2}$ dieses Genusses an der etwa sich ergebenden noch höheren Rente, Reiz zur Beteiligung dar. So ist es wenigstens jetzt, und die Agiotage beutet die günstige Stimmung des Publikums aus, und verlangt nach neuen Aktienzeichnungen, fast ganz ohne Rücksicht darauf, ob und welche Aussicht auf Dividenden-Genuß vorhanden ist, um — wiederum Agio zu verdienen. Die gestellten Bedingungen haben also jetzt den Vortheil, daß die Aktien schnell gezeichnet werden, ohne daß es dem Staate Negotiationskosten verursacht; dagegen dürften mehrere erhebliche Nachteile nicht zu verkennen und wohl zu berücksichtigen seyn.

1. Gerade der Umstand, daß die Aktien einer projektirten oder im Bau begriffenen Bahn den größten Spielraum zu Konjekturen über die zu erwartende Rente lassen, vermehrt die Zunahme der Spielsucht im großen Publikum. Dies ist nicht nur in moralischer Hinsicht, sondern auch des-

halb schädlich und gefährlich, weil dadurch die Neigung der Kapitalisten zum Ankauf und Besitze der solidesten Staatspapiere, derjenigen, die eine feste und unveränderliche Rente gewähren, abnimmt. Hierdurch werden die Veranlassungen zu Geldverlegenheiten vermehrt, und wenn sie eintreten, sind sie um so schlimmer.

2. Aus dem Vorstehenden folgt, daß jede erhebliche Reaktion im Kurse der mit Agio verkauften, vom Staate garantirten Aktien, wodurch diese wieder auf oder sogar unter den pari Kurs zurückgehen, den Staats-Kredit wesentlich affigiren wird; daß mithin zur Erhaltung des letzteren es besser seyn möchte, wenn die vom Staate für den Eisenbahnbau zu beschaffenden Mittel durch Emission von Papieren mit festen Zinsen, anstatt durch Vermehrung der garantirten Aktien beschafft würden, selbst wenn jene Papiere etwas unter pari ausgegeben werden müßten.

3. Daß neue Aktienzeichnungen jetzt zum pari Kurse leicht zu erhalten sind, rührt von der Meinung her, daß die Aktien mehr als 4 Procent, und zwar beträchtlich mehr, einbringen würden. Abgesehen davon, daß die Richtigkeit oder Unrichtigkeit dieser Meinung erst nach 5 Jahren oder noch später sich herausstellt, ist eben nichts veränderlicher als die Meinung der Börse. Jetzt ist sie günstig für neue Eisenbahn-Aktien; wird sie es nach einem Jahre, nach 6 Monaten, nach einem Monat auch noch seyn? Ist nicht gerade bei der Berliner Börse, welche dermalen in Aktien die ungewissen Hoffnungen höher bezahlt und mehr damit agiotirt, als irgend eine andere beträchtliche Börse Europa's, zu besorgen, daß eine Reaktion um so sicherer und fühlbarer eintreten werde? Wie tie würden wohl die Staatsschuldscheine fallen, wenn die Aktien, welchen der nämliche Zinsfuß, und außerdem noch die Hoffnung auf größere Rente, vom Staate zugesichert ist, unter pari sich stellen? Da Niemand auf diese Fragen beruhigende Antworten mit überzeugenden Gründen geben kann, so dürfte die starke Vermehrung der garantirten Aktien nur um so bedenklicher seyn.

4. Die Bahn wird entweder als Maximum nur die garantirten $3\frac{1}{2}$ Procent Zinsen, oder sie wird mehr aufbringen. Im ersteren Falle hätte freilich der Staat durch Unterbringung der Aktien zum pari Kurse ein gutes Geschäft gemacht, wenn nicht die oben angeführten Nachteile zu berücksichtigen wären, und wenn nicht in der Wirklichkeit der alsdann sich herausstellende Verlust des Publikums, dessen Hoffnung auf größere Zinsen als $3\frac{1}{2}$ Procent fehlschlug, ein Verlust für die Nation, folglich auch für den Staat wäre. Im andern Falle aber, wenn die Rente nur einigermaßen wesentlich die garantirten Zinsen übersteigt, würde der Staat ein unvortheilhaftes Geschäft gemacht haben, indem er nach den gestellten

Bedingungen den Aktionären nicht allein die unbedingte Garantie des gewöhnlichen Landes-Zinsfußes gewährt, sondern ihnen auch den Überschuss der Zinsen, wenn dieser $1\frac{1}{2}$ Procent beträgt, ganz, und wenn er mehr beträgt, zu $\frac{1}{3}$ überläßt. Hiergegen wiegt der momentane Gewinn des Staates, daß er eine auf so unsortheilhafte Bedingungen freite Staatsschuld zum pari Kurse, mithin nur einige Procent höher als er eine Schuld mit $3\frac{1}{2}$ Procent unveränderlicher Zinsen emittirt haben würde, sehr wenig, nämlich nur etwa $\frac{1}{8}$ Procent auf die Zinsen gerechnet.

5. Mir hat es nicht gelingen wollen, bei den gestellten Bedingungen des Staates eine gute und zweckmäßige Organisation der Verwaltung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft auszuweisen. Die Möglichkeit will ich zwar nicht bestreiten; doch scheint es mir, daß wo gegenseitige ineinandergreifende wesentliche Interessen für zwei ganz getrennt seyn sollende Unternehmungen fehlen, auch die erste Bedingung zur Begründung einer guten gesellschaftlichen Organisation mangelt.
6. Dieser letztere Umstand, verbunden mit den im II. Abschnitte dargestellten Verhältnissen, macht es nicht nur möglich, sondern sogar nicht unwahrscheinlich, daß die General-Versammlung die gestellten Bedingungen nicht unbedingt annehme. Hieraus dürfte ein Aufenthalt in der zur schnellen Ausführung der Bahn sehr notwendigen Einrichtung der dafür zu bildenden Bau-Verwaltung entstehen. Dies letztere würde selbst dann leicht eintreffen können, wenn die Gesellschaft auf die Bedingungen eingeht; denn die Inkorporation der neuen Aktionäre und die Bildung der neuen Verwaltungs-Organen der Gesellschaft ist, nach Dem was unter 5 angeführt, in jedem Falle eine Aufgabe, die Zeit erfordert.
7. Wenn die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Bahn nicht ausführt, so zerfallen die Verträge, durch welche in mehreren Städten erhebliche Beiträge zu den Grundentschädigungskosten gesichert sind.
8. Endlich wird es an und für sich auch als Nachtheil zu betrachten seyn, wenn Seitens des Staates die aufgestellten Bedingungen, gegenüber der Rheinischen Eisenbahngesellschaft festgehalten würden. Denn gewiß vermeidet das Gouvernement, wo es irgend möglich ist, gern die im II. Abschnitte dargestellten Mißverhältnisse.

B. Erster Vorschlag des Unterzeichneten.

Dieser Vorschlag beruht auf der Voraussetzung, daß es vielleicht dem Staate nützlich erscheinen könnte, die Gesellschaft an möglichen Zinsen-Verlusten zu betheiligen. Dies ist nach dem Vorschlage in einem solchen Maße geschehen, daß die Gesellschaft

die ihr etwa zur Last fallenden Verluste zu bezahlen im Stande seyn würde, und daß sie für die Übernahme der Betheiligung am Verluste durch eine wesentliche Verstärkung der Wahrscheinlichkeit des Gewinnes Entschädigung findet; dieses letztere, indem das Kapital, auf welches Gewinn und Verlust der Gesellschaft zu berechnen ist, um den fünften Theil des wirklichen Bedarfs vermindert wird. Diesen Theil übernimmt der Staat wie es in der Beilage I sub B erläutert ist.

Die wesentlichste Unterscheidung dieses Vorschlages von den Bedingungen des Staates besteht darin: daß die $\frac{1}{4}$ des Kapitals nicht durch Aktien-Zeichnungen, sondern durch eine Anleihe der Gesellschaft mit Staats-Garantie beschafft werden; daß hiergegen der Staat $\frac{1}{4}$ der Rente, die sich über die Zinsen von $3\frac{1}{2}$ Procent des Gesellschafts-Kapitals ergibt, zu beziehen hat, und daß die Rheinische Eisenbahngesellschaft wirkliche Unternehmerin der Köln-Mindener Bahn ist, wenn auch nur mit sehr schwacher Betheiligung am Gewinn.

C. Zweiter Vorschlag des Unterzeichneten.

Dieser Vorschlag unterscheidet sich von dem vorhergehenden nur dadurch: daß dem Staate eine noch größere Betheiligung am Gewinn eingeräumt wird, die Gesellschaft dagegen nicht am Verluste partizipirt, und daß zur Berechnung des Gewinns das ganze Kapital (nicht $\frac{1}{4}$) als Basis dient.

Dieser Vorschlag empfiehlt sich durch seine Einfachheit und seine Ähnlichkeit mit den Bedingungen des Staates.

D. Vergleichung der Nachtheile und Vortheile der Bedingungen A mit den Vorschlägen B und C.

Bei Prüfung der Anlage I wird sich die Überzeugung schnell und lebhaft aufdrängen, daß die Vorschläge B und C viel, sehr viel vortheilhafter für den Staat sind, als die Bedingungen A, und daß alle die obep sub A 1 bis 8 angeführten Nachtheile, bei Annahme eines der beiden Vorschläge, beseitigt seyn würden.

Inbesondere mache ich darauf aufmerksam, daß, wenn diese Annahme erfolgt, alsdann die in der Organisation der Verwaltung der Gesellschaft erforderlichen Abänderungen leicht gefunden und zweckmäßig und gut bewirkt werden können. In der Anlage II*) sind die in dieser Hinsicht zu machenden Abänderungen, nach Analogie der mir von dem Geheimen Ober-Finanzrath Herrn von Pommer-Esche bei der mündlichen Verhandlung über

*) Wegen Zeitmangels ist es unmöglich, diese Anlage mit gegenwärtigem Berichte zu drucken; doch soll sie, wenn es irgend angeht, den Aktionären bei der General-Versammlung, noch besonders gedruckt, nachgeliefert werden.

die Bedingungen A angebotenen Erfordernisse der gesellschaftlichen Verwaltungen-Einrichtungen in Vorschlag gebracht.

Seitens des Staates wird so großer Werth auf die schnelle Ausführung der Köln-Mindener Bahn und auf die baldigste Beendigung der Einleitungen dazu gelegt. Also dürfte auch der Umstand sehr zu berücksichtigen seyn, daß, wenn der Staat einen meiner Vorschläge gutheißt, er mit einer an moralische Gewisheit gränzenden Wahrscheinlichkeit auf die Annahme Seitens der General-Versammlung rechnen darf*); daß mithin die langen Verhandlungen wegen Ausführung der Köln-Mindener Bahn in wenigen Wochen beendet seyn würden, um alsdann unverzüglich zur Organisation der Bau-Verwaltung zu schreiten und noch im nächsten Herbst mit den Erdarbeiten zu beginnen und für die Beschaffung der zu großen Bauwerken erforderlichen Materialien zu sorgen.

Gegen alle diese Vortheile ist nur ein einziger scheinbarer Nachtheil zu erwägen. Dasjenige Kapital, welches nach den Bedingungen des Staates durch Aktien aufgebracht werden soll, wird auf diese Weise höchst wahrscheinlich leicht zum pari Kurse zu haben seyn; nach meinen Vorschlägen zu festem Zinsfuß geliehen, wird dagegen die Unterbringung Kurs-Verlust und Negociationskosten veranlassen. Gemäß eingezogener Erkundigung bei Männern vom Fach ist darauf zu rechnen, daß dieser Verlust, wenn nicht besonders ungünstige Börsen-Verhältnisse eintreten,**) fünf Prozent nicht übersteige.

Diese 5 Prozent sind aber nicht ganz zu berechnen, weil eine Kompensation stattfindet. Es sind nämlich die Zinsen während der Bauzeit zum Zinsfuß von 4 Prozent, im Ganzen zu 8 Prozent, übereinstimmend von den technischen Ministerial-Kommissarien mit mir veranschlagt; da nach den Bedingungen A der nämliche Zinsfuß während der Bauzeit gilt, so vermindern sich die Zinsen um den achten Theil, also um 1 Prozent, wenn das Geld zu 3½ Prozent von vornherein geliehen wird. Der wirkliche Unterschied beträgt mithin nicht 5 sondern nur 4 Prozent.

In der Tabelle, Anlage I, ist nachgewiesen, wie wenig dieser Unterschied von 4 Prozent auf die ¼, des erforderlichen Kapitals im Ganzen einwirkt; selbst wenn nur ¼, Prozent über die Zinsen verdient wird, so steht sich der Staat schon besser bei meinem Vorschlage C als bei den Bedingungen A.

Das Resultat der in diesem Abschnitte enthaltenen Erörterungen läßt sich in folgende wenige Worte zusammenfassen.

Nimmt das Gouvernement nur einige Rücksicht auf das im II. Abschnitte dargestellte Verhältniß des Staates zur Rheinischen

Eisenbahn-Gesellschaft, so wird es in jedem Falle einen meiner Vorschläge den Bedingungen A vorziehen.

Berücksichtigt aber das Gouvernement allein die finanziellen Vortheile oder Nachtheile, so wird es :

- a. nur in dem Falle die Bedingungen A festhalten, wenn es gar kein Vertrauen auf die Rentabilität der Bahn hegt, dergestalt, daß nach seiner Ansicht nicht einmal Hoffnung zur Erlangung einer durchschnittlichen Rente von ¼, Prozent über die Zinsen von 3½, Prozent vorhanden wäre,
- b. dagegen gewiß auf einen meiner Vorschläge eingehen, wenn die Erlangung einer durchschnittlichen Rente von ¼, Prozent oder mehr über die Zinsen von 3½, Prozent für wahrscheinlich erachtet wird.

IV. Verschiedene einzelne Konzessions-Bedingungen.

1. Die außerordentlichen Kosten, welche durch Hereinführung der Bahn in die Festungen Deuß und Minden resp deren Rayons entstehen, sind so eigenthümlicher Art, daß solche nach meiner Überzeugung in jedem Falle vom Staate bestritten werden, und nicht dem Gesellschafts-Kapitale zur Last fallen müssen*).

2. Nach gemachten Erfahrungen beansprucht die Königliche Steuer-Behörde mitunter, daß eine Eisenbahn-Gesellschaft Kosten für steuerliche Einrichtungen an den Bahnhöfen trage. Der Natur der Sache nach darf dies nach meiner Ansicht nicht der Fall seyn, und es wird daher die Bitte gestellt: daß, wenn auch nicht in der Konzession, doch in einer Bescheidung Sr. Excellenz des Herrn Finanzministers eine beruhigende desfallige Zusage ertheilt werden möge**).

3. Es erscheint dem Unterzeichneten als höchst nützlich, daß der Staat sämtliche ihm gehörige, zur Eisenbahn-Anlage erforderlichen Grundstücke unentgeltlich der Gesellschaft abtrete***). Nicht nur weil

*) In dem hohen Reskripte vom 17. Mai 1842 ist die Annahme dieses Grundsatzes in Aussicht gestellt.

**) Der Antrag ist hervorgerufen durch die von der Königl. Provinzial-Steuer-Direktion zu Köln gemachte Forderung, daß die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft auf ihre Kosten mehre Einrichtungen und Anlagen für steuerliche Zwecke herstellen solle.

*** In dem hohen Reskripte vom 17. Mai 1842 wurde zur Bewilligung dieser Unterstützung Hoffnung gemacht. Zu 1, 2 und 3 ist im Allgemeinen noch zu bemerken, daß die hier in Anspruch genommenen Zugeständnisse überhaupt im Verhältniß zum Gesamt-Kapitale unerheblich sind, und daß der Staat dabei nur sehr wenig in dem Falle opfert, wenn einer meiner Vorschläge, nach welchen er am stärksten an dem Gewinne theilhaftig ist, angenommen wird.

*) Für den Vorschlag B jedoch mit dem Vorbehalte, daß der Staat die im Abschnitt IV unter 4, 8, 9, 10 und 12 beantragten Modifikationen der Bedingungen gewährt.

**) Je weniger Aktien, die für Agiotage und Schwinbel weiten Spielraum lassen, freier werden, um destoweniger ist nach der Ansicht jener Männer das Eintreten solcher ungünstigen Verhältnisse zu besorgen.

dies, besonders bei einer nicht wohlfeil herzustellenden Eisenbahn, eine angemessene Unterstützung ist, sondern auch, weil durch das Beispiel des Staates die an Gemeinden und Privat-Personen zu leistenden Grund-Entschädigungen sich beträchtlich vermindern dürften, so daß wahrscheinlich der Staat sich hierbei besser steht, als wenn er Entschädigung für die von ihm abzutretenden Grundstücke verlangt*).

4. Zum § 5 der Bedingungen des Staates.

Der Reservefonds muß nach meiner Meinung nur für außerordentliche und unvorherzusehende Fälle dienen, und also dafür nur ein gewisser Theil von dem Gewinn, (der sich über $3\frac{1}{2}$ Prozent ergebenden Rente,) vorweg genommen werden. Wenn im Ganzen zu diesem Zweck nach und nach 200,000 Thlr. bestimmt werden, so erscheint mir dies genügend. Damit die hierfür aus dem Gewinne zu normirende Quote nicht zu larg bemessen werde, wird die Bestimmung hinreichen, daß nicht die General-Versammlung, sondern die Direktion mit Genehmigung des Administrationsrathes hierüber zu beschließen hat; zumal in diesen beiden Behörden nach der zu treffenden Verwaltungs-Einrichtung das Interesse des Staates hinreichend repräsentirt ist.

Dagegen wird zu den Ausgaben, welche vorweg aus dem aufkommenden Ertrage genommen werden, noch die Erneuerung des Betriebs-Inventariums hinzuzusetzen seyn.

5. Zum § 12 der Bedingungen des Staates.

Denjenigen Personen, welche nach den im Jahre 1841 aufgestellten Bedingungen zur Vermehrung des Aktien-Kapitals der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft behufs Weiterführung ihrer Bahn bis zur Gränze bei Minden Aktien gezeichnet haben, ist das eingezahlte $\frac{1}{2}$ Procent zurück zu erstatten, wenn sie nicht Aktionäre bleiben wollen oder bleiben können; sonst aber ist dieses $\frac{1}{2}$ Procent auf die zuerst einzuzahlenden 10 Procent in Anrechnung zu bringen.

Sämmtliche von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bis zur vollständigen Konstituierung des neuen Unternehmens aufgewendete Kosten der Vorarbeiten und Vorverhandlungen sind, so weit es noch nicht geschehen, vom Staate zu ersetzen.

Die beiden vorstehenden Anträge sind so in der Natur der Verhältnisse und in der Billigkeit begründet, daß eine nähere Motivierung wohl nicht erforderlich seyn wird.

6. Die Kosten desjenigen Theiles der Central-Verwaltung, welcher gemeinsam für die Bahn von Köln nach der Belgischen Gränze und für die Bahn von Köln nach der Gränze bei Minden ist, fallen in der Berechnung zu einem Viertel der ersten Bahn und zu drei Viertel der andern zur Last.

*) Mit Ausnahme des Exerzierplatzes zu Deuß (circa 8 Morgen) und einiger dazu gehörigen Gebäude von unbeträchtlichem Werthe, wird meines Wissens die Eisenbahn nur an wenigen Stellen Grundeigenthum des Staates in Anspruch nehmen, so daß das Objekt im Ganzen verhältnißmäßig klein seyn dürfte.

Das vorstehend beantragte Verhältniß ist das ungefähre der Meilenzahl.

7. Zu §§ 14 und 15 der Bedingungen des Staates.

In welcher Weise nach meiner Ansicht die Einwirkung des Staates auf die Verwaltung am zweckmäßigsten begründet werden könne, geht aus der Anlage II hervor.

8. Zu § 16 der Bedingungen des Staates.

Da das Gouvernement einen starken Einfluß auf die von der General-Versammlung vorzunehmenden Wahlen, und abgesehen hiervon, auch auf die Beschlüsse der Direktion und des Administrationsrathes nach Maßgabe der zu treffenden gesellschaftlichen Organisation ausüben wird, so scheint die vorbehaltene Genehmigung des Königl. Finanzministeriums für den Tarif und für jede Abänderung desselben, nicht nöthig zu seyn. Diese Bestimmung ist nach meiner Ansicht aber auch aus dem Grunde zu modifiziren, weil sie, in Verbindung mit der stipulirten so starken Einwirkung des Staates auf die gesellschaftliche Verwaltung, das Interesse der Aktionäre ganz und gar in das Ermessen der Staatsverwaltung legt; so daß diese, späterhin etwa veranlaßt durch eine veränderte Auffassung des Eisenbahnwesens, leicht die Aktionäre zur Abtretung der Bahn an den Staat indirekt zwingen kann.

Soll aber nur durch die fragliche Bestimmung das Publikum vor ungebührlich hohen Tarifföhen geschützt werden, so ist dies durch Festsetzung eines Maximums der Fahrpreise vollständig zu erreichen, wie es auch in Beziehung auf den Güter-Tarif in der Verhandlung vom 31. März 1842 angenommen wurde.

Bei Festsetzung des Maximums wird davon auszugehen seyn, daß in volkwirtschaftlicher Beziehung niedrige Transportpreise viel wichtiger für Güter als für Personen sind. Deshalb wurde auch in der oben erwähnten Verhandlung um so mehr von der Festsetzung eines Maximums der Personen-Transportpreise Abstand genommen, als das eigene Interesse der Gesellschaft gegen die Annahme eines exorbitanten Personen-Transport-Tarifs streitet; dagegen wurde für Güter das Maximum des Transportpreises pro Zoll-Centner und Meile im Durchschnitt auf 6 Pfg. festgesetzt, mit Ausnahme jedoch der Eil- und Passagier-Güter, des Viehes, der Equipagen und überhaupt solcher Gegenstände, die ihrer Gestalt oder ihres Volumens wegen nur mit besondern kostspieligen Vorrichtungen zu transportiren sind.

Um einen mäßigen Güter-Tarif völlig zu sichern, schlage ich vor daß bestimmt werde :

das Maximum des Güter-Transport-Preises pro Zollcentner und Meile wird für alle Güter, mit alleinigem Ausschluß der zu transportirenden Equipagen, für die ersten drei Betriebs-Jahre auf 6 Pfg., für die folgenden Betriebs-Jahre auf $5\frac{1}{4}$ Pfg. im Durchschnitt festgesetzt; dergestalt daß, wenn nach dem Resultate eines abgelaufenen Betriebs-Jahres dieser Durchschnitt überschritten ist, alsdann eine solche Herabsetzung in den Transportpreisen vorgenommen werden

muß, daß wenn dieselben auf die im abgelaufenen Betriebs-Jahre stattgefundenen Transporte angewendet wären, eine Überschreitung des Maximums nicht eingetreten seyn würde*).

Insofern das Gouvernement an einer Bestimmung über den Personen-Transport-Tarif festhält, schlage ich vor, daß festgesetzt werde:

Die Gesellschaft darf die Personen-Transport-Preise nicht höher stellen, als im Durchschnitt pro Person und Meile:

6 Sgr. für die 1ste Wagenklasse,

4½ „ „ „ 2te „

3 „ „ „ 3te „

Auf der Rheinischen Eisenbahn ist der Personen-Tarif um 5 bis 6 Procent höher als vorkstehendes Maximum; auf der Berlin-Frankfurter Bahn, die eigentlich nur zwei Wagenklassen hat, ist der Tarif im Durchschnitt noch höher, als auf der Rheinischen Bahn. Das Maximum ist ein wenig niedriger als die Preise auf der Leipzig-Dresdener Bahn, dagegen ein wenig höher, als auf den Berlin-Anhaltischen und Magdeburg-Leipziger Bahnen. In der Wirklichkeit wird meiner Meinung nach, wie ich es im VI. Abschnitt darstelle, der Tarif beträchtlich niedriger, als das Maximum seyn müssen; als solches erscheint es aber gewiß sehr mäßig.

9. Zu § 17 der Bedingungen des Staates.

Mit dem Grundsatz bin ich einverstanden, daß das Gouvernement den Fahrplan für die vom Rheine nach Berlin und umgekehrt durchgehenden Züge festsetzen, und daß es überhaupt von der Gesellschaft die Anordnung von Zügen zu gewissen Zeiten verlangen könne. Dann muß aber nach meiner Ansicht zugleich bestimmt werden, daß der Staat die besonderen Kosten oder den Schaden der Gesellschaft ersetze, welche daraus entstehen können, wenn das Gouvernement in seinem Interesse, — z. B. um die Post ohne Aufenthalt zu befördern, — die Züge nachtheilig für die Gesellschaft anordnet. Es könnte sich ja leicht treffen, daß jede Nacht in beiden Richtungen zwischen Köln und Minden Züge im Auftrage des Gouvernements befördert werden müßten, die der Gesellschaft viel Schaden brächten. Es wird also nicht zu bestreiten seyn, daß wenn nicht mit dem obigen Grundsatz verbunden wird, daß der Staat den event. daraus entspringenden Nachtheil der Gesellschaft zu ersetzen habe, alsdann ihr Interesse gänzlich dem Staate überantwortet wird.

*) Im Jahre 1842 trug jeder Zentner pro Meile ein:

auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn. . . 6,30 Pfg.;

„ „ Magdeburg-Leipziger „ . . . 6,60 „

„ „ Berlin-Anhaltischen „ . . . 6,80 „

auf der Eisenbahn von Köln nach Aachen

exclusive Eilgut und Personen-Gepäck . . 5,30 Pfg.

Hieraus ist ersichtlich, daß das Gouvernement durch Festsetzung des vorgeschlagenen Maximums das Publikum gegen Ubertreibung hinreichend sichern werde.

Die etwaige Einwendung, daß die Kosten oder der Schaden schwer zu schätzen seyn, wird dadurch beseitigt, daß dies durch Schiedsrichter hier eben so gut geschehen kann, wie in England die vom Gouvernement den Eisenbahn-Gesellschaften für die Beförderung der Posten zu zahlende Entschädigung ebenfalls durch Schiedsrichter festgesetzt wird.

Mein Antrag geht also dahin, daß der § 17 der Bedingungen des Staates nach vorstehenden Bemerkungen abgeändert werde.

10. Auch in den Bestimmungen des § 18 der Bedingungen des Staates muß ich aus ähnlichen Gründen, wie die sub 8 und 9 angeführten, eine Abänderung erbitten.

Diese müßte nach meiner Ansicht darin bestehen, daß die Befugniß des Staats zur Übernahme der Betriebs-Verwaltung davon abhängig gemacht werde, daß vorgängig Nachlässigkeit, Fahrlässigkeit oder Unfähigkeit in dieser Verwaltung durch ein schiedsrichterliches Urtheil der Direktion der Gesellschaft zur Last gelegt würde.

11. Obgleich es sich eigentlich von selbst versteht, daß sowohl bei den Bedingungen des Staates, wie bei meinen Vorschlägen der § 38 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 außer Kraft tritt, so ist dies doch nach meiner Meinung in der Konzession auszudrücken, weil dieselbe als Vertrags-Verhältnis überall auf dem Boden des Rechts ruhen muß.

12. Die Zweigbahnen. Nach der hohen Verfügung vom 23. Mai d. J. werden die Zweigbahnen nach Ruhrort und nach Mülheim an der Ruhr von der Haupt-Unternehmung ausgeschlossen, indem es den beiden Städten überlassen bleiben soll, für die Herstellung dieser Zweigbahnen selbst zu sorgen.

Von der Verbindungs-Bahn des Duisburger Bahnhofes mit dem Duisburger Hafen ist in jenem hohen Rescripte keine Rede; sie ist aber nicht mit in die Kosten aufgenommen, und also stillschweigend ebenfalls ausgeschlossen worden.

Die Eisenbahn würde schlecht ihren staatl. Zweck, der zum großen Theil auf Beförderung der Produktion und Industrie gerichtet ist, erfüllen, wenn sie sich nicht, wo es so leicht wie im vorliegenden Falle geschehen kann, in unmittelbare Verührung mit Hauptpunkten der Industrie und mit den Häfen setzte, in welchen ein beträchtlicher Theil der Landes-Produkte seinen Absatz finden muß.

Vorstehende Ansicht, deren Richtigkeit wohl nicht bestritten werden dürfte, paßt ganz auf die drei genannten Zweigbahnen, deren Ausführung auch von den technischen Ministerial-Kommissionen, so viel mir bekannt, als nothwendig vorausgesetzt worden ist.

Zur Unterstützung meines Antrags, daß diese Zweigbahnen von vornherein in den Hauptplan mit aufgenommen werden mögen, insofern die betreffenden Städte in angemessener Weise zu den Grund-Entschädigungskosten beitragen, führe ich noch Folgendes an:

a. Mülheim an der Ruhr hat kontraktlich, gegenüber der

Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, wesentliche Kosten-Beiträge zur Zweigbahn, insbesondere zu den Grundentschädigungen übernommen;

- b. Ruhrort wird gewiß bereit seyn, ebenfalls zu den Grund-Entschädigungen beträchtlich beizutragen;
- c. Duisburg hat sich zur Tragung sämmtlicher Grund-Entschädigungen in der ganzen Bürgermeisterei und auch noch zu anderweiten Beiträgen gegen die Gesellschaft verpflichtet, so daß durch die Erfüllung der Gegenverpflichtung, — den Bau der Zweigbahn nach dem Duisburger Hafen, — schwerlich eine erhebliche Kostenvermehrung für die Gesellschaft eintritt; (denn dieser würden die Grund-Entschädigungen, wenn sie solche selbst zu leisten hat, gewiß weit mehr kosten als der Stadt Duisburg);
- d. es wird für die Rentabilität der Hauptbahn nützlicher seyn, wenn die gedachten Zweigbahnen, (die auch wohl an und für sich rentiren mögen), von der Gesellschaft ausgeführt werden, als wenn dies nicht geschieht.

(Hier folgen noch einige Punkte, die vorzugsweise das staatliche Interesse betreffen, und hier übergangen werden können.)

V. Das erforderliche Kapital für Baukosten und Betriebsmittel.

In meinem vorigjährigen Berichte kam es nach damaliger Lage der Angelegenheit vorzüglich darauf an, ein Maximum der Kosten darzustellen, für welches ich mit meinem Rufe und meiner Ehre mich verbürgen konnte. Es war um so nothwendiger, diesen Gesichtspunkt festzuhalten, als damals noch nicht von einer unbefristeten Zinsen-Garantie des Staates, sondern nur von einer solchen Kombination die Rede war, nach welcher die unternehmende Gesellschaft einen Theil des möglichen Verlustes zu übernehmen hatte. Hierbei kam es also sehr darauf an, der noch vor einem Jahre so allgemein herrschenden Meinung: jede Eisenbahn koste mehr als wozu sie veranschlagt sey, zu begegnen, und überhaupt jede Besorgniß vor Überschreitung des Maximums zu beseitigen.

Jetzt ist das Verhältniß ganz anders. Der Staat garantirt die Zinsen; die erforderlichen Geldmittel werden in jedem Fall gesichert; sodann ist die Meinung des Geld-Publikums, vorzüglich im nördlichen Deutschland und ganz besonders auf der Berliner Börse, für Eisenbahn-Unternehmungen seit einiger Zeit so außerordentlich günstig geworden, daß viele Personen, ohne von den Kosten und der muthmaßlichen Rentabilität der Köln-Mindener Bahn etwas zu kennen, doch zu Aktien-Zeichnungen dafür sich herandrängen.

Dies darf zwar, da ich es als Pflicht erachte, weder dem Staat, noch der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, noch dem

Publikum etwas anderes als meine Überzeugungen mitzutheilen, mich nicht veranlassen, die Kosten jetzt absichtlich niedrig anzugeben; aber es ist kein Grund mehr vorhanden, ein Maximum in der oben bezeichneten Art hinzustellen. Es genügt vielmehr, wenn ich meine Ansicht von den muthmaßlichen Kosten aufrichtig ausspreche, und es kommt nun nicht mehr darauf an, ob demnächst in der Wirklichkeit eine Differenz von einigen hundert Tausend Thalern entstehen möge.

Von den beiden Linien über Hamm oder über Soest wird Eine vom Gouvernement später festgesetzt. Die Kosten-Verhältnisse beider Linien sind sich sehr ähnlich, weshalb nur die von Einer dargestellt zu werden brauchen, welches hier für die Soester Linie geschehen soll.

Da noch nicht feststeht, nach welchem Punkte der Gränze bei Minden die Bahn geführt werden soll, so mögen die Kosten für die Strecke von Minden bis zur Gränze, auf welcher in keinem Fall sehr kostspielige Bauten vorkommen, einstweilen unberücksichtigt bleiben.

Baukosten.

Nach meinem vorigjährigen Berichte, (Anlage XIV Rubr. 30, 31, 32 desselben,) ist das Maximum der Kosten, mit Ausschluß der Zweigbahnen anzunehmen zu 13,636,000 Thlr. die technischen Ministerial-Kommissarien haben

bei der von ihnen vorgenommenen Revision

diesen Betrag reduziert auf..... 12,137,000 „

mithin ist der Kosten-Überschlag vermindert um 1,499,000 Thlr.

Die vorstehenden Beträge sind für das vollständige Planum zu zwei Geleisen, jedoch nur mit Oberbau für Ein Geleise verstanden.

Schon im vorigjährigen Berichte habe ich die Ansicht ausgesprochen, daß an dem von mir aufgestellten Maximum der Kosten, bei zweckmäßig angeordneter Ausführung zu ersparen seyn werde; es sollte ja, wie oben bemerkt, ein wirkliches Maximum, nämlich eine solche Summe seyn, die im schlimmsten Falle ausreiche. Gern schließe ich mich daher der Ansicht der technischen Ministerial-Kommissarien bei den meisten von ihnen vorgenommenen Kosten-Reduktionen an; bei den folgenden ist dies jedoch nicht der Fall.

- a. Unterhaltung der Dämme und der Böschungen während der ersten zwei Jahre.

Nach den Erfahrungen in Belgien und auf der Rheinischen Bahn sind die vorgenommenen Reduktionen zu stark. Diese Erfahrungen sind aber für die Köln-Mindener Bahn eher maßgebend, als die auf den Bahnen der Provinzen Brandenburg und Sachsen; denn es kommen hier weder so starke Erdarbeiten wie an mehreren Stellen der Köln-Mindener Bahn, noch in Be-

ziehung auf die Unterhaltung der Dämme und Böschungen so ungünstige Bodenarten vor, wie zwischen Unna und Lippstadt und zwischen Bielefeld und Herford.

b. Brücken, Brückthore, Durchlässe und Wege-Übergänge.

Die hierauf vorgenommene Reduktion von ungefähr 23 Procent erachte ich zu beträchtlich, besonders deshalb, weil dabei nicht berücksichtigt worden ist, daß meine Ansätze auf der durch Er-fahrung zur Gewissheit erhobenen Voraussetzung beruhen, daß bei der Ausführung die Zahl der Brückthore, Durchlässe und Wege-Übergänge größer sich herausstellt, als nach den Überschlä-gen. Die an den einzelnen Bauwerken zu machenden Ersparungen werden also zum Theil durch Vermehrung dieser Werke hin-weggenommen.

c. Bahnhöfe, Haltestellen und Koaksöfen.

In dem, Seite 17 meines vorigjährigen Berichts, erwähnten Nachweis habe ich selbst eine Ersparung von circa 22 Procent auf diese Kosten angegeben. Die technischen Ministerial-Kom-missarien sind darin viel weiter gegangen, denn sie haben um 48 Procent reduziert. Als Basis dieser Kosten-Verminde-rung nehmen sie an, daß die Bahnhöfe und Koaksöfen der Berlin-Anhaltischen Bahn 33,000 Thlr. pro Meile gekostet haben. Dies ist indessen insofern nicht richtig, als dieser Ansaß nicht die für die Bahnhöfe aufgewendeten Kosten für Grunderwerb*), Erdar-beiten und alle Neben-Gelände enthält, welche Kosten nach meinen Überschlügen nicht unter andern Titeln aufgeführt, sondern in der Schätzung der Bahnhofsanlagen mitbegriffen sind. Auch insofern ist in jenem Ansaße eine Unrichtigkeit enthalten, als später auf der Anhaltischen Bahn noch für Bahnhöfe etwa 50,000 Thlr. verwendet wurden, welche unberücksichtigt geblieben sind. Die wirklichen Kosten belaufen sich also, wenn auf dieser Bahn von den nämlichen Vorderfällen wie in meinen Überschlügen ausge-gangen wird, beträchtlich höher. Abgesehen hiervon paßt der angelegte Maßstab der Anhaltischen Bahn überhaupt nicht, weil auf der Köln-Mindener, nach dem Verhältnis der Meilenzahl gerechnet, weit mehr Bahnhöfe und Haltestellen anzulegen sind. Wenn die technischen Ministerial-Kommissarien zur Motivirung der vorgenommenen starken Reduktion ferner auf noch andere Bahnen Bezug nehmen, so gelten auch hierfür die vorstehenden Gegenbemerkungen. Insbesondere ist hinsichtlich der Bezugnahme auf die Belgischen Bahnen zu bemerken, daß auf denselben manche Bahnhöfe nicht vollendet, und dafür, — nach Ausweis der von den Belgischen Kammern geforderten Kredit Bewilligun-gen, — noch bedeutende Summen zu verausgaben sind.

*) Nur bei dem Bahnhofe zu Berlin sind Grunderwerb und Erdarbeiten mit in die Kosten aufgenommen.

d. Außerordentliche Kosten.

Bei der starken hierauf angewendeten Reduktion ist eine Posi-tion, die muthmaßlichen Kosten einer Verbindung der Köln-Mindener Bahn mit dem Bahnhofe der Düsseldorf-Eberfelder Bahn zu Düsseldorf, gänzlich gestrichen worden, womit ich mich nicht einverstanden erklären kann. Denn es ist im Allgemeinen eine Verkennung des Zwecks und des Nutzens der Eisenbahnen, wenn nicht eine Schienen-Verbindung diejenigen Bahnen ver-einigt, die an einer Stadt zusammentreffen; in dem hier in Rede stehenden Falle würde ich es vorzüglich nachtheilig erachten.

Die Möglichkeit der Ausführung zu den von den technischen Ministerial-Kommissarien normirten Kosten will ich zwar nicht in Abrede stellen, muß aber doch nach den vorstehenden Be-merkungen über einzelne Ansätze meine Meinung dahin ausspre-chen: daß wenn der Bau solide und zweckentsprechend in 3 bis 4 Jahren bewirkt werden soll, dafür ungefähr eine halbe Million Thaler mehr zu veranschlagen seyn wird. Hiernach ergibt sich in runder Summe ein Betrag von 12,650,000 Thlr. nach Abschnitt IV sub 12 rechne ich drei Zweig-

bahnen hierzu mit..... 500,000 „

Zusammen... 13,150,000 Thlr.

Es ist nicht meine alleinige Ansicht, sondern die einstimmige Überzeugung aller erfahrenen Eisenbahnbetriebs-Beamten,*) daß auf dieser Bahn von vornherein auf die Anlage des Doppel-Gelaises gerechnet werden müsse, weshalb ich die Kosten dafür hier mitaufnehme.

Die Schienen, nach dem Gewichte gerechnet, kommen in Folge der niedrigen Eisenpreise zwar weit wohlfeiler als frü-herhin zu stehen; indessen haben vielfache Erfahrungen in dem-jenigen Lande, wo die Eisenbahnen am ältesten sind, in England, herausgestellt, daß es vortheilhaft ist, die Schienen schwerer als früher zu nehmen. Auf meiner letzten Reise in jenem Lande nahm ich wahr, daß in neuerer Zeit überall eine Schwere von 22 bis 28 Pfund für den laufenden Fuß Schienen angenom-men wurde. Nicht nur aus diesem Grunde, sondern auch des-halb, weil eine gute Fundamentirung der Schienen zur Herstel-lung einer soliden und ebenen Bahn, folglich zur Verminde-rung der Unterhaltungskosten der Lokomotiven und Wagen wes-sentlich beiträgt, nehme ich für das Doppel-Gelaise nicht we-niger als 75,000 Rthlr. pro Meile an, ungeachtet die Arbeiten des Oberbaues des zweiten Gelaises etwas wohlfeiler als die des ersten zu bewirken sind.

*) Im VI. Abschnitt wird über die Nothwendigkeit des Doppel-Gelaises noch ein Mehreres gesagt.

Das Doppel-Gelise der 36 Meilen Hauptbahn beträgt also zu 75,000 Rthlr. pro Meile..... 2,700,000 Rthlr.:
 Dazu die oben angegebenen Baukosten des
 Planums und des ersten Geleises mit... 12,650,000 „

Die vollständige Herstellung der Doppel-
 geleisigen Hauptbahn ist hiernach anzuneh-
 men zu..... 15,350,000 Rthlr.;

Hierzu die Kosten der Zweigbahnen, die
 wahrscheinlich mit einem Geleise eine ge-
 raume Zeit ausreichen, mit..... 500,000 „

Die sämmtlichen Baukosten betragen also... 15,850,000 Rthlr.
 Betriebsmittel.

Das erforderliche Kapital für Lokomotiven, Wagen, Ausstat-
 tung der Werkstätten, Utensilien aller Art und Materialien-
 Borräthe muß ich auf ungefähr 1,300,000 Rthlr. veranschla-
 gen; eine Summe, die ebenfalls nach dem Urtheile eines erfah-
 renen Betriebsbeamten nothwendig ist*). Hierzu wird noch zu-
 zurechnen seyn: der Kostenbetrag einer Dampfzucht zur Ver-
 bindung des Bahnhofes in Deuz mit dem der Rheinischen Ei-
 senbahn in Köln, zum Belaufe von 50,000 Rthlr.

Für die Betriebsmittel sind daher im Ganzen zu rechnen :
 1,350,000 Rthlr.

Die Köln-Mindener Bahn wird also, mit Ausschluß der
 Strecke von Minden bis zur Gränze, ausgerüstet mit den er-
 forderlichen Betriebsmitteln, vollständig hergestellt zu veran-
 schlagen seyn auf : 17,200,000 Rthlr.

Unter Berücksichtigung der von den Gemeinden übernomme-
 nen und zu erwartenden, so wie der nach Abschnitt IV hof-
 fentlich vom Staate zu gewährenden Leistungen ist anzuneh-
 men, daß die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft mit 17 Mil-
 lionen Thaler das Werk ausführen werde.

VI. Die Rente der Bahn.

Da mir noch nicht bekannt ist, an welchem Punkte der
 Gränze bei Minden der Anschluß an die hannoversche Bahn
 stattfinden soll, so kann für die Strecke von Minden bis zur
 Gränze, weder die Länge noch der Kosten-Aufwand in eine
 Rentabilitäts-Berechnung aufgenommen werden; diese ist daher
 auf die Strecke von Köln (Deuz) bis Minden zu beschränken, und
 vorläufig anzunehmen, daß die erstere kurze Strecke in Fre-
 quenz und Rentbarkeit der andern langen gleich stehe. Die
 Differenz wird, auf das Ganze übertragen, nicht erheblich
 seyn.

In der Rentbarkeit werden sich die beiden Linien über Hamm
 und über Soest wohl gleich stehen, weshalb es genügt, nur für

*) Auf Erfordern werde ich die von diesem Betriebsbeamten
 aufgestellte Berechnung beibringen.

Eine die Berechnung anzulegen; ich wähle dafür die Linie über
 Soest, weil auf diese die im V. Abschnitt aufgestellte Kosten-
 Berechnung sich bezieht.

Länge der Bahn.

Von Deuz bis Minden: 36, ⁰³⁵ Meilen, zur Berechnung 36 Meilen.
 Zweigbahnen nach Ruhrort und Mülheim a. d. Ruhr 1½ „
 also im Ganzen zur Berechnung : 37½ „

1. Grundlage der Berechnung.

Bei jeder Rentabilitäts-Berechnung einer Eisenbahn kann
 nicht mehr nachgewiesen werden, als eine Wahrscheinlich-
 keit; diese aber erhält eine um so zuverlässigere Grundlage,
 je mehr Erfahrungen sich anhäufen und je länger diese gedauert
 haben. Deshalb ist eine solche gewissenhaft aufgestellte Berech-
 nung jetzt mehr werth, als sie es vor einem Jahre seyn konnte,
 und aus dem nämlichen Grunde wird man nach einigen Jah-
 ren eine die Zukunft mit noch größerer Gewißheit andeutende
 Berechnung der von einer neu zu bauenden Eisenbahn zu er-
 wartenden Rente anlegen können.

Diese Bemerkungen schicke ich mit der Bitte voraus, danach
 die weiter folgende Aufstellung beurtheilen zu wollen.

2. Frequenz.

Bereits in meinem Berichte vom vorigen Jahre Seite 29
 bis 32 habe ich mich dahin ausgesprochen, daß unter Berück-
 sichtigung mehrerer Umstände, die von v. Egidy ermittelte Per-
 sonen- und Güter-Frequenz der Berechnung ruhig zum Grunde
 gelegt werden könne. Ich gehe jetzt noch weiter und spreche
 die Meinung aus, daß auf der Duisburger Linie die Personen-
 Frequenz größer seyn wird, als die v. Egidy'sche Annahme.
 Diese Meinung beruht auf zwei Gründen.

Erstlich. v. Egidy hat zwar die Frequenz in der Hinsicht
 hoch berechnet, daß auf die Konkurrenz der Dampfschiffahrt
 im Rheinthale zwischen Duisburg und Köln, also in demjeni-
 gen Theile der Bahn, der allein gewerbliche Städte von Be-
 deutung berührt und aufnimmt, nicht genug Rücksicht genom-
 men seyn dürfte; aber er hat den großen Effekt nicht zur Be-
 rechnung gezogen, der aus einer vollständigen Eisenbahn-Verbin-
 dung von der Ober und Elbe bis in das Herz von Frankreich
 und bis zu den Französischen und Belgischen Küsten, gegenüber
 England, entstehen wird.

Zweitens. Der Personen-Tarif muß niedrig gestellt wer-
 den, um die Dampfschiffahrt im Rheinthale für den Personen-
 Transport, wenn auch nicht ganz auszuschließen, doch in engen
 Gränzen zu halten; auch deshalb, um die ackerbautreibende
 Bevölkerung der kleinen Städte und Dörfer in Westphalen mehr
 als bei einem höhern Tarif zu erwarten wäre, zur Benutzung
 der Eisenbahn zu bewegen. Das für die Personen-Frequenz so
 nachtheilige Verhältniß jener Konkurrenz und des Mangels

großer Städte in Westphalen wird also durch einen niedrigen Personen-Tarif nicht ganz, doch zu einem Theile ausgeglichen werden können.

v. Egidy hat die Frequenz durch die ganze Bahnlänge zu 135,995 Personen berechnet; ich nehme dafür aus den angegebenen Gründen 150,000 Personen an. Daß man wohl auf diese Frequenz rechnen könne, glaube ich mit Bestimmtheit.

Es möchte aber von der andern Seite eingewendet werden: diese Frequenz sey zu niedrig normirt, da — auf die ganze Bahnlänge gerechnet, — auf der Magdeburg-Leipziger Bahn 186,320, auf der Berlin-Anhaltischen Bahn 174,857, auf der Leipzig-Dresdener Bahn 178,107 und auf der Bahn von Köln nach Aachen, ungeachtet solche noch nicht an die Belgischen Bahnen angeschlossen ist, 151,782 Personen im Jahre 1842 gefahren wären, so müßte für die Köln-Mindener Bahn, welche gleich nach ihrer Fertigstellung das Mittelglied einer Eisenbahnlinie von Dresden, Breslau und Hamburg bis Frankreich ist, eine viel stärkere Frequenz als 150,000 Personen angenommen werden.

Gern gebe ich zu, daß der zuletzt angeführte Umstand möglicher Weise in stärkerem Maße, als ich es für jetzt voraussetze, einwirken, und dadurch eine größere Frequenz als die von mir angenommene, herbeiführen kann. Indessen ist nicht zu übersehen, daß nach allen bisherigen Erfahrungen die großen und reichen Städte am meisten die Personen-Frequenz befördern, und daß diese in einem ähnlichen Verhältnis abnimmt, in welchem die Entfernung von solchen Städten zunimmt, und die Eisenbahn in Gegenden führt, wo vorzugsweise nur Ackerbau herrscht und wo nur kleine Städte ohne besondere Wohlhabenheit sich befinden.

Serade der Umstand, daß die Bewohner von Städten wie Berlin, Magdeburg, Leipzig, Dresden, — Städte die 50 bis 400,000 Seelen zählen, — sich vermittelst der Eisenbahn in einem halben Tage gegenseitig erreichen können, bewirkt ja vorzugsweise die große Frequenz auf den jetzt bestehenden östlichen Bahnen, und erklärt den Umstand, daß auf der Strecke zwischen Köln und Aachen, ungeachtet der dort herrschenden Gewerbsamkeit, die Frequenz bis jetzt um 20 bis 30,000 Personen, durch die ganze Bahnlänge gerechnet, weniger beträgt, als auf jenen Bahnen. Setzte man anstatt Köln die Stadt Berlin mit allen durch den Sitz des Gouvernements gegebenen Anziehungspunkten, und anstatt Aachen mit seiner zahlreichen Arbeiter-Bevölkerung die reiche Handelsstadt Leipzig, so würde die Frequenz durch die ganze Bahnlänge (auf der nur 9 Meilen langen Bahn), gewiß 200,000 Personen weit übersteigen. Deshalb würde ich, wenn es sich nur um eine Bahn von Köln nach Minden handelte, die nicht Mittelglied der großen das civilisirte Europa durchziehenden Eisenbahn-Linien wäre, die Frequenz, — wegen der Konkurrenz der Rheinschiffahrt im Rheinthal, des Mangels an erheblichen Städten in Westpha-

len und des dort vorherrschenden Ackerbaues, — nur auf 110 bis 120,000 Personen (durch die ganze Bahnlänge) schätzen. Meine Annahme von 150,000 Personen setzt also für den günstigen Umstand, daß diese Bahn einen Theil jener großen Eisenbahnlinie bildet, einen Zuwachs von 30 bis 40,000 Personen voraus *).

v. Egidy berechnet die Güter-Frequenz durch die ganze Bahnlänge zu 1,335,695 Zentner, und ich trage kein Bedenken, solche ebenfalls so, und zwar in runder Summe zu 1,300,000 Ztr. als Basis hinzustellen. Gerade auf den Güterverkehr wird die Eigenschaft der Bahn, Mittelglied einer langen, europäischen Eisenbahn zu seyn, am günstigsten einwirken. Die Erfahrung zeigt, daß die weit gehenden Transporte, so lange sie nur einen Theil des Weges die Eisenbahn benutzen können, und also einer einmaligen oder mehrmaligen Umladung unterworfen sind, am längsten dem Frachtfuhrwerke verbleiben. So z. B. kommt fast alle von Leipzig, Breslau und Berlin nach Aachen versendete Wolle noch jetzt ohne Benutzung der Eisenbahn dorthin, und was Aachen nach dem Elbe- und Oder-Gebiete versendet, wird ebenfalls noch zu einem großen Theile mit Frachtfuhrwerk direkt verladen; auch haben für die Transporte zwischen Antwerpen und Köln die Frachtpreise sowohl auf der Belgischen Bahn wie auf der Rheinischen, stark ermäßigt werden müssen, um die Konkurrenz mit dem Frachtfuhrwerke zu bestehen, weil zwischen Aachen und Lüttich die Eisenbahn noch nicht fertig ist, und deshalb diese Strecke durch doppeltes Umladen den Transport verteuert.

Ein anderer Umstand, weshalb nach meiner Meinung die Güter-Frequenz von 1,300,000 Zentner angenommen werden darf, ist die moralische Gewißheit, daß durch Herstellung der Eisenbahn der Verbrauch der Steinkohlen aus dem Ruhrgebiete, sowohl in westlicher wie in östlicher Richtung beträchtlich zunehmen wird, und daß mithin erhebliche Massen dieses Brennmaterials dem Eisenbahn-Transporte zufallen **).

*) Beiläufig möge hier darauf aufmerksam gemacht werden, daß wenn für die Köln-Mindener Bahn aus der Herstellung der langen europäischen Eisenbahn-Linie ein so starker Zuwachs hergeleitet wird, alsdann aus dem nämlichen Umstande für die Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze eine viel stärkere Zunahme gehofft werden darf; denn es leuchtet ein, daß nach Vollendung jener Linie der Personen-Verkehr zwischen dem Rheine und dem so nahen und bevölkerten Belgien und Frankreich, so wie auch mit England, erheblicher seyn wird, als mit den entfernter liegenden großen Städten im Elbe- und Oder-Gebiete.

***) Es ist von einer gewissen Seite her in Zweifel gestellt worden, ob die Eisenbahn im Steinkohlen-Transport aus dem Ruhrgebiete nach Düsseldorf und Köln mit der Wasserstraße konkurriren könne, weil dies nur dann möglich sey, wenn der Frachtsatz zu 3 Pf. pro Ztr. und Meile angesetzt werde, und alsdann kein Gewinn übrig bleibe. Die Er-

Indessen wird ein niedriger Güter-Tarif geboten: im Rheinthale durch die Konkurrenz mit der Schifffahrt; für rohe Produkte und insbesondere für Steinkohlen deshalb, weil sie nur bei sehr niedrigen Transportpreisen auf die Bahn kommen; überhaupt aus dem Grunde, daß nur durch einen mäßigen Frachtpreis die Konkurrenz des Fuhrwerks beseitigt, und der eigentliche volkswirtschaftliche Zweck der Eisenbahn erfüllt wird. Dagegen kann in Folge eines billigen Fracht-Tarifs auch um so zuverlässlicher auf die angenommene Frequenz von 1,300,000 Str. gerechnet werden.

Hierbei ist jedoch ein Vorbehalt zu machen. Man würde sich täuschen, wenn man hoffte, daß eine Güter-Frequenz von 1,300,000 Zentner (durch die ganze Bahnlänge) schon bald nach Eröffnung des Betriebes eintrete. Hierzu ist nach bisherigen Erfahrungen keine Aussicht vorhanden; vielmehr muß man darauf rechnen, daß das erste Betriebs-Jahr in Bezug auf den Güter-Transport nur die Anfänge und Versuche bildet, und daß nur nach und nach dessen vollständige Entwicklung zu erwarten steht. Insbesondere kann der Steinkohlen-Transport erst dann wichtig werden, nachdem die Grubenbesitzer ihre Verbindungen mit der Eisenbahn in ähnlicher Weise an dem einen Abhange des Kohlen-Gebirges hergestellt haben, wie es an dem andern Abhange zur Verschiffung auf der Ruhr vorläufigst geschehen ist.

Wenn man also annimmt:

Für das erste Betriebs-Jahr.....	400,000 Zentner,
„ „ zweite „ „	700,000 „
„ „ dritte „ „	1,000,000 „
„ die folgenden Betriebsjahre.....	1,300,000 „

so darf gehofft werden, daß dieser Annahme der Vorwurf sowohl vor Unter- wie vor Überschätzung nicht gemacht werden kann. Doch nur dann: 1. wenn die Zweigbahnen nach Ruhrort und nach Mülheim an der Ruhr, die ich (wie im IV. Abschnitt bemerkt wurde,) ihrer Natur nach für integrierende Theile der Hauptbahn erachte, zugleich mit dieser hergestellt werden; 2. wenn die Betriebs-Einrichtungen in genügendem Maße für den angenommenen so starken Verkehr, durch Anlage zweckmäßiger Bahnhöfe und Ueberladungs-Räume, und durch successive nicht in ungewisse Ferne zu verschiebende Herstellung eines zweiten Geleises, getroffen werden*).

fahrung beseitigt diesen Zweifel vollständig. Um nur Eine anzuführen: auf der Leipzig-Dresdener Bahn werden Steine zu 2¼ Pf. pro Zentner und Meile mit Gewinn transportirt. Wenn dies auf einer Bahn mit nicht günstigen Reibungsverhältnissen möglich ist, wie viel mehr denn auf der fast horizontalen Bahnstrecke von Essen bis Köln.

*) Eine lange Bahn, die einen so starken Verkehr wie den vorausgesetzten aufnehmen, täglich Postzüge befördern und jederzeit zu starken und schnellen Militär-Transporten geig-

3. Brutto-Durchschnitts-Einnahme pro Meile von jeder Person und von jedem Centner Güter.

Die günstigste Strecke für den Personen-Verkehr ist die zwischen Köln und Düsseldorf, wo zugleich vermittelt der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn der Anschluß an das reiche, bevölkerte und gewerbetreibende Wuppertal Statt findet. Aber gerade auf dieser Strecke zwingt die Konkurrenz der Dampfschifffahrt (wie bereits oben bemerkt), zur Annahme eines besonders niedrigen Tarifs, der nicht höher normirt werden dürfte, als pro Meile und Person zu 4 Sgr 8 Pf. für die 1. Klasse,

„ 3 „ 6 „ „ „ 2. „
 „ 2 „ 4 „ „ „ 3. „

Weiter herunter im Rheinthale bis Duisburg und Ruhrort wird die Dampfschifffahrt wahrscheinlich weniger drückend seyn, so daß dort der Tarif etwas erhöht werden kann. Von da ab bis Minden wird ebenfalls nur ein mäßiger Transportpreis eintreten dürfen, weil dies, wie ich vorhin schon anführte, das einzige Mittel ist, die Personen zur Benutzung der Bahn in einem Lande, wo nur kleine Städte sind und vorzugsweise Ackerbau betrieben wird, heranzuziehen.

Im Durchschnitt auf der ganzen Bahn dürfte daher der Tarif pro Person und Meile am nützlichsten angesetzt werden zu:

5 Sgr. für die erste Klasse,
 3 „ 9 Pf. für die zweite Klasse, und
 2 „ 6 „ für die dritte „

Auf der Bahn von Köln nach Aachen besteht ein um ungefähr 27 Procent höherer Tarif, und jede Person hat darauf im Jahre 1842 im Durchschnitt pro Meile 4 Sgr. 3⁰⁰ Pfg. bezahlt.

Während des nämlichen Jahres wurde im Durchschnitt pro Person und Meile bezahlt:

auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn 3 Sgr. 6⁷⁵ Pfg.
 „ Magdeburg-Leipziger „ 3 „ 2⁵⁰ „
 „ Berlin-Anhaltischen „ 3 „ 2⁵⁰ „

Auf diesen Bahnen besteht zwar ein niedrigerer Tarif als auf der Eisenbahn von Köln nach Aachen, er ist aber höher als der oben für die Köln-Mindener Bahn vorgeschlagene.

Diese Verhältnisse berücksichtigt, wird man der Wahrheit nahe kommen, wenn man annimmt, daß auf der Köln-Mindener Bahn jede Person im Durchschnitt pro Meile 3 Sgr. 3 Pf. bezahlen werde. Um diesen durchschnittlichen Ertrag zu erreichen, wird als Bedingung vorausgesetzt, daß in ähnlicher Weise wie auf der Köln-Aachener Eisenbahn, die Benutzung der höhern Wagenklassen durch die dahin zielende Einrichtung der Wagen befördert werde.

Der Güter-Tarif wird, (wie dargestellt wurde), im Durchschnitt niedrig seyn. Mit Ausnahme der voluminösen und schwer-

net seyn soll, ist nach dem Urtheile kompetenter Sachverständigen, überhaupt ohne Doppel-Geleise nach allen bisherigen Erfahrungen nicht denkbar.

zu verladenden Gegenstände, des Reisegepäcks und der sogenannten Eilgüter, wird der Tarif für nicht kurze Strecken pro Zentner und Meile von 6 Pf. bis zu 3 Pf. heruntergehen; im Durchschnitt für alle Güter ist hiernach eine Einnahme von $4\frac{1}{4}$ bis 5 Pf. pro Str. und Meile mit gutem Grunde anzunehmen. In der ersten Zeit des Betriebes, so lange noch nicht rohe Produkte und insbesondere Steinkohlen in großen Massen auf die Bahn kommen, wird jedoch die Durchschnitts-Einnahme pro Str. und Meile ohne Zweifel sich höher herausstellen *).

4. Betriebs-Kosten.

Nach allen Erfahrungen auf gut verwalteten Bahnen vermindern sich die Betriebskosten allmählig. Abgesehen von den Verbesserungen, welche bei den Transportmitteln eingeführt werden und Erparungen bezwecken, tritt eine Verminderung jener Kosten nach Ablauf der ersten Betriebsjahre schon dadurch ein: 1. daß im Anfange der Betrieb niemals aufs vortheilhafteste eingerichtet werden kann, weil erst die Erfahrung hierüber näher belehrt, und das ganze Betriebs-Personal noch nicht eingeübt ist; 2. daß bei Zunahme des Güter-Transports die Kosten sich nicht im gleichen Verhältnisse vermehren, wie das jener Zunahme, und 3. daß die Unterhaltungskosten der Dämme und Böschungen, wenn die Erkeren sich ganz gesetzt und die Legtern sich befestigt haben, abnehmen. Diese Erfahrungen sind nicht nur in Belgien, sondern auch auf den Magdeburg-Leipziger und Leipzig-Dresdener Eisenbahnen deutlich zu erkennen.

Da weder auf den Belgischen noch den Deutschen Eisenbahnen, bei den bestehenden Betriebs-Einrichtungen, eine genaue Absonderung der auf den Personen-Transport von den auf den Güter-Transport fallenden Kosten möglich ist, so wird meistens, um gleichwohl die sämtlichen Kosten jedes dieser Transporte zu berechnen, angenommen, daß in dieser Beziehung eine Person gleich 7 Zentnern Güter gelte. Nach dieser Grundlage ergibt sich, daß die Kosten im Jahre 1842 pro Zentner und Meile betragen:

- auf der Leipzig-Dresdener Bahn, welche viel Steigungen von 1 : 200 bis 1 : 250 hat, etwas über 3 Pfennige;
- auf der Magdeburg-Leipziger Bahn, welche meistens gute Steigungen und nur wenige Strecken mit Gefälle von 1 : 300 hat, etwas unter 3 Pfg.

Daß die Differenz dieser Kosten zwischen den beiden Bahnen sich nicht größer darstellt, dürfte vorzüglich daher rühren: daß auf der Leipzig-Dresdener Bahn der Betrieb bereits ein Jahr länger, als auf der Magdeburg-Leipziger besteht; daß auf der

legtern Bahn der Gütertransport durch ihre ganze Länge um 120,000 Zentner weniger beträgt, als auf der andern Bahn; daß die Leipzig-Dresdener Bahn den Betrieb auf einem Doppelgleise, welches der Magdeburg-Leipziger Bahn im vorigen Jahre noch fehlte, vortheilhafter besorgen konnte, und daß auf der erstern Bahn viel mehr, als auf der legtern, Steine und andere schwere Güter von geringem Werthe transportirt wurden. Auf die Dauer wird ohne Zweifel die Kosten-Differenz im Betriebe zwischen beiden Bahnen stärker werden, und sich noch günstiger für die Magdeburg-Leipziger Bahn stellen, weil diese die bessern Gefälle hat. Übrigens haben sich auf beiden Bahnen die Kosten im Jahre 1842 um circa $\frac{1}{2}$ Pf. pro Zentner und Meile niedriger, als im vorhergegangenen Jahre betausen; ein Beweis für die oben erwähnte allmähliche Kosten-Verminderung.

Da die Köln-Mindener Bahn nur auf 4 Meilen zwischen Gütersloh und Herfort ungünstige Gefälle von 1 : 200 bis 1 : 300 hat, und sich sonst durch vorzüglich günstige Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse auszeichnet, so darf man annehmen, daß die Betriebskosten pro Zentner und Meile in keinem Falle höher, wohl aber auf die Dauer noch etwas niedriger, als auf der Magdeburg-Leipziger Bahn seyn werden. Hierauf ist vorzüglich deshalb zu rechnen, weil die Steinkohlen, wo ganze Züge davon zu regelmäßigen Zeiten transportirt werden können, beträchtlich weniger Kosten veranlassen, und hierdurch also der Durchschnitt der Kosten pro Zentner und Meile für die sämtlichen Transporte niedriger zu stehen kommt. Auch dürften die Kohls aus den Steinkohlen-Revieren der Ruhr und des Schaumburgischen billiger als in Magdeburg und Leipzig zu beschaffen seyn.

Alles dies berücksichtigt, sind nach meiner Meinung die sämtlichen Betriebs-Kosten nach Ablauf mehrerer Betriebsjahre und nach vollständiger Entwicklung des Güter-Verkehrs im Durchschnitt zu $2\frac{1}{4}$ Pf. pro Zentner und Meile auf der Köln-Mindener Bahn zu veranschlagen. Die ersten vollständigen Betriebsjahre werden wohl die Kosten höher, wahrscheinlich zu 3 bis $3\frac{1}{2}$ Pf. pro Zentner und Meile herausstellen, und erst nach Herstellung des Doppelgleises und überhaupt aller Hülfsmittel des Betriebes, ist der niedrigere Durchschnittssatz zu erwarten.

5. Rentabilität.

Nach dem bisher dargestellten, auf den Rein-Ertrag einwirkenden Verhältnissen, wird man der Wahrheit durch die Annahme nahe kommen, daß die Betriebs-Kosten im Durchschnitt auf Eine Person pro Meile Anfangs 1 Sgr. 9 Pf. betragen und allmählig, bei Ausbildung des Betriebes, bis auf 1 Sgr. 7 Pf. herabgehen; also wird bei der Rentabilitäts-Berechnung anzunehmen seyn, daß in den beiden ersten Betriebs-Jahren durchschnittlich 1 Sgr. 6 Pf. und demnächst 1 Sgr. 8 Pf. an jeder Person pro Meile rein gewonnen werden.

Der reine Gewinn an jedem Zentner Güter ist dagegen im

*) Im Jahre 1842 trug jeder Zentner pro Meile ein:
 auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn 6,55 Pf.
 „ Magdeburg-Leipziger „ 6,60 „
 „ Berlin-Anhaltischen „ 6,80 „
 „ Köln-Mächener Eisenbahn, exclusive Eilgut und Personen-Gepäck 5,30 „

Durchschnitt zu $2\frac{1}{4}$ Pfennig pro Meile von vornherein anzunehmen. *)

Diese Annahme ist darauf basirt, daß wenn auch, (wie oben dargestellt,) die Betriebs-Kosten Anfangs höher als später zu stehen kommen, dagegen für die ersten Betriebs-Jahre auch ein um so geringeres Transport-Quantum, und dann eine allmähliche Zunahme desselben, bis zu dem beträchtlichen Quantum von 1,300,000 Zentnern angenommen wurde, und daß, um eine solche Masse zu transportiren, beträchtliche Quantitäten roher Produkte, (insbesondere Steinkohlen,) an welchen nicht $2\frac{1}{4}$ Pf. pro Zentner und Meile zu gewinnen sind, hinzutreten müssen.

Hiernach stellt sich die Renten-Berechnung wie folgt heraus :

Erstes Betriebs-Jahr.

Frequenz durch die ganze Bahnlänge : ($37\frac{1}{2}$ Meilen)
150,000 Personen und
400,000 Zentner Güter.
150,000 Personen zu 1 Sgr. 6 Pf. pro Person und Meile
Reingewinn..... 281,250 Thlr. ;
400,000 Zentner Güter zu $2\frac{1}{4}$ Pf. pro
Zentner und Meile Reingewinn... 93,750 " ;

Zusammen... 375,000 Thlr.

Die vorstehende Rente würde zu $3\frac{1}{2}$ Prozent ein Kapital verzinsen von..... 10,714,285 Thlr.

Da die Herstellung aller zur Bahn gehörigen Anlagen nicht mit dem ersten Betriebs-Jahre, sondern nach und nach, einige Jahre später vollendet seyn wird, so darf man annehmen, daß im ersten Betriebs-Jahre nur zu verzinsen seyn wird ein Kapital von... 15,000,000 "

Die Rente hiervon würde mithin betragen : 2,⁵⁰ Prozent.
Es ergäbe sich also ein minus von..... 1 " "
oder dem Betrage nach..... 150,000 Thlr.

Zweites Betriebs-Jahr.

Frequenz : 150,000 Personen,
700,000 Zentner Güter.
150,000 Personen zu 1 Sgr. 6 Pf. pro Person und Meile
Reingewinn..... 281,250 Thlr. ;
700,000 Zentner Güter zu $2\frac{1}{4}$ Pf. pro
Zentner und Meile Reingewinn... 164,062 " ;

Zusammen... 445,312 Thlr.

Die vorstehende Rente würde zu $3\frac{1}{2}$ Prozent ein Kapital verzinsen von..... 12,723,200 Thlr.

Es wird, aus dem beim ersten Betriebs-Jahre angeführten Grunde, ein Kapital zu verzinsen seyn von..... 16,000,000 "

*) Siehe Abtheilung 3 und 4.

Die Rente hiervon würde mithin betragen : 2,⁷⁵ Prozent.
Es ergäbe sich also ein minus von..... 0,⁷⁷ " "
oder dem Betrage nach..... 114,688 Thlr.

Drittes Betriebs-Jahr.

Frequenz : 150,000 Personen,
1,000,000 Zentner Güter.
150,000 Personen zu 1 Sgr. 8 Pf. pro Person und Meile
Reingewinn..... 312,500 Thlr. ;
1,000,000 Zentner Güter zu $2\frac{1}{4}$ Pf. pro
Zentner und Meile Reingewinn... 234,375 " "

Zusammen... 546,875 Thlr.

Die vorstehende Rente würde zu $3\frac{1}{2}$ Prozent ein Kapital verzinsen von..... 15,625,000 Thlr.

Es wird, aus dem beim ersten Betriebs-Jahre angeführten Grunde, ein Kapital zu verzinsen seyn von..... 16,500,000 "

Die Rente hiervon würde mithin betragen : 3,⁷⁵ Prozent.
Es ergäbe sich also ein minus von..... 0,⁵⁶ " "
oder dem Betrage nach..... 30,625 Thlr.

Die folgenden Betriebs-Jahre.

Frequenz : 150,000 Personen,
1,300,000 Zentner Güter.
150,000 Personen zu 1 Sgr. 8 Pf. pro Person und Meile
Reingewinn..... 312,500 Thlr. ;
1,300,000 Zentner Güter zu $2\frac{1}{4}$ Pf. pro
Zentner und Meile Reingewinn... 304,687 $\frac{1}{2}$ " ;

Zusammen... 617,187 $\frac{1}{2}$ Thlr.

Die vorstehende Rente würde zu $3\frac{1}{2}$ Prozent ein Kapital verzinsen von..... 17,633,928 Thlr.

Das zu verzinsende Kapital ist angenommen zu..... 17,000,000 "

Die Rente hiervon würde mithin betragen : 3,⁶⁰ Prozent.
Es ergäbe sich also ein Ueberschuß von..... 0,¹⁵⁰ " "
oder dem Betrage nach..... 22,187 $\frac{1}{2}$ Thlr.

6. Anderweite Ansichten über die Rentabilität.

Den gegenwärtigen Abschnitt, (und mithin meine ganze Darstellung,) glaube ich nicht schließen zu dürfen, ohne auf die abweichenden Ansichten anderer, zu einem Urtheile über die Rentabilität wohl befugten, Personen aufmerksam zu machen.

Die technischen Ministerial-Kommissionen erwarten, nach den von ihnen aufgestellten Berechnungen, ungefähr $4\frac{1}{2}$ Prozent Rente.

Der Bevollmächtigte (Spezial-Direktor) einer der ältern und größern deutschen Eisenbahnen, den ich als erfahrenen und einsichtsvollen Betriebs-Beamten konsultirt habe, nimmt eine viel stärkere Frequenz als ich an, nämlich : 200,000 Personen und 2 Millionen Zentner Güter durch die ganze Bahnlänge. Seine

Meinung ist, daß jede Person pro Meile 3 Pf. mehr, als ich angenommen, an Fahrgeld aufbringen werde. Er schlägt also den Effekt des Umstandes, daß die Köln-Mindener Bahn gleich bei ihrer Fertigstellung das Mittelglied der großen europäischen Eisenbahn-Linie seyn werde, viel höher an als von mir gesehen.

Hinsichtlich der Baukosten äußert er im Allgemeinen sich dahin, daß in Folge der nun erlangten Übung und Erfahrung in großen Eisenbahnbauten wohl eine beträchtliche Verminderung jener Kosten zu hoffen seyn werde. Die Anlage eines Doppelgleises erachtet er dagegen für unbedingt nothwendig, und äußert sich darüber wörtlich wie folgt: „Eine Bahn ohne Doppelgleis ist ein Unbeing, und kann für einen in Aussicht stehenden lebhaften Verkehr nicht ausgebeutet werden. Die Ordnung ist bei jedem geringfügigen Vorfall auf weite Strecken gestört, und an einen völlig regelmäßigen Dienst ist nicht zu denken. Der Staat sollte eigentlich jeder Konzession sogleich die Bedingung stellen, Doppelbahn zu bauen, da z. B. eine zuverlässige militairische Benutzung sonst fast unmöglich ist, der durch ein einfaches Geleis leicht herbeizuführenden Unglücksfälle nicht zu gedenken.“

Gener Betriebs-Beamte gelangt, bei der Annahme einer so großen Frequenz, eines höhern Ertrages des Fahrpreises pro Person und Meile, so wie gleichzeitig eines geringern Anlage-Kapitals durch die vorausgesetzte Wahrscheinlichkeit der Verminderung der Baukosten, natürlich zu weit günstigeren Resultaten, als den von mir angenommenen. Er glaubt mit Bestimmtheit, daß die Bahn nicht weniger als 750 bis 850,000 Thlr. Rein-Gewinn, also bei dem von mir angenommenen Kapitale eine Rente von $4\frac{1}{2}$ bis 5 Prozent, aufbringen werde, die natürlich noch größer ausfallen müßte, wenn sich seine Erwartung über Verminderung der Baukosten verwirklichte.

Es wird mich freuen, wenn der Erfolg den vorstehenden Ansichten entspricht. Daß dies nicht geschehen könne, oder daß es sehr unwahrscheinlich sey, bin ich weit entfernt zu behaupten. Denn es fehlt jetzt noch an einem Maßstabe zur richtigen Schätzung der Wirkung, welche eine ununterbrochene Eisenbahnlinie durch den nördlichen Theil des civilisirten Europa's auf die Frequenz ausüben wird. Auch ist es nicht nur zu wünschen, sondern sogar zu hoffen, daß die Ersparungen und Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe nach einigen Jahren noch größer seyn werden, als ich sie in meiner Renten-Berechnung angenommen habe.

Indessen durfte ich Hoffnungen der vorstehenden Art meiner Darstellung nicht zum Grunde legen; ich mußte mich an Das halten, was nach den bisherigen Erfahrungen einen so hohen Grad von Wahrscheinlichkeit hat, daß — wenn auch meine Annahmen nicht zutreffen möchten, — doch hoffentlich die Wirklichkeit sich eher besser als weniger gut herausstelle. Dies ist der Grundsatz gewesen, welcher in der großen Angelegenheit von Anfang an mich bei den Verhandlungen mit dem Staate, mit der Gesellschaft und dem Publikum geleitet hat. Jetzt am Schlusse der langen Verhandlungen und nahe dem Zeitpunkte, wo ich die

weitere Beforgung der Angelegenheit andern Händen überliefern werde, konnte ich diesen Grundsatz nicht verläugnen, wenn gleich jetzt die wandelbare Ansicht des Geld-Publikums von einer unbegründeten Ungunst zu einer höchst günstigen Meinung in Beziehung auf Eisenbahn-Unternehmungen übergegangen ist.

Berlin, den 15. Juli 1843.

Hanse mann.

N a c h t r a g.

Vor dem Abgange dieser Darstellung erhalte ich noch eine von dem Herrn Betriebsdirektor Costenoble zu Magdeburg mir erbetene Begutachtung meiner Rentabilitäts-Berechnung. Derselbe äußert sich darüber im Wesentlichen folgendermaßen.

1. Den von mir angenommenen Personen-Verkehr erachtet er nicht übersezt, ist vielmehr der Meinung, daß hierauf der Effekt der Herstellung der großen europäischen Eisenbahnlinie größer seyn werde, als ich ihn angenommen.
2. Dagegen besorgt er, daß meine Annahme der Güter-Frequenz überschätzt seyn möge, weshalb er rät, dieselbe nicht über 1 Million Zentner durch die ganze Bahnlänge zu normiren.
3. Daß von mir angenommene Durchschnitts-Fahrgeld pro Person und Meile zu 3 Sgr. 3 Pfg. erachtet er für ganz richtig, so wie er auch den von mir vorausgesetzten durchschnittlichen Gütertransportpreis von $4\frac{1}{4}$ bis 5 Pfg. pro Zentner und Meile für ganz angemessen hält.
4. Gegen die von mir angenommenen Betriebskosten findet er nichts einzuwenden, und hat sogar die Ansicht, daß sie sich mit der Zeit noch etwas vortheilhafter stellen werden.
5. Im Allgemeinen stimmt er daher der von mir aufgestellten Berechnung des Rein-Ertrages bei, trägt aber doch wegen seiner Besorgniß, daß der Güter-Verkehr 1 Mill. Zentner durch die ganze Bahnlänge nicht übersteigen werde, Bedenken, den Rein-Ertrag höher, als ich ihn für das dritte Betriebsjahr berechnet habe, anzunehmen*).
6. Daß zu den Betriebsmitteln erforderliche Kapital schätzt er auf etwas mehr als $1\frac{1}{2}$ Million Thaler.
7. Seine Ansicht über Bahnhöfe und anders zu den Verlaungen erforderliche Einrichtungen ist wörtlich folgende: „Aus der angenommenen Güter-Frequenz geht von selbst hervor, daß die zur Bewältigung solcher Gütermassen erforderlichen Einrichtungen auch eben so großartig seyn müssen, wie denn überhaupt beim Eisenbahn-Betriebe genügender Raum über Alles geht, aber leider nur zu häufig mangelt, weil man bei der ersten Anlage in der

*) Die hinsichtlich der Güter-Frequenz ausgedrückte Besorgniß theile ich nicht. Sie beruht darauf, daß dem Herrn Costenoble der Umstand nicht bekannt ist, welche große Masse von Steinkohlen schon jetzt in Westphalen meilenweit vermittelst Frachtfuhrwerk transportirt wird.

„Regel eine übel angebrachte Ökonomie vorwalten läßt, deren nachtheilige Folgen sich schon in den ersten Zeiten des Betriebes herausstellen und dann nur selten mit großen Opfern abzuwenden sind.“

8. Über die Herstellung des Doppel-Gleises sagt Herr Costenoble wörtlich :

„Die Ausführung eines so großartigen Verkehrs auf einer 36 Meilen langen eingleisigen Bahn halte ich für unmöglich. Nur durch zuverlässige Regelmäßigkeit ist jeener Verkehr zu erzielen, diese ist aber bei der vorzüglichsten Administration nicht zu erreichen, wenn die Bahn nur mit einem Gleise versehen ist. Es influiren auf die Regelmäßigkeit eines Eisenbahn-Betriebes so unendlich viele Umstände, daß deren Aufzählung schwer seyn würde und das geringste Hinderniß, welches ein Zug sinden würde, müßte unbedingt die Pünktlichkeit aller folgenden und damit in Verbindung stehenden Züge für den ganzen Tag stören.“

„Regelmäßigkeit ist aber nach meiner innigsten Überzeugung die Haupt-Pulsader eines großartigen Eisenbahn-Betriebes; nur durch Regelmäßigkeit kann der Verkehr sich entwickeln und muß ohne dieselbe Stückwerk bleiben. Auch die Sicherheit des Betriebes ist in der Hauptsache mit von der Regelmäßigkeit abhängig. Ich kann daher nach den auf der hiesigen Bahn gemachten Erfahrungen eine eingleisige Bahn nicht für geeignet halten, einen großartigen Verkehr aufzunehmen, wie er nothwendig aus einem geschlossenen Eisenbahn-Systeme hervorgehen muß, und ich kann daher auch die hin und wieder ausgesprochene Ansicht, daß es besser sey, mehrere eingleisige Bahnen als wenige doppelgleisige zu besitzen, nicht theilen, sondern muß vielmehr die Meinung hegen, daß es gewiß in jeder Beziehung vortheilhafter ist, eher weniger, aber fertige und daher doppelgleisige Bahnen herzustellen, auf denen der Verkehr sich ganz entfalten kann, statt daß er da überall nur Stückwerk bleiben würde.“

Wenn ich das von Herrn Costenoble abgegebene Gutachten mit den oben angeführten Ansichten eines andern erfahrenen Betriebs-Beamten vergleiche, so werde ich in der Überzeugung bestärkt, daß mir die Überschätzung der zu erwartenden Rente, mithin die Erregung übermäßiger Hoffnungen nicht wird vorgeworfen werden können. Eben so wenig aber auch eine Unterschätzung der Rente; denn indem ich die von mir gefundenen Resultate als solche hinstelle, auf die man mit dem höchsten Grade von Wahrscheinlichkeit rechnen kann, schließe ich die Aussicht auf bessere Resultate nicht aus. Im Gegentheil, ich deute die von mir mehr gefühlte als mit Zahlen zu begründende Hoffnung an, daß die Bahn, — zweckmäßig gebaut, überall gut zum Be-

triebe eingerichtet, und nicht durch lästige Konzessions-Bedingungen beeinträchtigt, — nach Ablauf der ersten Betriebsjahre vier Prozent und später noch wohl mehr Rente einbringen werde.

Berlin, den 21. Juli 1843.

Hansemann.

Anlage I.

Erläuterung der anliegenden Tabelle.

In der Tabelle wird zur Veranschaulichung der Resultate für das erforderliche Kapital, welches entweder zu den vom Staate proponirten Bedingungen, oder nach einem der beiden vom Gesellschafts-Bevollmächtigten vorgeschlagenen Pläne zu beschaffen seyn würde, eine Verhältnißzahl von 10,000 Thlrn. angenommen. Die Tabelle zeigt, wie der Staat und wie die neuen Aktionäre bei jenen Bedingungen, oder wie die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft bei Annahme eines der beiden Pläne zu stehen kommen, je nachdem sich der in Rubr. 1 vorausgesetzte Rein-Ertrag durchschnittlich herausstellt.

A. Proponirte Bedingungen des Staates.

Sechs Siebentel des Kapitals (= 8571 $\frac{1}{2}$ Thlr.) werden durch Aktien zum Pari-Kurse beschafft; den Rest (= 1428 $\frac{1}{2}$ Thlr.) übernimmt der Staat, welcher den Aktionären, nachdem solche während der Bauzeit 4 Prozent Zinsen aus dem Baufonds bezogen haben, später 3 $\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen unbedingt garantirt, und die hierfür etwa erforderlichen Zuschüsse gewährt. Der Staat partizipirt dagegen zu $\frac{1}{2}$, an dem Gesamtbetrage der Rente, bezieht jedoch, wenn mehr als 5 Prozent von dem ganzen Kapitale (10,000 Thlr.) herauskommen, vorweg den dritten Theil von diesem Mehr. Ohne Rücksicht auf die Höhe der Rente amortisirt der Staat in jedem Falle, — jährlich mit $\frac{1}{2}$ Prozent vom ganzen Kapitale (also mit 50 Thlr.) und mit Verwendung der Zinsen (à 3 $\frac{1}{2}$ Prozent) von den amortisirten Aktien, — das Aktien-Kapital (8571 $\frac{1}{2}$ Thlr.); die auf diese Weise zu amortisirenden Aktien werden pari eingelöst. Er kann auch den ihm über 3 $\frac{1}{2}$ Prozent seines Kapitals zufallenden Antheil der Rente zur Amortisation verwenden, muß jedoch dann die Aktien zum Kurse kaufen. In der Tabelle ist angenommen, daß dies geschehe, und daß für die auf diese Art einzukaufenden und zu amortisirenden Aktien im Durchschnitt ein Agio von 33 $\frac{1}{2}$ Prozent zu bezahlen seyn werde. Diese Annahme erscheint um so mehr gerechtfertigt, als erst bei Übersteigerung einer Rente von 5 Prozent der dem Staate zufallende Gewinn-Antheil erheblich ist und stark auf die Amortisation einwirkt.

B. Erster Vorschlag des Bevollmächtigten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

1. Unter Garantie des Staates werden $\frac{1}{2}$ des Kapitals (8571 $\frac{1}{2}$ Thlr.) von der Gesellschaft geliehen; dies veranlaßt, wie bereits nachgewiesen, an Negociationskosten einen Zuschuß von 4 Proz. (= 342 $\frac{1}{2}$ Thlr.). Um also eine Parität hinsichtlich des zu amortisirenden Kapitals mit

den Bedingungen A zu bewirken, muß dasselbe zu $8571\frac{1}{2}\%$ + 342% = $8914\frac{1}{2}\%$ Zhr. angenommen werden.

2. Das letztere Kapital wird wie ad A mit $\frac{1}{2}$ Prozent von 10,000 Zhrn. (50 Zhr.) amortisirt; die Obligationen werden hierbei zum Pari-Kurse eingelöst. Auch der dem Staate zufallende Gewinn-Anteil (Rubrik 5 ad B) wird, wie ebenfalls ad A angenommen, zur Amortisation verwendet, selbstredend jedoch ohne Agio auf die Obligationen zu bezahlen.
3. Von dem erforderlichen Kapitale (10,000 Zhr.) übernimmt der Staat unverzinslich den fünften Theil, also 2000 Zhr., indem er (wie ad A) $\frac{1}{5}$ mit $1428\frac{1}{2}\%$ Zhr. aus eigenen Mitteln beschafft, und für den Rest von $571\frac{1}{2}\%$ Zhrn., die aus dem sub 1 bezeichneten Fonds genommen werden, die Verzinsung zu $3\frac{1}{2}$ Prozent trägt. Auch verzinst er die sub 1 bezeichneten Negotiationskosten (342% Zhr.) mit $3\frac{1}{2}$ Prozent. Die Gesamt-Zinsen welche der Staat von eigenen und von ihm geliehenen Kapitalien zu tragen hat, belaufen sich mithin in runder Summe auf 82 Zhr. = 0,82 Prozent des zu 10,000 Zhr. angenommenen Kapitals.
4. Das Kapital auf welches sich die Berechnung des Gewinns oder Schadens der Gesellschaft bezieht, beträgt also $\frac{1}{5}$ von 10,000 Zhr. = 8000 Zhr.
5. An Gewinn erhält die Gesellschaft den vierten Theil der Rente, welche über $3\frac{1}{2}$ Prozent von dem sub 4 bezeichneten Kapitale (8000 Zhr.) sich ergibt. Der Staat bezieht die übrigen drei Viertel des Gewinns.
6. Von dem Schaden trägt die Gesellschaft :
 - a. von dem ersten Prozent, welches sich unter $3\frac{1}{2}$ Prozent Rente ergeben möchte, den achten Theil;

b. von dem möglichen noch weitem Ausfalle, den zwanzigsten Theil.

Alle aus diesem Vorschlage entspringenden finanziellen Resultate, sowohl für den Staat wie für die Gesellschaft, sind in den Rubriken 2 bis 6 ad B in Zahlen dargestellt.

C. Zweiter Vorschlag des Bevollmächtigten der Gesellschaft.

1. Der Staat übernimmt $\frac{1}{5}$ (1428% Zhr.) des Kapitals; die übrigen $\frac{4}{5}$ (8571% Zhr.) werden mit seiner Garantie von der Gesellschaft geliehen. Außerdem entstehen 4 Prozent (= 342% Zhr.) Negotiationskosten, so daß das zu amortisirende Kapital, wie ad B, $8914\frac{1}{2}\%$ Zhr., das im Ganzen zu verzinsende 10342% Zhr. beträgt.
2. Die Amortisation erfolgt wie ad B sub 2.
3. Die Gesellschaft trägt, wie es auch nach den Bedingungen A für die neuen Aktionäre der Fall ist, keinen Zinsen-Verlust; dagegen bezieht sie weit weniger Gewinn als die letzteren ad A, nämlich nur :
 - a. den vierten Theil derjenigen Rente, welche von dem erforderlichen Kapitale (10,000 Zhr.) über die Zinsen von $3\frac{1}{2}$ Prozent herauskommt, insofern die Rente $4\frac{1}{2}$ Prozent nicht übersteigt;
 - b. den achten Theil derjenigen Rente, welche über $4\frac{1}{2}$ Prozent sich ergibt.

Den übrigen Theil des Gewinns bezieht der Staat, also in dem Falle ad a drei Viertel, und in dem Falle ad b sieben Achtel.

Die aus diesem Vorschlage entspringenden finanziellen Resultate sowohl für den Staat wie für die Gesellschaft sind ebenfalls wie ad B in der Tabelle gehörig durch Zahlen dargestellt.