# Bittschrift

der

## Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft

an

## die hohe Stände-Versammlung der Rheinprovinz.

Nebst Erläuterungs-Bericht.

von Prof. Benzenberg

Als Manuscript gedruckt.

Aachen

**Aachen 1843,**
gedruckt bei J. J. Beaufort, Theaterstraße Nro. 1350.

Die am 6. Mai 1843 gehaltene General-Versammlung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft hat sich mit folgender Bittschrift an die hohe Stände-Versammlung der Rheinprovinz gewendet:

Der von Sr. Majestät unserm Allergnädigsten Könige gefaßte erhabene Beschluß vom 22. November 1842:

> die Ausführung der nach dem Gutachten der vereinigten ständischen Ausschüsse für ein dringendes Bedürfniß erachteten Eisenbahnverbindungen durch die dem Staate zu Gebote stehenden Mittel und insbesondere auch durch Übernahme einer Zinsen-Garantie für die Anlage-Kapitale zu befördern,

findet auch auf die Rheinische Eisenbahn Anwendung. Sie war damals noch nicht fertig und ist es noch nicht; ausdrücklich wurde sie in den Verhandlungen der Ausschüsse dem mit Staats-Unterstützung herzustellenden Eisenbahnnetze zugesellt. Hierdurch wird nur ein kleiner Theil des nach jenen ständischen Verhandlungen auf wenigstens 55 Millionen Thaler im ganzen Staate zu diesem Zwecke zu verwendenden Staats-Kredits auf das linke Rheinufer fallen, wenn auch die Rheinische Bahn vom Staate nach gleichen Grundsätzen behandelt wird, wie die neu zu bauenden.

Wie wichtig diese Bahn zur Verbindung des Rheines mit den Belgischen Häfen und dem ganzen westlichen Europa ist;

wie noch wichtiger sie ist, wenn die Bahn auch östlich nach dem Mittelpunkte der Monarchie und dem übrigen Deutschland fortgesetzt seyn wird, — dieses bedarf vor Einer Hohen Versammlung der Rheinischen Provinzial-Stände eben so wenig einer nähern Darstellung, wie die großen Schwierigkeiten, welche zur Herstellung der Bahn zu überwinden sind. Wir erlauben uns nur, darauf aufmerksam zu machen, daß der große staatliche Zweck der Bahn, die Güter-Transporte wohlfeil und nützlich zu besorgen, unmöglich erreicht werden kann, wenn nicht die schwierige und kostspielige unmittelbare Verbindung der Schienen mit dem Rheine hergestellt, und wenn sie nicht überhaupt, nach Maßgabe der Verhandlungen mit den ständischen Ausschüssen und der Allerhöchsten Kabinetsorder vom 22. November 1842, mit den übrigen zum Eisenbahnnetze gehörigen, mit Staats-Unterstützung zu bauenden Bahnen gleichgestellt wird.

Bereits hat der Staat einige Unterstützung gewährt, allein keine ausreichende zur Erfüllung der Zwecke der Bahn, und auch nicht im Maße jener Gleichstellung. Deßhalb wenden wir uns, überzeugt von dem großen Interesse, welches eine Hohe Versammlung der Rheinischen Provinzial-Stände mit der Provinz stets an der Rheinischen Eisenbahn genommen hat, mit Vertrauen an Hochdieselbe und tragen die Bitte vor:

daß Eine Hohe Versammlung der Rheinischen Provinzial-Stände bei Sr. Majestät dem Könige Sich dahin verwenden möge, daß die Rheinische Eisenbahn — als ein Theil des großen mit Staats-Unterstützung herzustellenden Eisenbahnnetzes — auch im gleichen Maße vom Staate behandelt werden möge, wie die mit Staats-Unterstützung neu zu bauenden Bahnen.

In Verehrung

Die in General-Versammlung vereinigte
Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft.

Gleichzeitig wurde von jener General-Versammlung beschlossen:

daß eine vollständige Darlegung der Vorverhandlungen durch den Vorsitzenden der General-Versammlung, dem zu diesem Ende die betreffenden Akten der Direktion zur Verfügung gestellt werden sollen, den Herren Deputirten der Stadt Köln überreicht und demnächst, nach deren Vorlage beim Rheinischen Landtage, als Handschrift gedruckt und den Aktionären mitgetheilt werde.

Diesem Beschlusse zufolge ist die nachstehende Schrift verfaßt, mit der Bittschrift den Herren Deputirten der Stadt Köln überreicht, und demnächst zum Druck befördert worden.

# Darstellung
des
## Verhältnisses der Rheinischen Eisenbahn
zum Staate;
als Erläuterungs-Bericht zu der von der General-Versammlung an die Rheinische Stände-Versammlung gerichteten Petition.

Die Rheinische Eisenbahn, nach ihrer Lage und Natur die Eigenschaften einer Staatsbahn völlig in sich vereinigend, ist noch nicht vollendet, und war es also noch weniger, als die Ständischen Ausschüsse im Oktober 1842 zusammentraten, um über die bereits zwei Monate vorher bekannt gemachte Proposition des Gouvernements, Eisenbahnen mit Unterstützung des Staates zu bauen, zu berathen.

Nachdem die Erfahrung nun hinlänglich darüber aufgeklärt hat, welche enorme Kosten der Bau einer Eisenbahn in gebirgigtem Terrain, mit hohen Dämmen und tiefen Einschnitten in thonigem und lehmigem Boden und in Felsen, mit bedeutenden Tunnels und Brücken,

und mit großen und schwierigen Bahnhofsanlagen verursacht, hat die Direktion pflichtmäßig dafür Sorge getragen, daß die Eigenschaft der Bahn als Staatsbahn von dem Staate anerkannt werde, und sich bemüht, daß aus diesem Anerkenntniß die natürliche Folgerung sich verwirkliche: daß nämlich der Rheinischen Eisenbahn dieselben Vortheile zugestanden werden, welche der Staat den neuen mit seiner Unterstützung herzustellenden Bahnen gewährt. Zu dem Ende sandte die Direktion Eins ihrer Mitglieder, Herrn Hansemann, im Oktober 1842 nach Berlin.

Den Ständischen Ausschüssen ward eine, durch die Zeitungen publizirte, ministerielle Denkschrift (vom Oktober 1842) über die Ausführung eines Eisenbahnnetzes mitgetheilt.*) Darin wurden die Preußischen Eisenbahnen unter dreierlei Rubriken aufgeführt:

1. Ausgeführte, schon in Betrieb gesetzte Bahnen. Unter diese Rubrik war die Rheinische Eisenbahn gestellt.
2. Gesicherte, im Bau befindliche Bahnen.
3. Bahnen, welche zur Herstellung eines alle Provinzen der Monarchie umfassenden Eisenbahnnetzes theils erforderlich, theils sehr wünschenswerth sind.

Diese Denkschrift und insbesondere die vorstehende Klassifikation der Preußischen Eisenbahnen veranlaßte Herrn Hansemann, gleich nach dem Zusammentritt der Ständischen Ausschüsse am 20. Oktober a. pr., Sr.

*) Ein Auszug aus dieser Denkschrift liegt in der Anlage A bei.

Excellenz dem Finanzminister in einer kurzen Eingabe vorläufig vorzustellen, „daß die Rheinische Eisen„bahn ohne den Zutritt und die Unterstützung „des Staates nicht hergestellt werden könne," mit dem Zusatze: „Euer Excellenz habe ich nicht er„mangeln wollen, diesen Stand der Sache ganz gehor„samst schon jetzt vorzutragen, da durch das geschilderte „faktische Verhältniß der weitere Gang der Verhandlun„gen wesentlich bedingt ist."

Auf Veranlassung des Herrn Grafen von Hompesch (Mitgliedes der Ständischen Ausschüsse) stellte Herr Hansemann demselben das Verhältniß der Rheinischen Eisenbahn, in Beziehung auf die obige Klassifikation der Preußischen Eisenbahnen dar. Das deßfallsige Schreiben ist vom 22. Oktober 1842, und lautet wie folgt:

Berlin, den 22. Oktober 1842.

An den Königlichen Kammerherrn
Herrn Grafen von Hompesch-Rurich Hochgeboren hier.

Euer Hochgeboren haben gegen mich den Wunsch ausgesprochen, eine bestimmte Mittheilung darüber zu erhalten: ob und in wiefern die Rheinische Eisenbahn als eine vollendete und in ihrem Betriebe gesicherte anzusehen ist.

Diesem Wunsche ermangele ich nicht durch folgende Bemerkungen ganz ergebenst zu entsprechen.

Der Zweck, zu welchem sich die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft konstituirt hat und landesherrlich konzessionirt worden, ist: die Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn vom Freihafen am Rhein bei Köln nach der Belgischen Gränze mit Anschluß an die Eisenbahn nach Antwerpen.

Die Gesellschaft hat diesen ihren Zweck bisher noch nicht erreicht, obgleich die Bahnstrecke von Köln (nicht vom Freihafen) bis Aachen im September vorigen Jahrs dem Betriebe eröffnet worden ist. Sie hat noch, um ihrer Aufgabe zu genügen,

1. die schwierige Strecke von Aachen nach der Belgischen Gränze bis zum Anschlusse an die Bahn nach Antwerpen zu bauen;
2. die Verbindung mit dem Freihafen am Rhein bei Köln herzustellen, und
3. die ganze Bahn durch Legung des zweiten Geleises, Erweiterung der Stations-Einrichtungen, Vervollständigung der Transportmittel u. s. f. in den Stand zu setzen, dem durch sie vermittelten umfassenden Verkehre zwischen dem Rhein und Antwerpen in genügender Weise zu entsprechen.

Die Rheinische Eisenbahn gehört mithin nicht zu den schon vollendeten und in Betrieb gesetzten Eisenbahnen; denn der jetzt bestehende Betrieb eines isolirten Theiles derselben (von Köln bis Aachen) mit einfachem Geleise und einem provisorischen Bahnhof bei Köln kann sie dazu nicht qualifiziren.

Um die Rheinische Eisenbahn nebst ihrem Zubehör ihrem Zweck entsprechend völlig fertig zu stellen, ist — außer dem bereits beschafften Kapital von 7 Millionen Thalern — noch eine Summe von $2^1/_4$ Millionen Thalern erforderlich, wie aus den gedruckten Verhandlungen der General-Versammlung der Aktionäre vom 31. Mai d. J. zu ersehen ist.

Die Gesellschaft, welche bereits von jenen 7 Millionen vorhandenen Kapitales $2^1/_2$ Millionen Thlr. durch Emission vierprozentiger Obligationen beschafft hat, ist gegenwärtig nicht im Stande, den noch fehlenden Mehrbedarf von $2^1/_4$ Millionen Thlrn. durch eine zweite Anleihe auf tolerable Bedingungen herbeizuschaffen.

Der Grund dieser Erscheinung liegt nicht etwa darin, daß das Unternehmen keine Aussicht auf einen genügenden Reinertrag gewähre. Denn die bisher auf der isolirten Bahnstrecke von Köln bis Aachen bei unvollkommener Einrichtung der Transportmittel stattgehabte — immerhin schon nicht unbedeutende — Frequenz gewährt keinen Maßstab für den großartigen Verkehr, welcher der Rheinischen Bahn zuwachsen muß, wenn sie durch die Erweiterung ihrer Transportmittel nach und nach die Konkurrenz des Frachtfuhrwerks besiegt und ihren Anschluß an die Belgische Eisenbahnen einerseits, an die östlichen Deutschen Bahnen andererseits erhalten haben wird. Der erstere steht im künftigen Jahre, der letztere, gemäß der den Ständischen Ausschüssen von der Regierung gemachten Mittheilungen, in nicht ferner Zukunft zu erwarten. Alsdann wird die Rheinische Bahn der nothwendige Kanal für die ganze Masse von Gütern und Reisenden, welche zwischen dem Westen und Osten Europas, zwischen Deutschland, Belgien und England hin und her ihren Zug nehmen, — eine Lage, deren Vortheile der Gesellschaft in um so größerm Maße zufließen werden, als sie durch das Nichtvorhandenseyn eines konkurrirenden Wassertransportweges höhere Tarifsätze ohne Benachtheiligung der Frequenz aufzustellen im Stande ist.

Dennoch haben die in neuester Zeit mannigfach gebotenen Gelegenheiten, größere Kapitalien zu vortheilhaftem Zinssatze und in völlig gesicherter Weise zu placiren, so wie auch vielfache dem Kredit des Unternehmens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nachtheilige, den Kurs der Aktien deprimirende, durch öffentliche Blätter u. s. f. verbreitete Äußerungen derartig auf die Stimmung des Geldpublikums gewirkt, daß die vorher angedeutete Unmöglichkeit, den zur Vollendung der Bahn noch fehlenden Bedarf von 2¼ Millionen Thlrn. durch eine Anleihe auf erträgliche Bedingungen hin zu negociiren, wirklich eingetreten ist.

Die Rheinische Eisenbahn gehört mithin auch nicht zu den durch ihre eigene Kräfte in ihrem Bestehen schon jetzt gesicherten Bahnen.

Mit der ausgezeichnetsten Hochachtung Euer Hochgeboren ganz ergebenster

Hansemann.

Sr. Excellenz dem Finanzminister ward unterm 24. Oktober eine Abschrift des vorstehenden Schreibens durch Herrn Hansemann mitgetheilt.

Was in den Ständischen Ausschüssen über die vom Staate zu gewährende Unterstützung im Allgemeinen, und insbesondere in Beziehung auf die Rheinische Eisenbahn verhandelt worden, ist abgesehen von Dem, was die Zeitungen darüber mehr oder minder vollständig mitgetheilt haben, aus den vollständigen Protokollen, welche für die Mitglieder der Ausschüsse gedruckt sind, besser zu entnehmen, und ich beziehe mich darauf als auf ein Aktenstück, welches die zum Landtage versammelten Stände besitzen.

In Folge dieser Verhandlungen wandte sich Herr Hansemann am 10. November v. J. an Se. Excellenz den Finanzminister mit einer Vorstellung, welche ihrem wesentlichen Inhalte nach lautet wie folgt:

Berlin, den 10. November 1842.

An des Königlichen Wirklichen Geheimen Staats- und Finanzministers, Ritters rc. Herrn Freiherrn von Bodelschwingh Excellenz hier.

Euer Excellenz haben bei Verhandlung der Eisenbahnfrage in der Versammlung der Ständischen Ausschüsse zu erklären

geruht, daß die Wichtigkeit der Rheinischen Eisenbahn und das Interesse des Staats für dieselbe anerkannt werde, daß demnach kein Bedenken vorliege, sie den übrigen Bahnen, bei welche der Staat Hilfe zu leisten und zuzutreten beabsichtige, zuzugesellen, wenn das Bedürfniß dazu sich herausstelle. Erlauben Euer Excellenz, daß ich für diese wohlwollende Äußerung zunächst meinen tiefsten Dank ehrerbietigst hierdurch abstatte.

Bereits in meinem ganz gehorsamsten Berichte vom 20. v. M. habe ich die Ehre gehabt auszuführen, daß die bis jetzt unvollendete Rheinische Eisenbahn ohne den Zutritt und die Unterstützung des Staates nicht hergestellt werden kann, indem hierzu noch eine Summe von 2¼ Millionen Thlr. erfordert wird, welche die Gesellschaft unter den gegenwärtigen Verhältnissen durch ihre eigenen Kräfte zu beschaffen nicht im Stande ist. Dieser Bedarf wird durch die ehrerbietigst angeschlossene Übersicht näher nachgewiesen. Dieselbe umfaßt

1. die Kosten der Fertigstellung der ganzen Bahn vom Freihafen zu Köln bis zur Belgischen Gränze mit Einschluß des erforderlichen Betriebs-Materials,
2. die Kosten der Anlage des zweiten Geleises auf der fertigen Bahnstrecke,
3. die Kosten der Bahnhofs-Einrichtung am Freihafen zu Köln.

Beide Kriterien, von welchen der Staat seinen Zutritt und seine Unterstützung abhängig gemacht hat, sind bei der Rheinischen Eisenbahn vorhanden: dieselbe bildet einen integrirenden Theil des großen Eisenbahnnetzes, welches den Mittelpunkt der Preußischen Monarchie mit den Provinzen und mit dem Auslande verbinden soll, und sie kann nicht ohne Hilfe des Staates in der durch das Bedürfniß gebotenen Einrichtung hergestellt werden.

Abgesehen von dieser allgemeinen Anführung gibt es viele

und wichtige Gründe, welche die Staatsregierung bestimmen dürften, gerade der Rheinischen Eisenbahn vorzugsweise vor allen andern Unternehmungen jene Unterstützung angedeihen zu lassen. Diese Gründe beruhen in deren ausnahmsweisen Stellung und ihren ganz besondern Verhältnissen. Ich erlaube mir nur Nachstehendes ganz gehorsamst hervorzuheben.

Die Rheinische Eisenbahn ist vermöge der auf dem linken Rheinufer obwaltenden Terrain- und Verkehrsverhältnisse das einzige Unternehmen, welches in diesem Theile der Monarchie unter die Kategorie der vom Staate in seinem Interesse als nothwendig erkannten Eisenbahnen subsumirt werden kann. Die Rheinische Eisenbahn ist mithin dazu bestimmt, alle diejenigen Begünstigungen, welche die Staatsregierung der Eisenbahnverbindung auf dem linken Rheinufer überhaupt zuzuwenden beabsichtigt, ganz allein zu genießen. Da nun aber für das Gesammt-Anlage-Kapital des ganzen Eisenbahnnetzes, welches, mit Ausschluß der Kosten der links-rheinischen Bahn, zu 55 Millionen Thlr. angeschlagen ist, der Staat eine Zinsgarantie zu übernehmen entschlossen ist, so erscheint, wenn man das Verhältniß der auf dem linken Rheinufer wohnenden Bevölkerung und der dortigen Industrie zu der der übrigen Monarchie betrachtet, die Übernahme einer Zinsgarantie für das 9¼ Millionen Thlr. betragende Anlage-Kapital der Rheinischen Eisenbahn als eine mäßige Berücksichtigung.

Es unterliegt zwar keinem Zweifel, daß eine Esenbahn auf dem linken Rheinufer im Falle eines Krieges im Westen mehr gefährdet seyn würde, als die diesseits des Rheines anzulegenden Bahnen. Dennoch hat die Staatsregierung ein dringendes Interesse, bei jeder Veranlassung zu erkennen zu geben, daß sie die Erhaltung und Sicherstellung auch jenes Theiles des Staatsgebietes als einen wenigstens eben so bedeutenden Gegenstand ihrer Fürsorge betrachtet, wie die der übrigen Bestandtheile der Monarchie. Dadurch wird die hier und da ver-

breitete irrige Ansicht, als lege man auf die Erhaltung und Verschmelzung des linken Rheinufers wegen dessen exponirten Lage weniger Gewicht, mit Erfolg beseitigt, und das lebendige Gefühl der Rheinländer, für das gemeinsame Vaterland das Höchste einzusetzen, gekräftigt werden. Eine solche Veranlassung liegt gegenwärtig vor, indem man auch der Rheinischen Eisenbahn jene Begünstigungen zuwendet, welche den übrigen Theilen des Eisenbahnnetzes zugedacht sind.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft hat ihr Unternehmen, aller entgegenstehenden Schwierigkeiten ungeachtet, mit der größten Beharrlichkeit durch eigene Kraftanstrengung durchzuführen versucht. Da aber gerade diese Bahn für den Staat von der größten Wichtigkeit ist, so muß letzterer darin, daß die Gesellschaft der Erreichung eines staatlichen Zweckes ihrerseits schon vorgearbeitet hat, einen Beweggrund mehr finden, sie hinsichtlich der zu gewährenden Unterstützungen den übrigen Eisenbahn-Unternehmungen wenigstens gleichzustellen.

Auch wird eine weise Regierung, wie die unsrige, die Unternehmer einer im Staatsinteresse für nothwendig erkannten Bahn nicht dafür strafen wollen, daß sie trotz aller Hindernisse den Muth und die Hingebung besaßen, ihre Aufgabe energisch zu verfolgen. Abgesehen von der Unbilligkeit würde ein solches Verfahren auf das Zustandekommen aller derartigen Unternehmungen den nachtheiligsten Einfluß äußern, indem es das Vertrauen der Kapitalisten im Allgemeinen schwächen und sie veranlassen würde, bei den neu anzulegenden Bahnen dem Staate ungünstigere Bedingungen zu verlangen.

Die Schwierigkeiten, welche die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft auf ihrem Wege gefunden hat, sind zum Theil durch Rücksichten auf ihren Staatszweck herbeigeführt. Es war ihre Aufgabe, die Verbindung des Rheins mit dem Auslande, mit den Häfen Belgiens herzustellen. Diese Aufgabe konnte erst dann ihre Lösung finden, wenn Belgischer Seits der Anschluß

der dortigen Bahnen an die Rheinische bewirkt war. Letzteres ist bisheran noch nicht geschehen; die Verzögerung der dortigen Arbeiten hatte den Aufenthalt der diesseitigen zur nothwendigen Folge. Durch diesen Aufschub des Betriebes auf der ganzen Bahn erleidet die Gesellschaft, ohne irgend Etwas verabsäumt zu haben, einen enormen Verlust.

— — (Hier wird unter Bezugnahme auf eine umfassende Rentabilitäts-Berechnung darzustellen versucht, daß die Bahn, — nachdem sie östlich und westlich an Berlin und Paris angeschlossen seyn werde, — wahrscheinlich rentiren und also dann wenige oder keine Geldopfer des Staats erheischen werde.)

Durch das vorstehend Angeführte glaube ich den ganz gehorsamsten Antrag hinreichend motivirt zu haben:

daß es Euer Excellenz gefallen wolle, auch der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Zusicherung hochgeneigtest zu ertheilen, daß ihr eben diejenigen Begünstigungen von Seiten des Staats gewährt werden sollen, welche den übrigen als Theile des großen Preußischen Eisenbahnnetzes anerkannten neu zu bauenden Eisenbahnen zu Theile werden.

Wie Euer Excellenz auch immer über den vorstehenden Antrag zu entscheiden geruhen mögen, so hege ich doch die feste Überzeugung, daß unter den obwaltenden Verhältnissen das Geringste, was der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu gewähren ist, darin besteht:

1. daß der Staat die Kosten der durch die veränderte Bahnhofs-Einrichtung veranlaßten Festungsbauten übernehme, und
2. behufs der Beschaffung der zur Fertigstellung der Bahn einschließlich des Betriebsmaterials nöthigen Geldmittel entweder der Gesellschaft ein Darlehen gebe, oder für diesen Betrag neue Aktien übernehme, in beiden Fällen aber erst dann Zinsen erhalte, wenn die Inhaber der Stamm-Aktien 4 Prozent bezogen haben.

In Betreff der von Euer Excellenz bei den Verhandlungen der Ständischen Ausschüsse gemachten Äußerung, daß die Einrichtung des Bahnhofes am Freihafen zu Köln und die Anlage des zweiten Geleises auf der bis jetzt unvollendeten Bahnstrecke als wesentliche Theile des zur gänzlichen Fertigstellung der Rheinischen Eisenbahn nothwendigen Arbeiten nicht anerkannt werden könnten, erlaube ich mir ehrerbietigst zu bemerken, daß neben dem großen Interesse, welches die Stadt Köln an der Ausführung der jetzt projektirten Bahnhofsanlage hat, jedenfalls für den Güterverkehr der durch sie bedingte direkte Anschluß an den Freihafen nicht entbehrt werden kann, wenn die Bahn ihren staatlichen Zweck vollständig erfüllen soll.

Bei dem durch die neuere Beschlußnahme wesentlich veränderten Verhältnisse der Bahn zum Staate dürften Euer Excellenz die in Betreff der Bahnhofsanlage angeordnete Lokaluntersuchung auch darauf ausdehnen lassen, in wie fern diese Anlage im Interesse des Staates als nützlich und nothwendig anzusehen sey.

Die Anlage des zweiten Geleises hat sich schon durch die bisherige Erfahrung als Bedürfniß herausgestellt, wie ich in meinem gehorsamsten Berichte vom 20. d. M. ausgeführt habe; mit der Zunahme des Güterverkehrs wird dies Bedürfniß täglich fühlbarer werden, und gerade ein wohlfeiler und zweckmäßiger Gütertransport ist ja eins der Hauptinteressen des Staates.

Euer Excellenz werden mit mir einverstanden seyn, daß die zuletzt hervorgehobenen Punkte in der That das Minimum dessen, was die Gesellschaft beanspruchen darf, darstellen, wenn in Erwägung gezogen wird, daß dann der Staat nur ungefähr 1 Prozent eventuellen Zuschuß auf das Gesammt-Kapital garantiren würde, — ein Verhältniß, zu welchem diese Bahn, wäre sie noch nicht so weit gebaut, nie hergestellt werden könnte.

In tiefster Ehrfurcht Euer Excellenz gehorsamster

Hansemann.

Darauf erfolgte die nachstehende Bescheidung Sr. Excellenz des Finanzministers:

In Anerkennung der Wichtigkeit, welche der Vollendung der Rheinischen Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung bis an die Belgische Gränze im allgemeinen Staats-Interesse beizumessen ist, nehme ich nicht Anstand, in Erwiederung Ew. Wohlgeboren Vorstellung vom 10. November d. J. meine Bereitwilligkeit zu erkennen zu geben, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bei Beschaffung der für die Vollendung der Bahn sich noch als nothwendig ergebenden Geldmittel von Seiten des Staates zu Hülfe zu kommen.

Es kann hierbei jedoch nur der Bedarf für diejenigen Arbeiten und Anlagen in Betracht kommen, welche noch auszuführen sind, um die Bahn von dem gegenwärtigen Bahnhofe bei Köln bis an die Belgische Gränze mit einem Geleise fertig zu stellen, so daß die Mitwirkung des Staats sich auf die Beschaffung der Geldmittel beschränkt, welche abgesehen von der Verlängerung der Bahn von jenem Bahnhofe nach dem Kölner Freihafen so wie von der Herstellung eines zweiten Geleises, für jenen Zweck noch erforderlich sind. Diese Geldmittel berechnen sich nach den Ihrer Vorstellung beigefügten Übersichten höchstens auf 1 Million Thaler; sofern die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft dieses Kapital mittelst Emitterung von Prioritäts-Obligationen oder Prioritäts-Aktien, wie solche durch den Beschluß der General-Versammlung vom 31. Mai und 1. Juni d. J. für die Beschaffung der weiteren Geldmittel in Aussicht genommen worden, aufzubringen beabsichtigt, bin ich bereit die Allerhöchste Genehmigung zur Gewährung einer Zins-Garantie von 3½ Prozent für die fragliche 1 Million Thaler nachzusuchen, nachdem die näheren Modalitäten festgestellt seyn werden. In dieser Hinsicht muß ich aber bevorworten, daß die Verzinsung so wie ein jährlich zur Amortisation zu verwendender

Betrag aus dem Ertrage des Unternehmens vorweg zu bestreiten seyn wird, bevor den Stamm-Aktien Zinsen und Dividenden gewährt werden, und daß nur die auf Grund des Privilegiums vom 12. Oktober 1840 emittirten Obligationen zum Belaufe von 2,500,000 Thlr., in Folge des im § 9 dieses Privilegiums ihnen beigelegten Vorzugsrechts vor allen späteren Anleihen der neuen Emission von 1 Million Thlrn. hinsichtlich der Verzinsung und Amortisation werden vorgehen können. Indem ich hiernach Ihrer baldigen Erklärung entgegensehe, bemerke ich schließlich, daß ich auf eine weitere Unterstützung der Gesellschaft einzugehen zu meinem Bedauern außer Stande bin.

Berlin, den 24. November 1842.

Der Finanzminister,
von Bodelschwingh.

An den Vize-Präsidenten der Direkton der
Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Herrn
Hansemann Wohlgeboren hier.

Hiergegen remonstrirte Herr Hansemann in folgender Vorstellung:

Berlin, den 28. November 1842.

An des Königlichen Wirklichen Geheimen Staats- und Finanz-Ministers, Ritters ꝛc. Hrn. Freiherrn v. Bodelschwingh Excellenz hier.

Euer Excellenz haben mittelst des hohen Reskriptes vom 24. d. M. auf die in meinem gehorsamsten Berichte vom 10. d. M. niedergelegten, den rubrizirten Gegenstand betreffenden ehrerbietigsten Anträge nicht einzugehen, dagegen Sich bereit zu erklären geruht, die Allerhöchste Genehmigung einer Zins-Garantie von 3½ Prozent für die zum Ausbau der Rheinischen Eisenbahn mit Einem Geleise noch erforderliche 1 Million Thaler nachzusuchen.

Indem ich, Euer Excellenz verehrlicher Aufforderung entsprechend, auf diese hohe Eröffnung meine pflichtgemäße Erklärung abgeben soll, muß ich zuvörderst auf die mehrfach hervorgehobene Wichtigkeit, welche der Vollendung der Rheinischen Eisenbahn nach ihrer ganzen Ausdehnung im allgemeinen Staats-Interesse beizumessen ist, zurückkommen. Wenn diese Wichtigkeit von der Staatsregierung anerkannt wird — wie es Euer Excellenz durch das hohe Reskript vom 24. d. M. wiederholt ausgesprochen haben, — und wenn demgemäß der Entschluß fest steht, der Rheinischen Eisenbahn von Seiten des Staates zu Hülfe zu kommen: so muß auch die Absicht unterstellt werden, diese Hülfe in der Weise und in dem Maße zu gewähren, daß die Gesellschaft dadurch in den Stand gesetzt werde, ihren staatlichen Zweck völlig zu erreichen, das heißt, eine den Anforderungen des allgemeinen Landes-Verkehres entsprechende und dessen großer Ausdehnung angemessene Verbindung des Rheines mit den Belgischen Häfen herzustellen.

Meiner Überzeugung nach reicht die gewogentlichst in Aussicht gestellte Zins-Garantie von 3½ Prozent für die zum Ausbau einer eingeleisigen Bahn noch erforderliche 1 Million Thaler für sich allein nicht hin, um die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zur Erfüllung jenes Staatszweckes zu befähigen.

Ich weiß nicht, ob es der Gesellschaft gelingen würde, diese 1 Million Thlr. gegen 3½ Prozent Zinsen zum Pari-Kurse zu negoziiren. So viel ist aber gewiß, daß im Falle eines weiterhin sich ergebenden Geldbedürfnisses kein vorsichtiger Kapitalist noch seine Fonds diesem Eisenbahn-Unternehmen wird leihen wollen, nachdem bereits 2½ Millionen Thaler durch Prioritäts-Obligationen beschafft sind und auch den Zinsen der ferner angeliehenen 1 Million Thlr., auf welche die Staatsregierung ihre Garantie beschränkt, ein Vorrang eingeräumt seyn wird. Das Eintreten eines solchen fernern Geldbedarfes (1¼ Million Thlr.) ist aus den bereits früher entwickelten

Gründen anzunehmen; hinsichtlich des zweiten Geleises spricht dafür die Erfahrung sämmtlicher verkehrreicher Eisenbahnen in England und Deutschland, hinsichtlich der Bahnhofs-Anlage zu Köln die Nothwendigkeit des Anschlusses an den Rhein und an die neu zu bauende rechtsrheinische Bahn. Die Abschließung eines solchen Anleihens von 1 Million Thlrn. wird daher die Gesellschaft auf alle Folgezeit in die Unmöglichkeit versetzen, jenen Geldbedarf auf irgend erträgliche Bedingungen zu beschaffen.

Um dem vorstehend hervorgehobenen Übelstande, welcher zuletzt den eigentlichen Zweck des Staates geradezu vereiteln würde, vorzubeugen, dürfte es nothwendig seyn, daß von Seiten der Staatsregierung die Zusage ertheilt werde, außer der sofort zu übernehmenden Zinsgarantie für die zur Herstellung der eingeleisigen Bahn erforderliche 1 Million Thlr. auch noch die Zinsen des zur Vollendung der ganzen Bahn erforderlichen Mehrbedarfes in gleicher Weise garantiren zu wollen, sobald sich die Nothwendigkeit und das Bedürfniß des letztern herausstelle. Durch eine solche Zusage würde sich der Staat nicht über seinen Zweck hinaus verbinden, indem der wirkliche Eintritt dieser Garantie von der fernern Gestaltung der Verhältnisse und dem Resultate einer von den Staatsbehörden anzustellenden Prüfung, mithin von der eigenen Entscheidung des Staates abhängig bleibt.

Euer Excellenz werden sohin — wie ich mir schmeichle — kein Bedenken tragen, Hochdero geneigte Eröffnung vom 24. d. M. in diesem Sinne zu erweitern, worauf ich ehrerbietigst anzutragen mir erlaube.

Sollte jedoch die Gewährung dieser gehorsamsten Bitte unverhofften Anstand finden müssen, so darf Euer Excellenz ich nicht verhehlen, daß die in dem hohen Reskripte vom 24. d. M. gestellte Proposition zu acceptiren ich mich nicht für ermächtigt halte. Durch den Beschluß der General-Versammlung

vom 31. Mai d. J. ist die Direktion autorisirt worden, das gesammte zur Vollendung des Baues und zum Doppelgeleise der Bahn sowie der Herstellung des Bahnhofs zu Köln noch erforderliche Kapital auf Ein Mal zu negoziiren. Es würde die Gränzen der mir von der Direktion ertheilten Vollmacht überschreiten, wenn ich einseitig eine Zusage der Staatsregierung acceptiren wollte, welche zur nothwendigen Folge haben würde, daß die Absicht der Gesellschaft gar nicht oder nur auf höchst unvortheilhafte Weise erreicht werden könnte. Für den Fall also, daß Euer Excellenz bei dem Inhalte der geehrten Resolution vom 24. d. M. es strict sein Bewenden behalten lassen möchten, würde ich genöthigt seyn, vor weiterer Auslassung zur Sache mit der Direktion in Köln in Kommunikation zu treten. Meines Erachtens ist jedoch auch nicht die Direktion, ja selbst nicht einmal der Administrations-Rath befugt, einen solchen dem in der General-Versammlung ausgesprochenen ausdrücklichen Willen der Aktionäre zuwiderlaufenden Beschluß zu fassen, vielmehr wird die Entscheidung dem Ausspruch einer fernerweiten General-Versammlung anheim gegeben werden müssen.

Im Übrigen bedarf es kaum der ehrerbietigsten Bemerkung, daß die ganze gegenwärtige Verhandlung nur zum Zwecke hat, dem augenblicklich vorhandenen dringendsten Geldbedürfnisse zu genügen und einem Stocken der Arbeiten vorzubeugen, daß aber dadurch der allgemeinen Frage, welche Begünstigungen und Unterstützungen dem Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn überhaupt vom Staate zu gewähren seyn dürften, nicht präjudizirt werden solle. Wenn in Erwägung gezogen wird, welcher Zeitverlust entstehen muß, wenn die nähern Modalitäten eines unter Zinsgarantie des Staates zu negoziirenden Anleihens vorab berathen und festgestellt werden, so dürfte die Absicht, dem momentanen Bedürfniß schleunig abzuhelfen, dadurch am Besten erreicht werden, wenn der Rheinischen Eisen-

bahn-Gesellschaft eine entsprechende Summe aus Staatsfonds sofort überwiesen würde, mit dem Vorbehalt, daß dieselbe bei späterer definitiver Festsetzung der Staats-Unterstützung in Anrechnung zu bringen sey.

Euer Excellenz weiserm Ermessen die Prüfung dieses gehorsamsten Vorschlages ehrerbietigst anheimstellend, zeichnet in tiefster Ehrfurcht Euer Excellenz ganz gehorsamster

Hansemann.

Darauf beschied Se. Excellenz abschlägig wie folgt:

Ew. Wohlgeboren kann ich in Bescheidung auf Ihre Vorstellung vom 28. v. M. nur wiederholentlich zu erkennen geben, daß die in dem Erlasse vom 24. v. M. in Aussicht gestellte Zins-Garantie von 3½ Prozent für das Ihrer Anzeige nach zur vollständigen Herstellung einer eingeleisigen Bahn von dem gegenwärtigen Bahnhofe bei Köln nach der Belgischen Gränze noch erforderliche Kapital von 1 Million Thlrn. das Äußerste ist, wofür ich mich den obwaltenden Verhältnissen nach zu Gunsten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Allerhöchsten Orts zu verwenden vermag. Ich kann daher zu meinem Bedauern Ihrem Antrage, eventuell auch noch für die nach dem Beschlusse der General-Versammlung vom 31. Mai und 1. Juni d. J. zu beschaffenden anderweiten 1¼ Million Thaler eine Zins-Garantie zuzusichern, nicht Folge geben, auch dem Wunsche, vorläufig einen Vorschuß aus Staatsfonds zu erhalten, nicht entsprechen.

Berlin, den 11. Dezember 1842.

Der Finanzminister,
von Bodelschwingh.

An den Vize-Präsidenten der Direktion der
Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Herrn
Hansemann Wohlgeboren hier.

Diese Bescheidung veranlaßte Herrn Hansemann zu nachfolgender Immediat-Eingabe:

Berlin, den 17. Dezember 1842.

Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König,
Allergnädigster König und Herr!

Euer Königliche Majestät haben durch die Allerhöchste Kabinetsordre vom 22. November d. J. Allergnädigst zu bestimmen geruht, daß die Ausführung eines die Hauptstadt mit den Provinzen und die Provinzen untereinander verbindenden, in den Hauptrichtungen das Ausland berührenden Eisenbahnnetzes durch die dem Staate zu Gebote stehenden Mittel mit Kraft und Nachdruck befördert werden solle.

Die Rheinische Eisenbahn, welche die Verbindung des Rheines mit den Belgischen Häfen herstellt, bildet einen integrirenden Theil dieses Eisenbahnnetzes. Sie ist bisheran nur theilweise — auf der Strecke von Köln bis Aachen — dem Betriebe eröffnet, und bedarf noch eines Kapital-Aufwandes von 2¼ Millionen Thaler zu ihrer völligen Fertigstellung vom Freihafen zu Köln bis zur Belgischen Gränze, einschließlich der Anlage des zweiten Geleises und der Einrichtung des Bahnhofes am gedachten Freihafen.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ist nicht im Stande, ohne kräftige Unterstützung des Staates jenen Bedarf von 2¼ Millionen Thaler auf erträgliche Bedingungen hin zu beschaffen. Hieran sind theils vielfach verbreitete, dem Kredit des Unternehmens nachtheilige Äußerungen, Zeitungs-Artikel u. dgl. schuld, theils auch die in jüngster Zeit den Kapitalisten gebotenen mannigfachen Gelegenheiten, ihr Geld in neue und völlig sichere Unternehmungen zu stecken.

Unter einer ausführlichen und belegten Darstellung dieser Verhältnisse erlaubte sich der allerunterthänigst Unterzeichnete, Namens der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft

durch die abschriftlich in tiefster Ehrfurcht hier beigeschlossenen Vorstellungen vom 20. Oktober und 10. November d. J. an den Finanzminister den Antrag zu richten: daß auch der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft eben diejenigen Begünstigungen von Seiten des Staates zugesagt werden möchten, welche den übrigen, als Theile des großen vaterländischen Eisenbahnnetzes anerkannten, neu zu bauenden Bahnen zufließen würden.

Da inzwischen die Verhandlungen des Königl. Finanzministeriums mit dem allerunterthänigst unterzeichneten Bevollmächtigten der Gesellschaft wegen Weiterführung ihrer Bahn von Köln bis zur Hannoverschen Gränze noch nicht zum Abschlusse gediehen sind, so könnte es für zweckmäßig erachtet werden, über die angeregte Frage des Verhältnisses des Staates zu der Gesellschaft einstweilen noch keine bestimmte Zusage zu ertheilen, und dessen Feststellung bis dahin auf sich beruhen zu lassen, daß die höhere Entscheidung über das ganze Unternehmen reif geworden sey. Diese Erwägung veranlaßte den allerunterthänigst Unterzeichneten eventuell dahin anzutragen: daß der Staat die Kosten der durch die Bahnhofs-Einrichtung nöthig werdenden Festungsbauten übernehmen, und der Gesellschaft entweder ein baares Gelddarlehen geben, oder zum erforderlichen Betrage neue Aktien zeichnen möge, und zwar so, daß in beiden Fällen erst dann Zinsen vergütet würden, wenn die Inhaber der Stamm-Aktien 4 Prozent bezogen hätten.

Der Finanzminister ist in dem in Abschrift allerunterthänigst beigefügten Reskripte vom 24. v. M. auf diese Anträge nicht eingegangen. In demselben wird zwar im Allgemeinen die Bereitwilligkeit ausgesprochen, der Gesellschaft zu Hilfe zu kommen, gleichzeitig aber wird diese Hilfe auf den Bedarf von 1 Million Thalern beschränkt, welcher zur Herstellung einer eingeleisigen Bahn vom jetzigen Bahnhofe zu Köln bis zur Belgischen Gränze erforderlich sey, so daß bei Beschaffung des Restes der Kosten, welche die Bahnhofs-Einrichtung am Frei-

hafen zu Köln und die Anlage des zweiten Geleises erheischt, der Zutritt des Staates ausgeschlossen bleiben solle. Sodann wurde, sofern die Gesellschaft jenen erstgenannten Bedarf (1 Million Thaler) durch Emission von privilegirten Obligationen oder Prioritäts-Aktien zu beschaffen gedenke, die Gewährung einer Zins-Garantie von 3½ Prozent für diese 1 Million Thaler in Aussicht gestellt, jedoch dabei vorbehalten, daß die Verzinsung so wie ein jährlich zur Amortisation zu verwendender Betrag aus dem Ertrag des Unternehmens zu bestreiten sey, bevor den Stamm-Aktien Zinsen und Dividenden gewährt werden.

Die Anlage eines zweiten Geleises hat sich nach den bisherigen Erfahrungen auf allen verkehrreichen Eisenbahnen des Inlandes und Auslandes als absolutes Bedürfniß herausgestellt. Es ist deßhalb mit Gewißheit vorherzusehen, daß auf der Rheinischen Eisenbahn, welche, abgesehen von den beträchtlichen Lokal-Transporten, insbesondere von Steinkohlen, den ganzen Verkehr des Westens mit Deutschland aufzunehmen bestimmt ist, mit Einem Geleise nicht ausgereicht werden kann, sobald der Abschluß an das Belgische Eisenbahn-System hergestellt ist.

Die projektirte Einrichtung des Bahnhofes in Köln vermittelt den Anschluß der Rheinischen Eisenbahn an den Freihafen, dessen der Güterverkehr nicht entbehren kann, und erleichtert die Verbindung mit der auf dem rechten Rheinufer anzulegenden Bahn. Durch die landesherrlich bestätigten Statuten ist der Freihafen zu Köln als der Anfangspunkt der Bahn ausdrücklich bestimmt; Euer Königliche Majestät haben Allerhöchst Selbst auszusprechen geruht, daß bei der Bahnhofs-Einrichtung den Wünschen der Stadt Köln so viel wie möglich entgegengekommen werden möge, — und so ist ein gegenseitig zufriedenstellender Vertrag zwischen der Stadt Köln und der Gesellschaft wegen der Anlage eines solchen Bahnhofes abgeschlossen worden.

Beide Anlagen sind mithin nothwendig, wenn die Rheinische Eisenbahn ihren staatlichen Zweck vollständig erfüllen soll, und die Direktion der Gesellschaft würde ihrer Pflicht zuwider handeln, wenn sie nicht darauf Bedacht nähme, zeitig die Mittel zu beschaffen, wodurch diesen Bedürfnissen abgeholfen werden kann, oder wenn sie gar, um das augenblickliche Gelderforderniß zu decken, ein solches Arrangement träfe, dessen Modalitäten ihr die Möglichkeit benähmen, den voraussichtlich sehr bald sich ergebenden weitern Bedarf aufbringen zu können. Letzteres würde der Fall seyn, wenn die Gesellschaft, nach dem Reskripte des Finanzministers, den Darleihern einer unter Garantie des Staates aufzunehmenden Summe von 1 Million Thalern in Beziehung auf deren Verzinsung und Amortisation die Priorität vor den Stamm-Aktionären einräumen wollte. Denn kein Kapitalist wird alsdann diesem Unternehmen seine Fonds mehr leihen, wenn außer den durch privilegirte Obligationen schon beschafften 2½ Millionen Thaler auch die Zinsen dieser 1 Million Thaler, auf welche der Staat seine Garantie nach dem Reskripte des Finanzministers ausdrücklich Ein für alle Mal beschränken würde, den Vorrang vor fernern Anleihen genießen sollen.

Diese Gründe hat der allerunterthänigst Unterzeichnete dem Finanzminister in einer fernern, in tiefster Ehrfurcht hier gleichfalls abschriftlich beigeschlossenen Vorstellung vom 28. v. M. vorgetragen und daran die Bitte geknüpft: die in Aussicht gestellte Zinsen-Garantie nicht auf die zur Herstellung der eingeleisigen Bahn noch erforderliche 1 Million Thaler zu beschränken, sondern auch auf den übrigen Bedarf von 1¼ Mill. auszudehnen, deren Eintritt aber eventuell von einer vorherigen Untersuchung des wirklichen Bedürfnisses abhängig zu machen.

Der Finanzminister hat indessen, nach dem in Abschrift allerunterthänigst beigefügten jüngsten Bescheide vom 11. d. M., sich nicht für ermächtigt gehalten, für diese Anträge bei Euer

Königlichen Majestät sich zu verwenden, sondern hat auf den Inhalt seines frühern Erlasses vom 24. November d. J. als auf das Maximum der von ihm zu befürwortenden Unterstützung zurückgewiesen.

Euer Königlichen Majestät sind die Verhältnisse der Rheinischen Eisenbahn aus Allerhöchst Eigener Anschauung bekannt, so daß der allerunterthänigst Unterzeichnete sich jeder fernern Anführung über den steigenden Verkehr derselben und die großartigen Erwartungen, zu denen sie die Zukunft berechtigt, mit Fug enthalten kann. Gerade diese Verhältnisse sind es, welche die Anlage des zweiten Bahngeleises und den direkten Anschluß der Bahn an den Rhein (am Freihafen zu Köln) dringend nothwendig machen. Euer Majestät erleuchtetem Blicke kann es hiernach nicht verborgen seyn, daß die Unterstützung, welche der Staat dem in politischer und kommerzieller Rücksicht so wichtigen Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zuwenden will, den ganzen wirklichen Bedarf umfassen müsse, und nicht auf einen einzelnen Punkt desselben sich beschränken dürfe.

Der Finanzminister selbst hat bei den Verhandlungen über die Eisenbahn-Frage in der Versammlung der Ständischen Ausschüsse erklärt, „daß die Wichtigkeit der Rheinischen Eisenbahn „und das Interesse des Staats für dieselbe anerkannt werde, „daß demnach kein Bedenken vorliege, sie den übrigen Bahnen, „bei welchen der Staat Hilfe zu leisten und zuzutreten beab„sichtige, zuzugesellen, wenn das Bedürfniß dazu sich heraus„stelle.“ Das letztere ist vollständig vorhanden und nachgewiesen; wenn daher den übrigen mit Staats-Unterstützung herzustellenden Eisenbahnen eine Zinsen-Garantie von $3^1/_2$ Prozent zugesagt werden soll, so kann kein begründetes Bedenken dawider obwalten, der Rheinischen Eisenbahn die gleiche Zinsen-Garantie für ihren ganzen Geldbedarf zu gewähren, noch weniger aber dürfte ein Motiv dafür zu finden seyn, die zu gewährende

Garantie an eine so nachtheilige Bedingung zu knüpfen, wie der gemachte Vorbehalt der Priorität für den unter Garantie des Staates anzuleihenden Theil des Bedarfes ist.

Der allerunterthänigst Unterzeichnete bescheidet sich indessen gern, daß es dem Staats-Interesse entsprechend erachtet werde, die Frage über das Verhältniß des Staates zu der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft und die ihr zu gewährenden Unterstützungen hinsichtlich aller speziellen Punkte bis dahin auf sich beruhen zu lassen, daß auch über die Weiterführung der Bahn von Köln bis zur Hannoverschen Gränze eine Entscheidung erfolge. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, würde es sich für jetzt nur darum handeln, dem dringenden Geldbedürfnisse der Gesellschaft abzuhelfen, um einer störenden Unterbrechung der Arbeiten vorzubeugen. Euer Königlichen Majestät weisestem Ermessen wagt der allerunterthänigst Unterzeichnete es ehrfurchtsvoll anheimzugeben, ob es für diesen Zweck nicht angemessen befunden werden wolle, daß der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft eine dem jetzt obwaltenden dringendsten Bedürfniß entsprechende baare Summe von etwa 400,000 Thalern aus Staatsmitteln vorläufig überwiesen würde. Mit dieser Summe wird voraussichtlich das Bedürfniß bis zu dem Zeitpunkte der Beendigung der Verhandlungen wegen Weiterführung der Bahn nach Osten gedeckt seyn. Alsdann würde die gedachte Summe auf die Unterstützung des Staates angerechnet, oder aus dem Ertrage der mit Staats-Garantie aufzunehmenden Anleihen erstattet werden.

In tiefster Ehrfurcht Euer Königlichen Majestät allerunterthänigster, treugehorsamster

Hansemann.

Hierauf erfolgte von Sr. Excellenz dem Finanzminister nachstehende Bescheidung:

„Euer Wohlgeboren benachrichtige ich in Bescheidung auf die Immediat-Vorstellung vom 17. Dezbr. v. J. im Allerhöchsten Auftrage, daß des Königs Majestät Ihrem Antrage, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft vorläufig durch einen Vorschuß von 400,000 Thlrn. zu Hülfe zu kommen und die Beschlußnahme über die ihr zu gewährende Unterstützung den Verhandlungen über die Ausführung der Eisenbahn von Köln nach Minden vorzubehalten, nicht Folge zu geben geruht, dagegen mich ermächtigt haben, der Gesellschaft zur Vollendung der Rheinischen Bahn in folgendem Maße und unter den nachstehenden Bedingungen die Unterstützung des Staates zu Theil werden zu lassen.

Die Unterstützung des Staates kann überhaupt, wie dies schon in dem Erlasse vom 24. November v. J. bemerkt worden ist, nur in Ansehung desjenigen Bedarfes eintreten, welcher noch erforderlich ist, um die Bahn von dem gegenwärtigen Bahnhofe bei Köln bis an die Belgische Gränze mit einfachem Geleise fertig zu stellen. Dieser Bedarf berechnet sich nach Ihrer früheren Angabe auf 1 Million Thlr., und läßt sich, wenn darauf Rücksicht genommen wird, daß zum Ausweichen sich begegnender Wagenzüge auf Einer der mittleren Sektionen ein Doppelgeleise nöthig oder angemessen seyn möchte, höchstens auf 1¼ Million Thlr. annehmen. Die Unterstützung muß daher auf die Beschaffung dieser 1¼ Million Thlr. beschränkt bleiben. Es bleibt indessen der Gesellschaft unbenommen, die nach dem Beschlusse der General-Versammlung vom 31. Mai und 1. Juni v. J. außerdem noch aufzubringende 1 Million Thlr. Behufs der Herstellung eines Doppel-Geleises in der ganzen Ausdehnung der Bahn und Behufs der projektirten Führung der Bahn in den Kölner Freihafen nach ihrem Ermessen aufzunehmen und zu verwenden, wenn sie ohne Mitwirkung des Staates dieselbe zu beschaffen vermag; auch soll die Aufbringung der ebengedachten 1 Million Thlr. durch die

Bedingungen, unter denen die Unterstützung des Staats für die Beschaffung der obigen 1¼ Million Thlr. gewährt wird, nicht erschwert werden.

Was nämlich die Art der Unterstützung anlangt, so kann dieselbe nur auf dem in dem Erlasse vom 24. November v. J. bereits angegebenen Wege erfolgen, dergestalt, daß für die fraglichen 1¼ Million Thlr. eine Zinsgarantie von 3½ Prozent Seitens des Staats gewährt wird, daß aber die Verzinsung dieser 1¼ Million Thlr., so wie ein jährlich zur Amortisation derselben zu verwendender, mindestens auf ½ Prozent anzunehmender Betrag aus dem Ertrage des Unternehmens vorweg zu entnehmen ist, bevor den 4½ Million Thlr. Aktien Zinsen oder Dividenden zu Theil wird, und daß nur die bereits gemachte Anleihe von 2½ Millionen Thlr. hinsichtlich der Verzinsung und der Amortisation der neuen Anleihe von 1¼ Million Thlrn. vorgeht. Damit jedoch der Gesellschaft freie Hand verbleibe, auch die anderweite 1 Million Thlr. aufzunehmen, soll es derselben vorbehalten bleiben, diese 1 Million Thlr. zu gleicher Priorität mit jenen 1 ¼ Million Thlrn, anzuleihen, so daß solche hinsichtlich der Verzinsung und Amortisation aus dem Ertrage des Unternehmens mit den Seitens des Staats zu garantirenden 1¼ Million Thlr. konkurrirt, wie denn auch in dem mehrerwähnten Erlasse vom 24. Nov. v. J. nicht, wie Sie annehmen, gesagt worden ist, daß der unter Zins-Garantie des Staats aufzunehmende Betrag der etwa weiter noch zu machenden Anleihe eben so wie den Aktien vorgehen müsse.

Da aber die Unterstützung des Staates nur für den oben gedachten Zweck eintreten kann, so kann die zugesicherte Zins-Garantie für 1¼ Million Thlr. nur unter der Bedingung gewährt werden, daß diese 1¼ Million Thlr. zunächst zur Vollendung der Bahn von Aachen zur Belgischen Gränze mit einfachem Geleise, dann zur Anlegung eines Doppel-Geleises

auf einer geeigneten Zwischen-Sektion zu verwenden sind, und daß erst der hiefür etwa nicht erforderliche Überschuß zur Führung der Bahn in den Kölner Freihafen oder zur Deckung der bereits aufgenommenen Vorschüsse benutzt werden darf. Demgemäß wird von dem Kommissarius für die Rheinische Eisenbahn die geeignete Kontrolle über die Verwendung der 1¼ Million Thlr zu führen seyn.

Falls die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft von dem obigen Erbieten Gebrauch zu machen gedenkt, erkläre ich mich zugleich bereit, wenn es gewünscht wird, von den unter Zinsgarantie des Staats zu emittirenden Obligationen zum Belaufe von 1¼ Million Thalern einen Betrag von 500,000 Thlrn. Seitens der Staatskasse zu übernehmen, und diese 500,000 Thlr., damit die Arbeiten nicht in's Stocken gerathen, schon vor der Ausfertigung der Obligationen nach und nach, wie es das Fortschreiten der Arbeiten bedingt, vorschußweise unter der Bedingung zahlen zu lassen, daß dafür ein gleicher Betrag an garantirten Obligationen ausgehändigt und der Vorschuß bis zu dem Zeitpunkte, von welchem ab die damit auszugebenden Zinscoupons laufen, mit 3½ Prozent verzinset werde.

Hiernach sehe ich Euer Wohlgeboren Erklärung über die nach Obigem der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu gewährende Unterstützung entgegen, um demnächst eventualiter die weitere Verhandlung zu veranlassen, indem ich schließlich bemerke, daß Ihren weiter gehenden Anträgen, der Allerhöchsten Entscheidung zufolge, nicht Statt gegeben werden kann.

Berlin, den 24. Februar 1843.

Der Finanzminister,
von Bodelschwingh."

An den Vize-Präsidenten der Direktion der
Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, Herrn
Hansemann Wohlgeboren hier.

Daß später von Sr. Excellenz dem Finanzminister auf die von der Direktion gemachten Vorstellungen nachgegeben worden ist, aus dem Ertrage des mit Staats-Garantie aufzunehmenden Anleihens von 1¼ Million Thlrn. die Schulden der Gesellschaft, so wie auch Baukosten zwischen Köln und Aachen und Anschaffungen für Betriebsmittel bezahlen zu dürfen, wird hier nur beiläufig angeführt, indem dies ohne Einfluß auf den Gegenstand der Petition der General-Versammlung, auf die Gleichstellung der Rheinischen Eisenbahn mit den übrigen mit Staats-Unterstützung zu bauenden Eisenbahnen, ist.

Aus den Verhandlungen, wie sie ihrem wesentlichen Inhalte nach in Vorstehendem dargestellt sind, wird die Überzeugung sich aufdringen müssen, daß die Bitte der General-Versammlung gerecht und begründet ist. Zur Verstärkung dieser Überzeugung möge nun das Sachverhältniß und die Gerechtigkeit der Bitte noch übersichtlich dargestellt werden.

1. Gehört die Rheinische Eisenbahn zu dem großen mit Staats-Unterstützung herzustellenden Eisenbahnnetze?

Dies ist Seitens des Staates nie bestritten, sondern vielmehr ausdrücklich und unumwunden anerkannt worden.

In der ministeriellen Denkschrift vom Oktober 1842 wurden, neben den bereits in Betrieb gesetzten und als gesichert anzusehenden Eisenbahnen, 6 große Bahnzüge — darunter einer von der Hannoverschen Landesgränze

bei Minden bis Köln — als zur Herstellung eines alle Provinzen der Monarchie umfassenden Eisenbahnnetzes, theils als erforderlich, theils als sehr wünschenswerth, aufgeführt; die Rheinische Bahn war darin nicht enthalten, sondern als eine fertige angesehen.

In der Sitzung der Ständischen Ausschüsse vom 22. Oktober v. J. ließ der präsidirende Herr Minister das so projektirte Eisenbahnnetz durch den Geheimen Finanzrath Herrn Costenoble näher darstellen. Derselbe bemerkte: „es müßten eben so die östlichen wie die westlichen und südlichen Provinzen, außerdem aber auch „Pommern mit Berlin in Verbindung gesetzt werden, „und es sey zweckmäßig, Sachsen mit dem Mittelrhein in Verbindung zu bringen und eine Bahn „von der Hannoverschen Landesgränze bei Minden nach „Köln zu führen, und es komme bei der Ausführung „darauf an: die vorhandenen Eisenbahnen zu ergänzen „und die Lücken auszufüllen." Am Schlusse seines Vortrags stellte der Herr Geheime Finanzrath Costenoble die Frage zur Berathung: „ob die Mitglieder der Versammlung die Ausführung eines so umfassenden Eisenbahn-Systems, wie es in seinen Grundzügen näher in „der Denkschrift dargelegt ist, für ein wahres Bedürfniß „des Landes anerkennen?"

Der Herr Minister erläuterte darauf noch weiter das mit Staats-Unterstützung herzustellende Eisenbahnnetz, und bemerkte, „Grundgedanke sey: Vereinigung der Provinzen untereinander und mit der Hauptstadt."

Schon in der nämlichen Sitzung der Ausschüsse be-

merkten die Herren Graf v. Hompesch und Kaufmann Flemming in Beziehung auf das dargestellte Eisenbahnnetz, „daß der Eisenbahn-Verbindung eine Ausdehnung „bis zur westlichen Gränze des Staats gegeben werde, „wobei bemerkt wurde, es gehöre die Rheinische Eisen„bahn nicht zu jenen, die schon bestehen, oder deren „Ausführung gesichert sey, vielmehr fehlen zur Vollen„dung noch 2¼ Millionen Thlr., die nicht ohne Hülfe „des Staats zu beschaffen seyen."

In der folgenden Sitzung der Ausschüsse vom 24. Oktober drückte auch der Herr Präsident von Auerswald die Hoffnung aus, daß die Eisenbahnen nicht blos die östliche sondern auch die westliche Gränze erreichen möchten, worauf der Herr Minister erwiderte: „daß von „ihm die Vollendung bis zur westlichen Gränze bei Nieder„schreibung der Denkschrift als völlig gesichert gehalten „sey, und wenn die gemachten Bemerkungen dahin ge„richtet seyn sollten, so müsse darauf erwidert werden, „daß man beabsichtige, jene Bahn mit einem Doppel„geleise zu versehen, und sie mit großen Kosten in die „Stadt Köln hineinzulegen. Auf eine derartige Mitwir„kung könne sich das Gouvernement allerdings nicht „einlassen, sondern diese nur bis auf die Erreichung „des wirklichen Bedürfnisses ausdehnen. Sollte inzwi„schen die Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze „in der das Bedürfniß erheischenden Einrichtung nicht „ohne Hülfe des Staats auszuführen seyn, so würde „seinerseits gewiß der Rath gegeben werden, diese ge„ringe Hülfe zur Erreichung des Zwecks zu gewähren.

„Niemals aber würde zur Erreichung besonderer, durch „das Bedürfniß nicht gebotener Zwecke, als die Anle„gung eines Doppelgeleises und die Hineinlegung der „Bahn nach Köln, eine solche Hülfe billiger Weise in „Anspruch genommen, noch weniger aber Seitens des „Staats gewährt werden können."

Der Herr Präsident von Auerswald erklärte sich mit der gegebenen Auskunft zufrieden, nicht aber der Herr Graf von Hompesch, welcher die faktischen Verhältnisse erläuterte, wonach die Rheinische Eisenbahn weder als vollendet betrachtet werden, noch auch ohne Hilfe des Staates ihre Fertigstellung bewirken könne.

Hierauf erwiderte der vorsitzende Herr Minister: „daß die Wichtigkeit der Bahn und das Interesse des „Staats für dieselbe gern anerkannt werde, daß demnach „kein Bedenken vorliege, sie den übrigen Bahnen, bei „welchen der Staat Hülfe zu leisten und zuzutreten be„absichtige, zuzugesellen, wenn das Bedürfniß dazu sich „herausstelle. Für Anlegung des Bahnhofs in Köln könne „aber das Gouvernement nichts thun, da es kein höheres „Interesse habe, ob die am Rhein liegende Bahn einige „100 Schritte tiefer in Köln einmünde oder nicht. Es „sey übrigens die sie betreffende Angelegenheit unterge„ordneter Art, da sie sich auf die jetzt in Sprache stehende „große Angelegenheit nicht beziehe."

Am Schlusse der nämlichen Sitzung modifizirte der Herr Minister die Fassung der gestellten Frage und stellte solche wie folgt: „wird die Ausführung eines Eisen„bahnnetzes, welches den Mittelpunkt der Preußischen

„Monarchie mit den Provinzen und diese unter sich ver-
„bindet, auch in der Hauptrichtung das Ausland berührt,
„für ein dringendes Bedürfniß erachtet?"

In dieser veränderten Fassung ward das Eisenbahnnetz von den Ständischen Ausschüssen gutgeheißen und demnächst in der Allerhöchsten Kabinetsorder vom 22. November v. J. definitiv festgesetzt. *)

Nach dem Gange der Verhandlungen war die Feststellung des mit Staats-Unterstützung herzustellenden Eisenbahnnetzes die Vorfrage. Diese ward in der Sitzung vom 24. Oktober erledigt; in den folgenden Sitzungen ward nur über die Art der Unterstützung und über die Beschaffung der Geldmittel berathen.

Hiernach bedarf es keiner weitern Beweisführung über die Aufnahme der Rheinischen Eisenbahn in das mit Staats-Unterstützung herzustellende Eisenbahnnetz. Die nach den Reklamationen der Rheinischen Stände-Mitglieder erfolgte Veränderung in der Bezeichnung desselben, und die Erklärungen des Herrn Finanzministers lassen keinen Zweifel hierüber zu, zumal der einzig mögliche nicht mehr erhoben werden kann; nämlich der, welcher aus den in jenen Erklärungen enthaltenen Worten „wenn das Bedürfniß dazu sich herausstelle," entnommen werden möchte. Es wird nämlich Seitens des Staats das Bedürfniß seiner Hilfeleistung und seines Zutritts nicht kontestirt.

2. Ist die Rheinische Eisenbahn Seitens des Staats nach gleichen Grundsätzen wie die

*) Anlage B.

neuen mit Staats-Unterstützung zu bauenden, zum Eisenbahnnetz gehörigen, Bahnen zu behandeln?

Diese Frage ist unzweifelhaft zu bejahen. Die Aufnahme der Rheinischen Eisenbahn in das mit Staats-Unterstützung herzustellende Eisenbahnnetz, und ihr „zu„gesellen den übrigen Bahnen, bei welchen der Staat „zuzutreten und Hilfe zu leisten beabsichtigt," würde keinen Sinn haben, wenn man jene Frage verneinen wollte. Hierzu kommen noch folgende Umstände:

a. die außerordentliche Schwierigkeit der Herstellung der Bahn;
b. ihre besondere Gefährdung im Falle eines Krieges;
c. das Prinzip der gleichvertheilenden Gerechtigkeit in Beziehung auf eine Bahn, welche am linken Rheinufer wegen ihrer politisch-kommerziellen Wichtigkeit durchaus nothwendig erachtet worden ist.

Diese Umstände sind es ja vorzüglich, welche den Herrn Finanzminister bewogen haben zu der ersten Erklärung: „seinerseits werde gewiß der Rath gegeben werden, eine „geringe Hülfe zur Erreichung des Zweckes zu gewähren," noch die weitere Erklärung hinzuzufügen: „daß demnach „kein Bedenken vorliege, sie (die Rheinische Bahn) den „übrigen Bahnen, bei welchen der Staat Hülfe zu leisten „und zuzutreten beabsichtige, zuzugesellen."

Auch sehr geachtete Juristen der Hauptstadt haben in einem Gutachten einstimmig sich darüber ausgesprochen, daß über das Prinzip der Gleichstellung, nach den Seitens des Staats gegebenen Erklärungen, vernünftiger

Weise kein Zweifel obwalten dürfe. Dieses Gutachten in Beziehung auf das vorstehende Prinzip ist in der Anlage C enthalten.

Über das Prinzip oder über die Art und Weise der Hilfeleistung des Staates wird daher die hohe Stände-Versammlung kein Bedenken haben. Daß aber die Seitens des Staates der Rheinischen Eisenbahn angebotene Unterstützung durchaus nicht derjenigen Hilfe und dem Zutritt des Staates gleichzuachten ist, welche sonst bei dem zu bauenden Eisenbahnnetze in Anwendung kommen sollen, dies bedarf kaum eines Beweises; wenige Worte genügen, um es zu zeigen.

Nirgends ist in den Verhandlungen mit den Ständischen Ausschüssen die Rede davon, daß (wie es bei der Rheinischen Eisenbahn nach der ministeriellen Verfügung vom 24. Febr. d. J. geschehen soll,) zur Herstellung der Bahnen erst ein beträchtliches Kapital auf alleinige Gefahr der Unternehmer verwendet werden, und dann das außerdem noch erforderliche Kapital ebenfalls auf alleinige Gefahr der Unternehmer in der Art geliehen werden solle, daß der Staat subsidiarisch den Darleihern die Zinszahlung garantirt, so daß der Staat erst dann möglicher Weise einen Zuschuß zu geben hat, wenn die Unternehmer für ihr angelegtes Kapital weder Zinsen noch Gewinn beziehen. Eine solche Bedingung konnte natürlich gar nicht in Rede kommen, weil dies eigentlich gar keine Unterstützung zu nennen ist.

Die Art der Unterstützung ist in der ministeriellen Denkschrift vom Oktober 1842 klar angedeutet. Es heißt

darin: „es möchte rathsam seyn, die jetzt in Rede stehen„den großen Eisenbahnlinien zum Gegenstande von Privat„Unternehmungen zu machen, und nur den Unternehmern „durch Sicherstellung vor unverhältnißmäßigen Verlüsten „zu Hülfe zu kommen. Dies wird kaum anders und „gewiß nicht wirksamer als durch Übernahme einer an„gemessenen, nach Umständen auf eine gewisse Reihe von „Jahren zu beschränkenden Zins-Garantie geschehen können, „und es wird dafür ein Zinssatz von $3\frac{1}{2}$ Prozent als „Maximum genügen, während bei günstigeren Verhält„nissen eine minder hohe Garantie in Anspruch genom„men werden dürfte." Diesen Satz erläuterte der Herr Minister in der Sitzung vom 25. Oktober noch dahin: es solle dadurch keinesweges ausgeschlossen seyn, daß eben so, wie einerseits dieses Maximum von $3\frac{1}{2}$ Prozent nicht überall voll gewährt zu werden brauche, so auch andererseits in Fällen, wo dasselbe für den Zweck nicht ausreichend seyn möchte, die Garantie eines höhern Zinsfußes übernommen werden könnte. Die Ständischen Ausschüsse erklärten sich bei Beantwortung der zweiten Frage mit dieser Art der Staats-Unterstützung einverstanden.

Die Allerhöchste Kabinetsorder vom 22. Novbr. 1842 hat endlich die Art der Unterstützung unzweifelhaft festgesetzt, indem es daselbst heißt: „Ich wünsche dem Lande „die Vortheile zu verschaffen, die, in mehrfacher Hin„sicht, von einer Verbindung der Hauptstadt mit den „Provinzen und der Provinzen unter einander vermittelst „umfassender, in den Hauptrichtungen das Ausland be„rührender, Eisenbahn-Anlagen erwartet werden dürfen.

„Ich bestimme daher in Übereinstimmung mit dem Gut-
„achten der vereinigten Ständischen Ausschüsse, daß die
„Ausführung solcher, von denselben für ein dringendes
„Bedürfniß erachteten Eisenbahn-Verbindungen durch die
„dem Staate zu Gebote stehenden Mittel und insbeson-
„dere auch durch Übernahme einer Garantie für die
„Zinsen der Anlage-Kapitalien mit Kraft und Nachdruck
„befördert werden soll — —"

Nach diesen Allerhöchsten Bestimmungen wird gewiß nicht bezweifelt werden, daß durch die ministerielle Bescheidung vom 24. Febr. d. J. das Prinzip der Gleichstellung zum Nachtheil der Rheinprovinz und der Rheinischen Eisenbahn nicht in Anwendung gekommen ist.

3. Wie groß, der Summe nach, ist die Unterstützung des Staates für die Rheinische Eisenbahn zu normiren?

In dieser Hinsicht macht die an die hohe Stände-Versammlung gerichtete Petition keine Ansprüche. Sie verlangt weiter nichts, als daß die Rheinische Eisenbahn und das linke Rheinufer in Beziehung auf die mit Staats-Unterstützung herzustellenden neuen Eisenbahnen nach gleichen Grundsätzen behandelt werde. Geschieht dieses, so wird die erforderliche Unterstützungssumme sich von selbst ergeben; so wird in Beziehung auf die Rheinische Bahn die nämliche sorgfältige Untersuchung der im staatlichen Interesse erforderlichen Anlagen Statt finden, wie bei den neuen Bahnen am rechten Rheinufer, in Westphalen und in den östlichen Provinzen; so wird, wenn der Staat beträchtliche Summen verwendet, um

die rechtsseitige Bahn in die Stadt und Festung Deutz zu bringen und dort eine große Bahnhofs-Anlage in unmittelbare Verbindung mit dem Rheine anzulegen, nicht mehr behauptet werden, in Köln sey gar kein Interesse des Staats vorhanden, die Bahn in unmittelbare Verbindung mit dem Rhein und Freihafen zu bringen, und den Bahnhof in Köln anzulegen; so wird endlich eine gründliche Prüfung aller Verhältnisse und bisherigen Erfahrungen bald darüber aufklären, ob ein zweites Geleise auf der Rheinischen Bahn, im Widerspruche mit jenen Erfahrungen entbehrt werden könne.

Demnach wird die Verwendung der hohen Stände-Versammlung nicht wegen einer gewissen Summe, sondern wegen eines großen Prinzips in Anspruch genommen, um Gleichstellung der Rheinischen Eisenbahn und der Rheinprovinz linken Rheinufers mit den übrigen Bahnen des mit Staats-Unterstützung herzustellenden Eisenbahnnetzes.

Köln, den 15. Mai 1843.

**Steinberger.**

## Anlage A.

# Auszug

aus der, den Stände-Ausschüssen im Oktober 1842 übergebenen ministeriellen Denkschrift über die näheren Bestimmungen für den von des Königs Majestät verheißenen Steuer-Erlaß und über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahn-Verbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie unter Beihülfe aus Staatsmitteln.

— — —

Obwohl demnach Se. Majestät beschlossen haben, Ihren getreuen Unterthanen die Wohlthat einer möglichst ausgedehnten und fühlbaren Abgaben-Erleichterung in der angegebenen Weise und unter den nach Anhörung der Ständischen Ausschüsse noch näher festzustellenden Modalitäten, der früher ertheilten Zusicherung gemäß, vom 1. Januar k. J. ab zu gewähren, so haben Allerhöchstdieselben doch auch diejenigen Stimmen und Wünsche nicht unbeachtet lassen wollen, die bei den Ständischen Berathungen über den Steuer-Erlaß und in deren Folge für eine Vermehrung der öffentlichen Kommunikations-Anlagen, na-

mentlich durch Herstellung größerer Eisenbahn-Verbindungen, laut geworden sind und sich zu dem Vorschlage vereinigt haben, für solche Zwecke den dem Lande zugesicherten Abgaben-Erlaß zu verwenden.

Diese Wünsche und Vorschläge, die unläugbar vielfachen Anklang im Lande gefunden haben, beruhen auf dem immer deutlicher empfundenen Bedürfnisse einer mit der Industrie der größeren Europäischen Länder Schritt haltenden gewerblichen und kommerziellen Entwickelung. Man glaubt — mit Recht — in möglichst vollkommenen Verbindungsmitteln einen der kräftigsten Hebel des gewerblichen Verkehrs zu finden, und es hat sich vielfach die Ansicht geltend gemacht, daß die Herstellung größerer Eisenbahnlinien in denjenigen Provinzen der Monarchie, die ohne eine kräftige Hülfe von Seiten des Staats auf den Besitz solcher Anlagen verzichten müssen, auf den gewerblichen Verkehr befruchtender wirken und dadurch den Wohlstand des Volks kräftiger befördern dürfte, als eine für den Einzelnen wenig fühlbare Steuer-Ermäßigung, und daß darin namentlich die ärmere Klasse der Bevölkerung eine reiche Erwerbsquelle finden würde.

Des Königs Majestät haben Sich zwar einerseits durch Erörterungen dieser Art nicht bestimmen lassen können, die dem Lande ertheilte und von der überwiegenden Mehrzahl seiner verfassungsmäßigen Vertreter mit Dank angenommene Zusicherung eines der finanziellen Lage des Staats entsprechenden Steuer-Erlasses zurückzunehmen. Allerhöchstdieselben haben aber andererseits in Ihrer Weisheit das Gewicht der Gründe nicht verkannt, auf denen jene Wünsche und Ansichten beruhen und daher eine nähere Prüfung derselben angeordnet.

Das Ergebniß dieser Prüfung ist Folgendes:

Außer den schon in Betrieb gesetzten vaterländischen Eisenbahnen können nur die nachstehend genannten als gesichert angesehen werden, nämlich die Bahnen

von Berlin nach Stettin,
von Berlin nach Frankfurt,
von Magdeburg nach Halberstadt,
von Köln nach Bonn,
von Breslau nach Freiburg und
von Breslau nach Oppeln.

Neben denselben sind zur Herstellung eines alle Provinzen der Monarchie umfassenden Eisenbahnnetzes theils erforderlich, theils sehr wünschenswerth:

1. eine Bahn von der Hannoverschen Landesgränze bei Minden nach Köln,
2. eine Bahn von Halle durch Thüringen in der Richtung auf den Mittelrhein,
3. eine Bahn, die, mit Benutzung einer der im Bau begriffenen Bahnen von Berlin zur Oder, Berlin mit Königsberg und, vermittelst einer Zweigbahn, mit Danzig verbände, auch, unter Umständen, bis zur Russischen Gränze fortgesetzt werden könnte,
4. eine Bahn von Frankfurt nach Breslau und von Oppeln zur Österreichischen Gränze,
5. eine Bahn zur Verbindung von Posen einerseits mit der nach Preußen, andererseits mit der durch Schlesien führenden Linie.

Die politische, militairische und kommerzielle Wichtigkeit dieser Bahnlinien unterliegt keinem Zweifel. Die meisten darunter sind bereits theils auf Veranlassung, theils unter dem Beirath und Beistande des Staats Gegenstand sorgfältiger Untersuchungen und anderer vorbereitenden Verhandlungen geworden, und es wird allgemein anerkannt, daß es für das Wohl des Landes höchst wünschenswerth und, wenn man nicht hinter den Anforderungen der Zeit zurückbleiben wolle, selbst nothwendig sey, alle jene Eisenbahnen so bald wie möglich zur Ausführung zu bringen.

So wenig nun hiernach das Bedürfniß eines umfassenden Eisenbahn-Systems wie das angegebene verkannt werden kann, eben so wenig darf man sich darüber täuschen, daß dasselbe ohne eine wesentliche und nachhaltige Hülfe von Seiten des Staats, und namentlich ohne einen durch den Staat für jene verschiedenen Bahnen begründeten Kredit, auf lange Zeit unausgeführt bleiben würde. Der Grund davon ist theils in der für den Anfang zweifelhaften Rentabilität der meisten unter den genannten Eisenbahnen, die gleichwohl für den Verkehr des Landes von der entschiedendsten Wichtigkeit sind, theils in dem Umstande zu suchen, daß erfahrungsmäßig die Aktien solcher Unternehmungen nach Einzahlung eines Theiles ihres Nominal-Betrages durch die Agiotage auf einen verhältnißmäßig sehr niedrigen Kurs herabgedrückt zu werden pflegen, was denn die Bildung neuer Aktien-Gesellschaften der Art der Regel nach ganz unmöglich macht. Diesem letzteren Umstande namentlich ist es beizumessen, daß selbst für die Bahn von der Weser zum Rhein, welche sich offenbar günstigerer Verhältnisse erfreut als mehrere der übrigen angeführten Linien, von der Gesellschaft, welche deren Ausführung beabsichtigt, sehr bedeutende Unterstützungen von Seiten des Staats als unerläßliche Bedingung ihrer Realisirung in Anspruch genommen werden.

Wenn daher die Staats-Verwaltung nicht auf die Ausführung der obengenannten für die gewerbliche Entwickelung und die politische Verschmelzung der verschiedenen Provinzen der Monarchie gleich wichtigen Eisenbahnen Verzicht leisten will, so wird sie sich zu einer wirksamen Unterstützung derselben durch die Geldkräfte des Staats entschließen müssen.

Was die Art und Form dieser Unterstützung betrifft, so erscheint es in mancher Hinsicht nicht sachgemäß, solche National-Unternehmungen der Privat-Industrie, welcher die Eisenbahnen bisher ein weites Feld fruchtbarer Thätigkeit dargeboten haben, ganz zu entziehen. Man würde damit die eigenthüm-

lichen Vortheile aufgeben, welche die fortschreitende Gewerbsamkeit und der erwachende Associationsgeist im Volke der bisherigen Art, wie die vaterländischen Eisenbahnen entstanden sind, zu verdanken hat, und in Gefahr gerathen, das gegenwärtig durch alle Stände verbreitete lebendige Interesse dafür zu schwächen. Es möchte deshalb rathsam seyn, auch die jetzt in Rede stehenden großen Eisenbahnlinien zum Gegenstande von Privat-Unternehmungen zu machen und den Unternehmern durch Sicherstellung derselben vor unverhältnißmäßigen Verlusten zu Hülfe zu kommen. Dies wird kaum anders und gewiß nicht wirksamer, als durch Übernahme einer angemessenen, nach Umständen auf eine gewisse Reihe von Jahren zu beschränkenden Zins-Garantie geschehen können, und es wird dafür ein Zinssatz von 3½ pCt. als Maximum genügen, während bei günstigeren Verhältnissen eine minder hohe Garantie in Anspruch genommen werden dürfte.

Gleichzeitig mit einer solchen Garantie würde der Staat allerdings solche Bedingungen stipuliren müssen, welche geeignet sind, sein Interesse und dasjenige des Publikums, unvorsichtigen oder leichtsinnigen Unternehmern gegenüber, zu sichern.

Die ungefähre Länge der in Aussicht genommenen großen Bahnlinien beträgt:

| | | |
|---|---|---|
| 1. für die Rhein-Weser Bahn . . . . . | 35 | Meilen |
| 2. für den Preußischen Antheil an der Thüringischen Bahn . . . . . | 15 | „ |
| 3. für die Bahn von der Oder über Königsberg zur Russischen Gränze . . . . . | 80 | „ |
| 4. für die Bahn von Frankfurt nach Breslau | 35 | „ |
| 5. für die Fortsetzung der Ober-Schlesischen Bahn bis zur Österreichischen Gränze . | 15 | „ |
| 6. für die Bahnverbindung von Schlesien nach Posen . . . . . | 40 | „ |
| zusammen . . . | 220 | Meilen. |

Bei den bisher ausgeführten vaterländischen Eisenbahnen belaufen sich die ungefähren Kosten für eine Meile mit einfachem Geleise, einschließlich der Transportmittel und der Zinsen des Anlage-Kapitales während der Bauzeit:

| | | |
|---|---|---|
| 1. bei der Berlin-Potsdamer Bahn auf | 400000 | Thlr. |
| 2. bei der Magdeburg-Leipziger Bahn . | 215000 | „ |
| 3. bei der Berlin-Anhaltischen Bahn . . | 220000 | „ |
| 4. bei der Düsseldorf-Elberfelder Bahn . | 500000 | „ |
| 5. bei der Rheinischen Eisenbahn . . . | 600000 | „ |

Für die schon im Bau begriffenen Bahnen stellen sich die Kosten pro Meile, nach den bis jetzt vorliegenden Nachrichten, abgerundet:

| | | |
|---|---|---|
| 6. bei der Berlin-Frankfurter Bahn auf | 260000 | Thlr. |
| 7. bei der Berlin-Stettiner Bahn . . | 170000 | „ |
| 8. bei der Bahn von Breslau nach Oppeln . . . . . | 160000 | „ |
| 9. bei der Bahn von Köln nach Bonn . | 220000 | „ |
| 10. bei der Bahn von Magdeburg nach Halberstadt . . . . . | 220000 | „ |
| Die Durchschnittszahl dieser verschiedenen Beträge berechnet sich in runder Summe auf | 290000 | Thlr. |

Es darf dabei nicht unerwogen bleiben, daß bei dem Bau einiger der bisher ausgeführten Eisenbahnen ungewöhnlich große Terrainschwierigkeiten zu besiegen gewesen und dadurch die Kosten bis zu einer Höhe gestiegen sind, welche für die in Aussicht genommenen großen Eisenbahnlinien um so weniger als Maßstab dienen kann, da dieselbe großentheils ein günstiges Terrain durchschneiden. Man wird daher die Anlagekosten dieser Bahnen für ein einfaches Geleise, wie es im Anfange und bis zum Eintritt ihrer von der Zukunft zu erwartenden selbstständigen Rentabilität genügen dürfte, mit Sicherheit im Durchschnitt auf 250,000 Thaler, mithin im Ganzen auf 55 Millionen Thaler berechnen können, wovon die zu garantirenden Zinsen,

selbst bei dem angenommenen Maximum von 3½ p. Ct., die Summe von 2,000,000 Thlrn. nicht ganz erreichen würden.

Diese Zins-Garantie würde aber jedenfalls erst nach vollendeter Herstellung der betreffenden Eisenbahnen und nach Eröffnung des Transport-Betriebes auf denselben, mithin nicht eher, als nach Verlauf mehrerer Jahre und auch dann nur nach und nach, zu einer Belastung der Staats-Kasse führen. Auch ist fast mit Gewißheit anzunehmen, daß die zu übernehmende Gewähr niemals zum vollen Betrage zu leisten seyn wird, indem die meisten von den genannten Eisenbahnen schon zu Anfang einen nicht ganz unerheblichen Rein-Ertrag abwerfen und bei längerem Bestehen selbst eine angemessene Rente liefern werden.

Dessenungeachtet darf man sich die Wahrscheinlichkeit nicht verhehlen, daß die Staats-Kasse durch die zu übernehmende Zins-Garantie mit einer fortlaufenden neuen Ausgabe belastet werden wird, welche in dem allerungünstigsten Falle die Summe von beinahe 2,000,000 Thlr. jährlich erreichen könnte.

Es ist nun zwar zu hoffen, daß es, bei Fortdauer des Europäischen Friedens, der Weisheit des Königs und den pflichtmäßigen Bestrebungen Seiner Diener gelingen werde, durch fortgesetzte Sparsamkeit in allen Zweigen der Verwaltung und durch umsichtige Benutzung der vorhandenen Finanzquellen, die zur Deckung jener neuen fortlaufenden Ausgabe nöthigen Geldmittel ohne anderweitige Belastung der Steuerpflichtigen zu erübrigen, und wird diese Hoffnung durch die Betrachtung wesentlich verstärkt, daß sich von der Preis-Ermäßigung des Salzes eine allmählige Vermehrung der Salz-Consumtion, und damit eine Verminderung der mit dem Steuer-Erlaß verbundenen Einbuße für die Staats-Kasse, von der Ausführung eines umfassenden Eisenbahn-Systems aber eine wohlthätige Rückwirkung auf den Wohlstand des Landes und, als nothwendige Folge davon, eine Erhöhung des indirekten Steuer-Einkommens

mit Sicherheit erwarten läßt. Indessen darf auf der andern Seite auch nicht übersehen werden, daß der gegenwärtige befriedigende Zustand der Finanzen des Staats nicht vor Wechselfällen gesichert ist, daß die Staats-Kasse durch unvorhergesehene Mehr-Ausgaben oder durch Einnahme-Ausfälle, wie sie insbesondere zeitweise bei einer aus anderen Rücksichten höchst wünschenswerthen weiteren Ausdehnung des Deutschen Zollvereins unvermeidlich wären, beeinträchtigt werden kann und noch andere Abgaben-Erleichterungen, namentlich Ermäßigung des Brief-Porto's und Einschränkung des Postzwanges, dringend gewünscht werden, alle diese Umstände zusammengenommen aber die Staats-Kasse außer Stand setzen könnten, neben der durch die Herabsetzung des Salzpreises veranlaßten Einbuße, die zu übernehmende Eisenbahn-Zins-Garantie ferner zu tragen.

Für diesen zwar nicht wahrscheinlichen, aber doch möglichen und daher der Vorsicht wegen wohl in's Auge zu fassenden Fall wird, um die übernommene Garantie der Eisenbahn-Zinsen vollständig und nachhaltig sicher zu stellen, eine theilweise Wiedererhöhung des ermäßigten Salzpreises, äußersten Falls bis zum Betrage der übernommenen Zins-Garantie, vorbehalten werden müssen.

Hätten des Königs Majestät zur Vermeidung eines solchen Vorbehalts den Steuer-Erlaß auf die ursprünglich verheißene Summe von 1,500,000 Thlr. beschränkt und lediglich den durch die Zins-Reduktion der Staatsschuld-Scheine ersparten Betrag von 500,000 Thlr. zum Fonds für die Garantie der Eisenbahn-Zinsen bestimmt, so könnte, wegen der dann nothwendigen Beschränkung dieser Zins-Garantie auf einen entsprechenden Kapital-Betrag, vorläufig nur ein kleiner Theil der für das Wohl des Landes so wünschenswerthen großen Eisenbahnlinien zur Ausführung gebracht werden, und die übrigen hätten so lange ausgesetzt werden müssen, bis für jene die Zins-Garantie ganz oder theilweise entbehrlich geworden

wäre. Durch eine solche Zögerung würde aber nothwendig die eine Provinz gegen die andere beeinträchtigt und nicht nur die Wohlthat eines den ganzen Staat umfassenden Eisenbahnnetzes auf späte Zeiten hinausgeschoben, sondern auch die Möglichkeit seiner Realisirung ganz in Frage gestellt werden. Die Vortheile, die man damit aufgeben würde, erscheinen für das wahre Wohl des Landes von so entschiedener Wichtigkeit, daß dagegen der zu ihrer Erlangung nothwendige Vorbehalt einer möglichen, wenngleich nicht wahrscheinlichen Wieder-Erhöhung des Salzpreises bis auf dessen gegenwärtigen Betrag jedenfalls nicht als ein überwiegender Nachtheil anzusehen seyn dürfte.

Es haben diese Rücksichten, verbunden mit dem festen Entschlusse, stets ein richtiges Verhältniß zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Staats zu sichern, Se. Majestät den König bewogen, den Vorbehalt der Wieder-Erhöhung der Salzpreise als eine nothwendige Bedingung der Ausführung eines großen Eisenbahnnetzes für die Monarchie unter Zins-Garantie des Staats auszusprechen, zugleich aber auch den Willen kundzugeben, daß durch strenge Ordnung des Staatshaushalts die Realisirung jenes Vorbehalts, so weit irgend möglich, verhütet, vielmehr darauf Bedacht genommen werde, noch andere Abgaben-Erleichterungen eintreten zu lassen.

Mit Hinweisung auf die vorstehend entwickelten Erwägungen haben des Königs Majestät zu befehlen geruht, daß über die Ausführung der mehrgedachten großen Eisenbahnlinien, vermittelst einer vom Staate zu übernehmenden und mit dem Steuer-Erlasse in Verbindung zu setzenden Garantie für die Zinsen des Anlage-Kapitals, das Gutachten der Ständischen Ausschüsse eingeholt werden soll. Dieselben werden sich daher über folgende Punkte gutachtlich zu äußern haben:

1. ob sie die Ausführung eines so umfassenden Eisenbahn-Systems, wie es in seinen Grundzügen oben näher dargelegt ist, für ein wahres Bedürfniß des Landes anerkennen;

2. ob sie es für nothwendig und zweckmäßig erachten, daß der Staat die Ausführung desselben durch Übernahme einer Garantie für die Zinsen des Anlage-Kapitals herbeizuführen sucht;
3. ob sie dafür halten, daß die Übernahme einer solchen Garantie, auch in Verbindung mit dem dann nothwendigen Vorbehalte einer möglichen Wieder-Erhöhung des ermäßigten Salzpreises, im Allgemeinen den Wünschen des Landes entsprechen würde.

Berlin, im Oktober 1842.

---

## Anlage B.

Allerhöchste Kabinetsorder vom 22. November 1842, wegen des verheißenen Steuer-Erlasses und über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahn-Verbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie.

Nachdem, Meinen Anordnungen gemäß, das Gutachten der vereinigten Ständischen Ausschüsse über die Modalitäten des von Mir verheißenen Steuer-Erlasses und über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahn-Verbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie unter Beihülfe aus Staatsmitteln eingeholt worden ist, bestimme Ich, auf den Bericht des Staatsministeriums vom 18. d. M. Folgendes:

1. Ich will die, Meinen getreuen Unterthanen in dem Propositionsdekrete an die vorjährigen Provinzial-Landtage

vom 18. Februar v. J. zum Betrage von 1,500,000 Thlr. bis 1,600,000 Thlr. in Aussicht gestellte Abgaben-Ermäßigung auf die Summe von Zwei Millionen Thaler ausdehnen und solche vom 1. Januar k. J. ab in nachstehender Art gewähren:

Zuvörderst sollen darauf diejenigen 60,000 Thlr. angerechnet werden, welche der Staats-Kasse durch die in Meiner Order vom 10. Dezember v. J. angeordnete Aufhebung der Abgabe von Miethkutschern und Lohnfuhrleuten schon vom 1. Januar d. J. ab entgangen sind.

Ferner habe Ich durch eine besondere Verordnung vom heutigen Tage die nach der Sporteltaxordnung für die Provinzial-Verwaltungs-Behörden vom 25. April 1825 zu entrichtenden Ausfertigungs- und Verhandlungssporteln, die bisher eine jährliche Einnahme von etwa 20,000 Thlr. gewährt haben, vom 1. Januar k. J. ab aufgehoben.

Die übrigen zur Erleichterung der Steuerpflichtigen bestimmten 1,920,000 Thlr. sollen zur Herabsetzung des Salzpreises verwendet und dabei im Interesse der bedürftigeren Volksklassen solche Einrichtungen getroffen werden, welche die unverhältnißmäßige Verschiedenheit zwischen dem Faktoreipreise und dem Detail-Verkaufspreise des Salzes überall auf ein billiges Maaß zu beschränken geeignet sind. Ich habe deshalb durch die heute von Mir vollzogene besondere Verordnung, eine Ermäßigung des gesetzlichen Salzpreises von 15 Thlr. auf 12 Thlr. für die Tonne vom 1. Januar k. J. ab angeordnet, und bestimme zugleich, daß die nach Abzug des davon zu erwartenden Einnahme-Ausfalles von 1,740,000 Thlr. übrig bleibende Summe von 180,000 Thlr. vorzugsweise zur Vermehrung der öffentlichen Salzverkaufstellen, außerdem aber auch zu anderen, die

möglichste Verminderung der Salzpreise beim Kleinverkauf bezweckenden Einrichtungen, namentlich zur Debittirung des Salzes in möglichst kleinen Quantitäten Seitens der vorbezeichneten Verkaufsstellen verwendet werden soll.

2. Neben dem vorstehenden bewilligten Steuer-Erlasse wünsche Ich dem Lande auch die Vortheile zu verschaffen, die, in mehrfacher Hinsicht, von einer Verbindung der Hauptstadt mit den Provinzen und der Provinzen unter einander vermittelst umfassender, in den Hauptrichtungen das Ausland berührender, Eisenbahn-Anlagen erwartet werden dürfen. Ich bestimme daher in Übereinstimmung mit dem Gutachten der vereinigten Ständischen Ausschüsse, daß die Ausführung solcher, von denselben für ein dringendes Bedürfniß erachteten Eisenbahn-Verbindungen durch die dem Staate zu Gebote stehenden Mittel und insbesondere auch durch Übernahme einer Garantie für die Zinsen der Anlage-Kapitalien mit Kraft und Nachdruck befördert werden soll, und will darüber von Ihnen, dem Finanzminister, baldmöglichst nähere Anträge erwarten.

Wenn Ich sonach in die Belastung der Staats-Kasse mit einer neuen fortlaufenden Ausgabe, die jedoch den Betrag von jährlich Zwei Millionen Thaler nicht übersteigen darf, hierdurch willige, so geschieht dies in der Hoffnung, daß es bei strenger Sparsamkeit in allen Verwaltungszweigen, die Ich nach wie vor von sämmtlichen Departements-Chefs erwarte, möglich seyn werde, jene neue Last, selbst, wenn sie äußersten Falles nach und nach den vorbestimmten höchsten Betrag erreichen sollte, aus den Überschüssen des Staatshaushalts zu decken. Sollte dies aber ungeachtet Meiner hierauf gerichteten Bestrebungen nicht gelingen und deshalb zur Aufrechthaltung des Gleichgewichts zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Staats

eine Wiedererhöhung der Steuern nöthig werden, die Ich für diesen Fall unter verfassungsmäßigem Ständischen Beirath anzuordnen mir vorbehalte, so hege Ich zu Meinen getreuen Unterthanen das, durch die Erklärungen der vereinigten Ständischen Ausschüsse noch mehr in Mir befestigte zuversichtliche Vertrauen, daß sie ein solches, für einen großen nationalen Zweck gefordertes Opfer gern und willig übernehmen werden. Das Staatsministerium hat diese Order durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 22. November 1842.

(Gez.) Friedrich Wilhelm.

An das Staatsministerium.

---

## Anlage C.

Herr Hansemann legte den Königlichen Justizräthen, Herrn Geppert, Bode und Marchand zu Berlin zur Begutachtung die Frage vor:

ob die von dem Herrn Finanzminister in Betreff der Rheinischen Eisenbahn-Angelegenheit den Ständischen Ausschüssen gegebene Erklärung vernünftiger Weise in dem Sinne einer von Herrn Hansemann am 24. Januar 1843 abgefaßten Denkschrift zu nehmen sey, nämlich: daß die Aktionäre der Rheinischen Bahn, wenn man sie nicht auf gleichen Fuß mit denen stellt, welche die neuen Bahnen bauen werden, zum Mindesten von der Zinsenzahlung

des noch benöthigten Kapitales zu entbinden sind, insofern sie nicht vorab Zinsen von dem Unternehmen erwerben.

Die oben genannten Herren haben diese Frage in gemeinsame Berathung genommen und sich einstimmig für die nachfolgende Beantwortung derselben in einem am 11. Februar 1843 abgegebenen Gutachten erklärt.

---

Die Äußerung des Herrn Finanzministers lautet nach den in der Denkschrift enthaltenen Mittheilungen wörtlich dahin:

daß die Wichtigkeit der Bahn (vom Rhein nach der Belgischen Gränze) und das Interesse des Staats für dieselbe gern anerkannt werde, daß demnach kein Bedenken vorliege, sie den übrigen Bahnen, bei welchen der Staat Hülfe zu leisten und hinzuzutreten beabsichtige, zuzugesellen, wenn das Bedürfniß dazu sich herausstelle. *)

In der Denkschrift wird diese Erklärung dahin aufgefaßt, daß nach derselben die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft befugt sey, eine völlige Gleichstellung mit denjenigen Gesellschaften zu verlangen, von denen die nach der Intention des Staates und dem Beschluß der Ständischen Ausschüsse neu zu erbauenden Eisenbahnen ausgeführt werden, und denen durch eine vom Staat zu leistende Zins-Garantie für das gesammte Anlage-Kapital geholfen werden soll, mindestens aber müsse die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft nach jener Erklärung von der Zinsenzahlung für das noch benöthigte Kapital entbunden werden, insofern das Unternehmen nicht vorab Zinsen für das von der Gesellschaft bereits verwandte Kapital abwürfe.

---

*) In der Denkschrift sind die von dem Herrn Finanzminister am 24. Oktober 1842 abgegebenen Erklärungen über die fragliche Angelegenheit wörtlich und vollständig angeführt.

Nach dem in der Denkschrift mitgetheilten Gange der Ausschuß-Verhandlungen erscheint uns diese Interpretation der Erklärung des Herrn Finanzministers vollkommen wohlbegründet.

Die Erklärung ist abgegeben worden im Laufe einer Diskussion über den Umfang des Eisenbahnnetzes, welches mit Hülfe einer vom Staat zu gewährenden Zins-Garantie ausgeführt werden soll. Nach der den Ausschüssen vom Staat ursprünglich gemachten Proposition bezog sich dieselbe nur auf 6 bestimmte Bahnzüge, unter denen sich eine Bahn vom Rhein bis zur Belgischen Gränze nicht befand. Auf die Reklamation der Rheinischen Stände-Mitglieder und die Bemerkung derselben, daß das mit Staats-Unterstützung herzustellende Eisenbahnnetz bis zur westlichen Gränze reichen müsse, da die Bahn von Köln bis zur Gränze noch keinesweges fertig sey, änderte der Herr Finanzminister die Fassung der Frage hinsichtlich des Umfanges des Eisenbahnnetzes und demzufolge sprachen sich auch die Ausschüsse nicht blos für die Ausführung der ursprünglich proponirten 6 Bahnzüge, sondern für die Ausführung eines Eisenbahnnetzes aus:

> welches den Mittelpunkt der Monarchie mit den Provinzen und diese unter sich verbindet, auch in der Hauptrichtung das Ausland berührt.

Betrachtet man diesen Beschluß im Zusammenhange mit der vorangegangenen Diskussion, so kann es nicht füglich zweifelhaft seyn, daß schon danach die Eisenbahn vom Rhein bis zur Belgischen Gränze zu denen gerechnet werden muß, deren Bau, nach dem vom Staat selbst in Antrag gebrachten Beschluß der Ständischen Ausschüsse, durch Gewährung einer Staats-Garantie für das Anlage-Kapital erwirkt werden soll.

Könnte aber darüber noch ein Zweifel obwalten, so würde er eben durch die Erklärung des Herrn Finanzministers, um deren Interpretation es sich handelt, gehoben werden. Denn in dieser Erklärung ist speziell von der Bahn zwischen Köln und

der Belgischen Gränze die Rede und es wird ausdrücklich gesagt, daß kein Bedenken vorliege, sie den übrigen Bahnen, bei welchen der Staat zuzutreten und Hülfe zu leisten beabsichtigt, hinzuzugesellen, wenn das Bedürfniß dazu sich herausstelle. Das Vorhandenseyn des Bedürfnisses einer Hülfe von Seiten des Staats ist daher die einzige Voraussetzung, an die der Herr Finanzminister die Aufnahme der fraglichen Bahn in die Zahl derjenigen geknüpft hat, bei denen die von den Ständischen Ausschüssen beschlossene Subvention eintreten soll. Ob diese Voraussetzung zutrifft, ist eine faktische Frage, worüber den Unterzeichneten kein Urtheil zusteht. Es scheint indeß, als ob das Bedürfniß schon von Seiten der Ständischen Ausschüsse nicht bezweifelt worden wäre, da sonst wohl dem oben allegirten Beschluß über die Ausdehnung des mit Staatshülfe zu erbauenden Eisenbahnnetzes irgend ein Vorbehalt oder eine Beschränkung in Betreff der Rheinischen Eisenbahn beigefügt worden wäre; auch wird das Bedürfniß von Seiten der hohen Behörden anscheinend dadurch wenigstens implicite anerkannt, daß nach Inhalt der Denkschrift, die Hülfe des Staats keinesweges abgelehnt, sondern nur in ganz anderer Weise proponirt wird, als es nach den Verhandlungen mit den Ständischen Ausschüssen von Seiten der Direktion der Gesellschaft erwartet werden durfte. Ist aber das Bedürfniß vorhanden, so tritt der Fall ein, für den der Herr Finanzminister nach der oft gedachten Erklärung es unbedenklich erachtet hat, die Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze den mit Hülfe des Staats neu zu erbauenden Eisenbahnen zuzugesellen. Nach dem gewöhnlichen Wortsinne kann unter diesem „Zugesellen" nichts anderes verstanden werden, als daß die Rheinische mit jenen anderen Bahnen in gleiche Kategorie gestellt, und folglich gleichmäßig mit denselben behandelt werden soll, woraus denn von selbst folgt, daß die Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze auf eine gleiche Subvention Anspruch hat, wie sie den

neuen Bahnen nach dem Beschluß der Ständischen Ausschüsse zu Theil werden soll. Dies ist es aber, was in der Hansemannschen Denkschrift behauptet wird. Die eventuelle Modifikation, daß wenigstens das zur Vollendung der Bahn unter einer Zins-Garantie des Staats zu kontrahirende Darlehen in Ansehung der Verzinsung von Stammaktien nachstehen müsse, hat offenbar nur in der Absicht einer, dem Staat günstigeren Vermittelung, nicht aber in den Ständischen Verhandlungen ihren Grund, und ist daher kein Gegenstand der Begutachtung.

Die Unterzeichneten sind hiernach der gutachtlichen Meinung, daß die zur Begutachtung vorgelegte Frage, unter Voraussetzung des Bedürfnisses einer Subvention von Seiten des Staats für die Vollendung der Rheinischen Eisenbahn bis zur Belgischen Gränze, bejaht werden muß.

Inches 1 2 3 4 5 6 7 8

Centimetres 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

TIFFEN® Color Control Patches



| Blue | Cyan | Green | Yellow | Red | Magenta | White | 3/Color | Black |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|