

Anlage A.

A u s z u g

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 Beihilfe 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 Beratungen 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 unlängbar 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 Entwicklung. 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. Allerhöchstieselben 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 Benützung einer der im Bau begriffenen Bahnen von Berlin zur Oder, Berlin mit Königsberg und, vermittelt 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 Oesterreichischen 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 entscheidendsten 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 Entwicklung 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 $3\frac{1}{2}$ 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 Osterreichischen Gränze .	15 "
6. für die Bahnverbindung von Schlessen 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 Dp-
peln 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 bestiegen 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 größtentheils 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 $3\frac{1}{2}$ p. Ct., die Summe von 2,000,000 Thln. nicht ganz erreichen würden.

Diese Zins-Garantie würde aber jedenfalls erst nach vollendeteter 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 allmähliche 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, vermittlest 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 Satzpreises, im Allgemeinen den Wünschen des Landes entsprechen würde.
- Berlin, im Oktober 1842.

Anlage B.

Allerhöchste Kabinettsorder 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