

(Gedruckt als Handschrift in wenigen Exemplaren.)

Denkschrift

über das

Verhältniß des Staats zur Rheinischen Eisenbahn- Gesellschaft.

Von David Häusern

Dieses Verhältniß ist, wie aus dem Gange der Verhandlung seit neun Monaten zu entnehmen, noch nicht von allen Seiten erwogen und gewürdigt. Diese Denkschrift soll daher darüber aufklären. Sie ist, obgleich gedruckt, wegen eines zur Publizität sich nicht eignenden Theiles ihres Inhalts nur als Handschrift zu betrachten.

I.

Ansprüche der Gesellschaft auf Staats-Unterstützung, abgesehen von der Weiterführung der Bahn bis zur Gränze bei Minden.

Die Herstellung der Eisenbahn von Köln bis zur Belgischen Gränze zum Anschluß an die Belgischen Bahnen, oder die Eisenbahn-Verbindung der Häfen von Köln und Antwerpen, ist eine politisch-kommerzielle Nothwendigkeit. Dies wird meines Wissens von keinem Staatsmanne bestritten, und braucht deshalb nicht mit Beweisen belegt zu werden, so lange das Gegentheil nicht mit Gründen behauptet wird.

Zwischen Köln und der Belgischen Gränze sind mehre Flußthäler und Gebirgszüge zu überschreiten; es konnte, wie auch die Linie gewählt werden mochte, nur eine schwierig herzustellen Gebirgsbahn gebaut werden. Die Linie wurde durch die Allerhöchste Cabinetsordre vom 12. Februar 1837

in allen wesentlichen Punkten festgesetzt. Es ist heute eine müßige Frage, ob eine bessere Linie hätte bestimmt werden können, eine Frage, die nur nach den vielseitigsten und gründlichsten Untersuchungen zu erledigen seyn würde; sehr zweifelhaft ist, ob nach denselben eine in den wesentlichen Punkten und Prinzipien veränderte Linie sich als zweckmäßig darstellen würde.

Der K. Wasserbaumeister Henz, (welcher bis zur Konstituierung der jetzigen Gesellschaft Bahn-Ingenieur gewesen ist,) schätzte theils nach generalen, theils nach speziellen Ermittlungen die Gesamtkosten der Bahn vom Freihafen und Frankenplage in Köln bis zur Belgischen Gränze, einschließlich der Zinsen während der Bauzeit und sämtlicher Betriebsmittel, zu 2,210,000 Thalern. Der Unterzeichnete erklärte schon am Schlusse des Jahres 1836, (obgleich er damals noch Neuling im Eisenbahnwesen war,) daß man füglich die Aktien-Kapitale der beiden damals konkurrirenden Gesellschaften von Köln und Aachen vereinigen könne, weil ein Kapital von etwa 4 Millionen Thlr. gewiß nicht zu viel seyn würde. *) Eine gleiche vorläufige Erklärung über das erforderliche Anlage-Kapital erfolgte Seitens der Direktion der Gesellschaft nach ihrer Konstituierung im Herbst 1837. Im May 1838 gab die Direktion das Bedürfniß, mit Ausschluß der Kosten für Betriebsmittel, zu $4\frac{1}{2}$ Millionen an, und die General-Versammlung beschloß deshalb, das Aktien-Kapital von 3 Millionen Thlr. um $1\frac{1}{2}$ Million zu erhöhen. Nach der Verhandlung der General-Versammlung im May 1840 ward der Gesamtbedarf, mit Ausschluß der Kosten für ein zweites Geleise, auf 7 Millionen Thlr. geschätzt, und deshalb die Emission von $2\frac{1}{2}$ Millionen Thlr. privilegirter Obligationen beschlossen. Endlich in der General-Versammlung vom May 1842 ist der Gesamtbedarf, einschließlich der Kosten für das zweite Geleise, zu $9\frac{1}{2}$ Millionen Thlr. angegeben worden. **) Diese Summe wird nach meiner Meinung ausreichen, wenn keine besonders ungünstige Umstände eintreten, wie z. B. zeitweiliger Mangel an den benötigten Geldmitteln,

*) Diese Erklärung wird sich in den Akten des verstorbenen Kabinetts-Ministers Grafen von Lottum finden.

**) Diese und die vorhergehenden Angaben über die Kosten finden sich in den veröffentlichten Protokollen der General-Versammlungen.

Einstellen der Arbeiten aus dieser Ursache, starke Ansprüche für Festungsbauten bei Köln. Mit Einem Geleise, ausschließlich der Kosten für Betriebsmittel, würde also die Bahn etwa $7\frac{1}{2}$ Millionen Thlr. kosten, während die erste Schätzung der Direktion hierfür auf $4\frac{1}{2}$ Millionen sich belief; also ein Irrthum um etwa $\frac{2}{3}$ des geschätzten Betrages.

Allgemein bekannt ist, daß bei den Englischen Bahnen in schwierigem Terrain die nämliche Erfahrung des großen Unterschiedes zwischen den Anschlägen und den wirklichen Kosten sich gezeigt hat. In Belgien ist es, ungeachtet der bekannten tüchtigen Eisenbahnbau-Verwaltung dieses Landes, eben so gegangen. Noch im Jahre 1840 erklärte das Gouvernement den Kammern, es wolle nun auf Einmal den ganzen Mehrbedarf fordern; und doch mußte es im Jahre 1842 abermals bedeutende Summen für Mehrkosten, unter welchen die Linie von Lüttich bis zur Preussischen Gränze einen Haupttheil einnahm, von den Kammern sich bewilligen lassen. Die Kosten auf dieser letztgenannten Strecke pro Meile betragen $1\frac{1}{2}$ Millionen Thlr., Zinsen während der Bauzeit und die verhältnißmäßigen Betriebsmittel eingerechnet.

Die Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze wird ganz fertig 875,000 Thlr. pro Meile kosten, Zinsen während der Bauzeit und Betriebsmittel eingerechnet. Sie ist im Verhältniß zu den Belgischen und andern ähnlichen Bahnen nach dem Maßstabe der bisherigen Erfahrungen nicht theuer. Hinsichtlich der Kosten hat die Direktion sich nicht mehr geirrt, als das Belgische Gouvernement, und viel weniger, als der Königl. Wasserbaumeister, jetzige Bauinspektor Henz.*)

*) Da hier und da zuweilen geäußert wird: „hätte die Gesellschaft doch die schöne „wohlfeile Linie von Henz gebaut, so würde sie sich jetzt viel besser stehen,“ so ist es gut, auf einige Verhältnisse in dieser Beziehung aufmerksam zu machen. Die Linie von Henz stellt eben so wie die ausgeführte eine Gebirgsbahn dar, mit kolossalen Einschnitten und Dämmen, nicht ohne Tunnels und mit theilweiser Benutzung schwieriger, enger Flußthäler, wo dann lange und viele Kurven mit 100 Ruthen Radius vorkommen, deren Ausführung gewiß nicht gestattet worden wäre. Sie ist $\frac{1}{2}$ Meile länger als die ausgeführte, und bleibt von den Städten Düren und Aachen 1 bis $1\frac{1}{2}$ Meile entfernt, nimmt auch das Kohlenrevier von Aachen nicht auf. Sie hat auf 3 Meilen Länge ununterbrochene Steigungen

Die Gesellschaft hat gleichwohl eigenthümliche Schwierigkeiten zu überwinden gehabt, die zur Vertheuerung der Bauten beigetragen haben. Die Allerhöchste Kabinettsordre vom 12. Februar 1837 ordnete eine Vereinigung der damals streitenden und konkurrirenden Gesellschaften von Köln und Aachen an. Zwei der Hauptführer der damaligen Kölnischen Parthie wurden in der darauf folgenden konstituierenden General-Versammlung zum Zweck der Ver-

von 1:150 bis 1:156, während die schlimmste Steigung der ausgeführten Linie auf nur $\frac{1}{4}$ Meile 1:222 beträgt. Sie übersteigt 149 Fuß Höhe mehr, als die ausgeführte Linie. In den Kostenaufschlägen von Henz fehlen manche bedeutende Gegenstände gänzlich, z. B.: Bahnhöfe, Befestigung der Böschungen, zweites Geleise, Anlage der (bei der Henz'schen Linie gewiß unvermeidlich gewesen) Zweigbahnen nach Aachen und Düren. Die Kosten der in die Aufschläge aufgenommenen Gegenstände sind viel zu niedrig normirt, z. B.:

Grundenschädigung . . . 120,741 Rthl.; kostet in der Wirklichkeit über 500,000 Rthl.

Erdbarbeit im Gesamt-Durchschnitt pro Schachtruthe . . . 22 $\frac{1}{2}$ Thlr.; viel zu niedrig.

Tunnel pro laufende Ruthe . . . 94 $\frac{1}{2}$ Rthl.; Wirklichkeit: 1500 bis 2200 Rthl.

Bogenstellung vom Sicherheits-
hasen bis zum Freihafen zu
Köln, 275 Ruthen lang, 18
Fuß hoch, dem Rheine entlang,
und fortifikatorisch eingerichtet 66,790 Rthl.;

!!!

zwei Brücken, die über die Erft mit 4 Oeffnungen von 40 Fuß Weite und 62 Fuß Höhe, und die über die Rorr mit 4 Bogen von 40 Fuß Weite und 40 Fuß Höhe, würden allein den nebenstehenden Betrag gekostet haben.

138 Brücken und Durchlässe 153,674 Rthl.;

Allgemeine und außerordentliche Ausgaben, darunter die Zinsen während der Bauzeit und die allgemeine und technische Bauverwaltung . . . 193,690 Rthl.; wird ungefähr der vierte Theil der Wirklichkeit seyn.

Es ist hiernach klar: daß die Kostenberechnung von Henz gar keinen Maßstab für die wirklichen Kosten seiner Linie gewährt, und daß sie wohl nicht beträchtlich wohlfeiler als die ausgeführte Linie gewesen seyn würde, in jedem Falle aber weit theurere Betriebskosten veranlaßt hätte.

schmelzung der Interessen und der Versöhnung und Ausgleichung der individuellen Ansichten in die Direktion gewählt; sie schlugen aber die Wahl ab, die Partei protestirte noch gegen das Geschehene, blieb jahrelang Feindin der Direktion, und ist vielleicht heute noch nicht mit dem Gange der Sache versöhnt. Der mächtige Einfluß dieser Kölnischen Partei ist bekannt; daß daraus Schwierigkeiten und Nachtheile für die Eisenbahn-Verwaltung entstanden sind, ist erklärlich und bedarf keiner Auseinandersetzung.

Eine weitere Schwierigkeit, — durch die eben dargestellte zwar nicht allein hervorgerufen, aber doch vermehrt, — lag in der Depression des Aktien-Kurses. Wie das Aufgeben des ganzen Unternehmens zu Ende des Jahres 1838 und im Laufe des Jahres 1839 drohte, wie die Hülfe damals nicht hier sondern in Brüssel gewährt, und wie auf diese Weise die Eisenbahn gerettet wurde, ist bekannt.

So hat die Direktion Kräfte in Verhandlungen mit Staatsbehörden zur Behauptung der Existenz des Instituts und zur Sicherung der Möglichkeit des Bahnbaues verwenden müssen, die vortheilhaft bei der Ausführung der Bauten mitgewirkt haben würden.

Dem Unterzeichneten würde der Muth und die Ausdauer zur Befiegung so großer Schwierigkeiten gefehlt, und er würde wohl den traurigen Entschluß des Aufgebens der Bahn zu Anfang des Jahres 1839 gefaßt haben, wenn nicht damals ihn der Ausspruch eines erhabenen Willens gestärkt und er-muthigt hätte, mit aller möglichen Kraft die Herstellung der Bahn zu betreiben, so daß die Direktion in damaliger Noth nicht scheuen durfte, sogar die Mithülfe des Belgischen Gouvernements in Anspruch zu nehmen.*)

Großen Nachtheil hat die Unternehmung durch den Umstand, daß sie in ihrem Haupteffekte, — in der Verbindung mit den Belgischen Bahnen, —

*) Die schwierigste Aufgabe der Unterhandlung in Brüssel bestand darin, der Würde und dem Ansehen der waterländischen Regierung dabei Nichts zu vergeben. Die Aktien, (welche auf Verlangen vorgelegt werden können,) werden bezeugen, daß die Direktion sich ernstlich bestrebt hat, diese Aufgabe zu lösen. Bekanntlich war das Resultat der Unterhandlung, daß das Belgische Gouvernement ohne erschwereude Bedingungen 4000 Aktien zum Nominalwerthe übernahm, während der Kurs beträchtlich unter diesem Werthe stand.

alle die Verzögerungen mit leidet, welche die Arbeiten auf der Bahn von Klittich bis zur Preussischen Gränze erfahren haben, so daß es ganz unnütz gewesen wäre, wenn die Gesellschaft die Strecke von Aachen bis zur Belgischen Gränze früher fahrbar gemacht hätte, als die Bahn-Fortsetzung auf Belgischem Gebiete in Betrieb gesetzt werden kann.

In dieser Vereinigung der Preussischen Bahn mit der Belgischen und in den mehrfachen verwickelten Fragen, welche durch diesen Anschluß zweier Länder, die eine verschiedene Zoll-Gesetzgebung haben, hervorgerufen werden, befindet sich die Gesellschaft in einer eigenthümlichen Lage, indem sie überall die Initiative zu Staats-Einrichtungen nehmen und später diese letztern mit ausführen muß.

Welchem Staatsmanne wird beim Erwägen der im Vorstehenden treu geschilderten Verhältnisse nicht der Gedanke vertraut werden: die Bahn hat vollständig den Charakter einer Staatsbahn, und die Gesellschaft verdient und bedarf wirklicher und kräftiger Unterstützung! Welcher Staatsmann würde es für politisch und mit der Würde der Regierung vereinbar halten, nur eine kärgliche, auf das nothdürftige Zustandekommen der Bahn berechnete Unterstützung zu gewähren, und die Rentbarkeit der darin verwendeten Kapitale der Unternehmer für Wenig zu achten, während ein fremdes Gouvernement dieser Preussischen Staatsbahn nach reiflicher und öffentlicher Berathung, von entgegengesetzten Ansichten ausgehend, früher in der Noth eine würdige und wirksame Unterstützung zugewendet hat!

Hierzu kommt noch, daß eine Bahn auf dem linken Rheinufer vorzugsweise durch Krieg gefährdet ist. Diese Rücksicht, bei einer kleinlichen Profit-Berechnung vielleicht ein Motiv die Unternehmer nicht zu sichern, wird gerade bei dem Staatsmanne die entgegengesetzte Ansicht begründen helfen.

Könnte die Frage einer wirklichen Unterstützung der Unternehmer der Rheinischen Bahn dennoch zweifelhaft seyn, so ist durch die Verhandlung mit den Ständischen Ausschüssen vollends jeder Anstand beseitigt.

Den Ausschüssen ward nach der Denkschrift vom Oktober 1842 die Frage über die Ausführung eines Eisenbahnnetzes vorgelegt, „wie es in seinen Grundzügen in der besagten Denkschrift näher dargelegt ist.“ In die-

fer Darlegung sind 6 Bahnzüge, darunter eine Rhein=Wefer=Bahn, aufgeführt; die Bahn vom Rhein bis zur Belgischen Gränze war darin nicht enthalten. Hiergegen reklamirten die Rheinischen Stände=Mitglieder und behaupteten, daß das mit Staats=Unterstützung herzustellende Eisenbahnnetz bis zur westlichsten Gränze reichen müsse, indem die Bahn von Kbln bis zur Belgischen Gränze nicht fertig sey und noch einen Kosten=Aufwand von 2½ Millionen Thlr. erfordern werde. Das Resultat der Diskussion war:

1. daß die Fassung der Frage hinsichtlich des Umfanges des Eisenbahnnetzes verändert ward. Die Ausschüsse sprachen sich, auf den Antrag Sr. Excellenz des Finanz=Ministers, 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“;
2. daß zwar von Sr. Excellenz dem Finanz=Minister das Bedürfnis der Anlage eines Bahnhofes in der Stadt Kbln, (der Weiterführung der Bahn vom Sicherheitshafen bis an den Freihafen,) und eines zweiten Geleises für die Bahn von Kbln bis zur Belgischen Gränze in Abrede gestellt, übrigens aber unumwunden erklärt wurde: „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 beabsichtige, zuzugesellen, wenn das Bedürfnis dazu sich „herausstelle.“

Diese Erklärung des Gouvernements ist eben so gerecht wie weise; gerecht wegen der oben geschilderten schwierigen Verhältnisse der Bahn; weise weil das Verfahren im Sinne dieser Erklärung die Privat=Spekulation und die Kapitalisten ermutigen und dadurch dem Staate die Ausführung seines großen Eisenbahnnetzes erleichtern und weniger kostspielig machen wird; weise auch deshalb, weil durch dies Verfahren der Weg gebahnt wird, mit verhältnismäßig unbeträchtlichen Geldmitteln auch die übrigen bestehenden Eisenbahnen die zu dem großen Netze gehören, in ein ähnliches Verhältnis zum Staate zu bringen wie dasjenige, in welches die mit Staats=Unter-

stützung neu zu bauenden gesetzt werden müssen. Denn es wird meines Wissens von keinem Staatsmanne bezweifelt, daß ohne eine solche Gleichstellung des Verhältnisses der große Entschluß der Herstellung des Eisenbahnnetzes nur einen im Verhältniß zu dem Kosten=Aufwande mangelhaften Effekt haben kann.

Unumwunden ist jene Erklärung. Soll sie nicht in beengender und gezwungener Weise gedeutet werden, so sind 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 benötigten Kapitals zu entbinden, insofern sie nicht vorab Zinsen von dem Unternehmen erwerben. Mit diesem Minimum würde der Staat nur etwa den vierten oder dritten Theil derjenigen Garantien übernehmen, die er gewähren müßte, wenn die Bahn jetzt gebaut werden sollte.

Nicht im Mindesten ist zu bezweifeln, daß von den Stände=Ausschüssen die abgegebene Erklärung in keinem engerm Sinne entgegen genommen und verstanden worden ist. Sie würden nicht einverstanden gewesen seyn, wenn S. Excellenz der vorstehende Minister die Erklärung dahin gedeutet hätte, daß zwar das Gouvernement Anleihen der Gesellschaft garantiren, zu den Zinsen aber nur in dem Falle beitragen wolle, wenn diese nicht durch den Ertrag der Bahn gedeckt würden, so daß die Aktionäre nur in so fern Zinsen zu erhalten hätten, als vorab die Zinsen der garantirten Anleihen aus dem Bahnertrage bezahlt werden könnten. Sie würden wohl auf eine solche beengende Deutung etwa Folgendes erwidert haben: dies sey keine des Staates würdige Unterstützung, keine von der Art, wie sie bei den neuen Bahnen bewilligt werden müsse, kein Zugestehen dieser Bahn nach Maßgabe des Bedürfnisses den andern, mit Staats=Unterstützung herzustellenden Bahnen; das eigene Gouvernement könne unmöglich die Rheinische Eisenbahn=Gesellschaft in so kleinartiger Weise unterstützen wollen, während sie früher von einem fremden (dem Belgischen) Gouvernement in großartiger Weise unterstützt worden sey; wenn der Staat die Privat=Industrie und namentlich die Kapitalisten überhaupt auf die Anlage von Fonds in die neuen großen Eisenbahnen hinlenken

wolle, so sey es in finanzieller Hinsicht eine sehr übel berechnete Sparsamkeit, die Aktionäre, welche sich in eine schwierige, jedoch für den Staat nothwendige Eisenbahn eingelassen haben, im Stich zu lassen, weil die dadurch hervorgebrachte Entmuthigung dem Staate, wenn er die neuen Bahnen hergestellt haben wolle, sehr viel mehr an Opfern kosten werde, als eine solche Ersparung einbringe; also sey eine mindere Unterstützung weder der Würde noch dem Vortheile des Staates angemessen. Es sind aber Seitens S. Excellenz des vorsitzenden Ministers den Ständischen Ausschüssen keine den Sinn der obigen unumwundenen Erklärung beengende Mittheilungen gemacht worden, und deshalb waren die Rheinischen Stände-Mitglieder befriedigt.*)

*) Auf die von dem Präsidenten von Auerwald ausgesprochene Hoffnung, daß die Eisenbahnen nicht bloß bis zur östlichen, sondern auch bis zur westlichen Gränze laufen würden, erwiderte der Herr Minister: „daß von ihm die Vollendung bis zur westlichen Gränze bei Niederschreibung der Denkschrift als völlig gesichert gehalten sey, und wenn die gemachten Bemerkungen dahin gerichtet seyn sollten, so müsse darauf erwidert werden, daß man beabsichtige, jene Bahn mit einem Doppelgeleise zu versehen, und sie mit großen Kosten in die Stadt Köln hineinzulegen. Auf eine derartige Mitwirkung könne sich das Gouvernement allerdings nicht einlassen, sondern diese nur bis auf die Erreichung des wirklichen Bedürfnisses ausdehnen. Sollte inzwischen die Bahn von Köln bis zur belgischen Gränze in der das Bedürfnis erheischenden Einrichtung nicht ohne Hilfe des Staats auszuführen seyn, so würde seinerseits gewiß der Rath gegeben werden, diese geringe Hilfe zur Erreichung des Zweckes zu gewähren. Niemals aber würde zur Erreichung besonderer, durch das Bedürfnis nicht gebotener Zwecke, als die Anlegung eines Doppel-Geleises und die Hineinlegung der Bahn nach Köln, eine solche Hilfe billiger Weise in Anspruch genommen, noch weniger aber Seitens des Staats gewährt werden können.“

Der Präsident von Auerwald erklärte sich durch diese Auskunft befriedigt; aber der Graf von Hompesch aus der Rheinprovinz setzte die Diskussion fort, wodurch folgende weitere Erklärung des vorsitzenden Herrn Ministers herbeigeführt wurde: „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 Hilfe zu leisten und zuzutreten beabsichtige, zuzugesellen, wenn das Bedürfnis dazu sich herausstelle. Für Anlegung des Bahnhofes in Köln könne aber das Gouvernement nichts thun, da es kein höheres Interesse habe, ob die am Rheine liegende Bahn einige 100 Schritt tiefer in Köln einmünde, oder nicht. Es sey übrigens die sie betreffende Angelegenheit untergeordneter Art, da sie

Das Verhältniß der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in seinem Ganzen erwogen, wird es daher klar seyn, daß eine großartige wirksame Unterstützung Seitens des Staates nicht ein Akt des Mitleidens oder der persönlichen Berücksichtigung der Aktionäre, sondern ein Akt der Gerechtigkeit, der Würde und der Klugheit ist.

Die einzige Frage kann dann noch seyn: ist die Unterstützung an Fonds auf die Kosten der Anlage eines zweiten Geleises und eines Bahnhofes in Köln (der Verlängerung der Bahn bis zum Freihafen und Frankenplaz) auszudehnen? Sr. Excellenz der Finanz-Minister hat, wie oben bemerkt, bei der Verhandlung mit den Ständischen Ausschüssen die Meinung ausgesprochen, daß das zweite Geleise und der Bahnhof in Köln nicht als Bedürfnisse betrachtet werden könnten. Diese Meinung steht im Widerspruch mit der von tüchtigen Eisenbahn-Technikern, welche behaupten, daß nur mit zwei Geleisen und mit Führung der Bahn bis in den Freihafen ihr Zweck, — ordentlicher und sicherer Betrieb und unmittelbare Eisenbahn-Verbindung der Häfen von Köln und Antwerpen, — erreicht werden kann. Ist diese letztere Ansicht richtig, — was durch erfahrene Techniker prüfen zu lassen das Gouvernement billiger Weise nicht verweigern wird, — so kann auch über die Ausdehnung der Unterstützung auf diesen Zweck kein Zweifel obwalten; um so weniger als die Direktion bei Abschluß des Vertrages wegen Anlage eines Bahnhofes in Köln die Wünsche dieser Stadt nach den Intentionen Sr. Majestät des Königs berücksichtigt hat.

„sich auf die jetzt in Sprache stehende große Angelegenheit nicht beziehe.“ (S. Protokoll der Sitzung der St. N. vom 24. Okt.)

Mit vorstehenden Erklärungen endigte die Diskussion über diesen Gegenstand. Auf den ersten Blick ist der große Unterschied zwischen der ersten und der zweiten Erklärung des Herrn Ministers erkennbar, zwischen dem Rathe zur Gewährung einer geringen Hülfe und dem Zugestellen der Bahn den neuen mit Staats-Unterstützung herzustellenden. Es leuchtet daher ein, daß wenn der Staat nur den Darleibern des erforderlichen Kapitals die Zinsen garantiren und nicht auch den Unternehmern der Bahn mit diesem Kapitale eine größere Sicherheit gewähren wollte, alsdann nichts weiter geschähe als was die erste Erklärung besagt, und der zweiten, welche viel Mehr in Aussicht stellt, eine beschränkende Deklaration, die einer Zurücknahme gleich stünde, gegeben werden müßte, was — in Preußen unmöglich ist.

II.

Verhältniß in Beziehung auf die Weiterführung der Bahn bis zur Gränze bei Minden.

Es kommt hier vorzüglich auf den Beweis an, daß vom Anfange der Verhandlung an (August 1840) bis zum Frühjahr 1842 als Basis feststand: daß die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft durch ihr zuzuwendende Vortheile zur Weiterführung ihrer Bahn bis zur Gränze bei Minden vermocht, und zu dem Ende kein Unterschied in den dieserhalb zu gewährenden Begünstigungen und Unterstützungen zwischen den Bahnstrecken am linken und am rechten Rheinufer gemacht werden, so daß nur Eine in allen Interessen ungetheilte Gesellschaft für das ganze Unternehmen bestehen sollte.

Am 12. August 1840 übergab der Unterzeichnete Sr. Excellenz dem Finanz-Minister Grafen von Alvensleben eine Denkschrift in welcher dargestellt wurde: der Vorzug welchen die Linie über Minden vor der Linie über Kassel zur Verbindung der Hauptstadt mit dem Rhein habe; die Möglichkeit, sich über die Anlage einer Eisenbahn in der erstern Richtung mit Hannover und Braunschweig zu verständigen; die Nothwendigkeit, keine Konzessionen auf einzelne Theile der Linie zwischen Minden und Aöln zu geben, sondern die ganze Linie entweder für Rechnung des Staates zu bauen oder dafür eine neue Gesellschaft zu bilden; in diesem letztern Falle die Unabweisbarkeit der Gewährung beträchtlicher Erleichterungen und Unterstützungen; die Unzweckmäßigkeit, dies vermittelst einer einfachen Zinsengarantie Seitens des Staates zu thun. Am Schlusse der Denkschrift ward die Idee angeregt, ob es etwa zweckmäßig seyn möge, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Bahn bis zur Gränze bei Minden zu übertragen, so daß die ganze Linie von dort bis zur Belgischen Gränze nur Eine Verwaltung habe.

Der Staatsmann von ausgezeichnetem Scharffinn besitzt in der Regel die Eigenthümlichkeit, bei einzelnen Maßnahmen schon die Grundsätze zu erkennen, die in späterer Zeit mit Nutzen zur allgemeineren Anwendung kom-

men müssen. Se. Erzellenz der Finanz=Minister ging nicht auf die Bildung einer neuen Gesellschaft für die Linie von Köln bis Minden ein, sondern ertheilte mir den Auftrag, die Ausführbarkeit der am Schlusse der Denkschrift vom 12. August 1840 angeregten Idee darzustellen. So bereitete der Minister schon damals die Anerkennung des Prinzips vor, daß bei einem mit Staats=Unterstützung herzustellenden großen Eisenbahnneze die bestehenden Gesellschaften am nützlichsten zur Ausführung zu brauchen und in ein ähnliches Verhältniß zum Staate wie die neuen zu bringen sind.

Eine zweite Denkschrift vom 17. August 1840 erledigte den Auftrag des Ministers. Sie enthielt: Motive für die Zweckmäßigkeit der Ausdehnung der Rheinischen Eisenbahn=Gesellschaft; Ansichten über Kosten und Rentbarkeit; Ansichten über die Beschaffung des Kapitals, im Wesentlichen dahin gehend, 1. daß das Kapital der Gesellschaft durch Kreirung einer gewissen Summe neuer Aktien vermehrt werde, welche mit den vorhandenen in allen Rechten gleichstehen, 2. daß außerdem 5 Millionen Thaler Aktienscheine ausgegeben werden, die der Staat während einer Reihe von Jahren verzinse, insofern die Aktionäre nicht vorweg 5 Prozent Zinsen bezogen haben, und 3. daß der Gesellschaft in Geld und auf andere Weise noch Unterstützungen zu gewähren seyen; Schätzung der jährlichen Lasten des Staates nach Maßgabe meiner damaligen Ansichten; Andeutung nothwendiger Veränderungen im Statut der Gesellschaft.

Mündlicher Weisung S. Erzellenz des Finanz=Ministers gemäß blieb die Angelegenheit bis dahin auf sich beruhen, daß die im Herbst 1840 entstandenen Kriegs=Besorgnisse verschwunden seyn würden. Deshalb richtete die Direktion erst am 10. Dezember 1840, unter Bezugnahme auf die Denkschrift vom 17. August 1840, das Gesuch an das K. Finanz=Ministerium:

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

Die Direktion deutete zugleich an, daß sie die Konzession zum Vortheile der Aktionäre ihrer Gesellschaft beantrage,*) und erklärte, daß dem Staate das Recht vorbehalten bleiben solle, „die Vorschläge einer etwa entstehenden konkurirenden Gesellschaft anzunehmen, oder die Bahn selbst zu bauen, oder endlich überhaupt die definitive Konzession zu verweigern, wenn die Gewährung der später zu machenden Anträge wegen des Umfangs der Begünstigungen und Unterstützungen für unangemessen erachtet werden möchte.“

Darauf erfolgte unter dem 22. Januar 1841 die Bescheidung S. Erzellenz des Finanz-Ministers, folgenden Inhalts:

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

Am 4. März 1841 versammelte die Direktion den Administrationsrath der Gesellschaft, um seine Beistimmung zu der großen Ausdehnung des Unternehmens mittelst Bewilligung von Geldern zu den Vorarbeiten zu erlangen. S. Erzellenz der Finanz-Minister Freiherr von Bodelschwingh wohnte

*) „Nach reiflicher Erwägung sind wir zu der Ueberzeugung gelangt, daß die uns obliegenden Verpflichtungen gegen die Aktionäre unserer Gesellschaft nicht nur gestatten, sondern sogar auffordern, die Konzession des Baues der Strecke bis zur Landesgränze bei Minden für die diesseitige Gesellschaft nachzusuchen, insofern der Staat einige Unterstützungen mit der Gewährung dieses Gesuchs zu verbinden geneigt seyn würde.“ — (Auszug aus der Vorstellung der Direktion d. d. Köln den 10. Dezbr. 1840.)

der Sitzung als damaliger Königlich-Kommissar bei. Die Leiter einer anonymen Gesellschaft können persönlich aus Patriotismus ein so großes Unternehmen betreiben; eine anonyme Gesellschaft aber, oder eine Vereinigung von zerstreut wohnenden Kapitalisten, die um des Vortheils willen als Aktionäre sich betheiliget haben, besitzt keinen Patriotismus und kann auch nur des Vortheils wegen auf eine Ausdehnung des Unternehmens eingehen. Die Direktion hatte deshalb dem Administrationsrathe zu motiviren, daß die Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn bis Minden zum Vortheile der Aktionäre der Gesellschaft gereiche, — eine Ansicht, die sie in der oben erwähnten Eingabe an S. Erzellenz den Finanz-Minister vom 10. Dezbr. 1840 schon hervorgehoben hatte. Alle wesentlichen von der Direktion für die Ausdehnung des Unternehmens angeführten Motive, (insbesondere daß, wenn auch die Strecke auf dem linken Rheinufer vortheilhafter als die auf dem rechten Rheinufer wäre, doch die Sicherstellung eines angemessenen mäßigen Reinertrages am werthvollsten für die Aktionäre sey,) sprachen klar die Ansicht aus, daß nur von einer vollständigen Vereinigung der Interessen und der Verwaltung der Bahn von der Belgischen bis zur Hannoverischen Gränze die Rede sey. Wesentlich ward die Direktion in der Diskussion über die Angelegenheit durch S. Erzellenz den jetzigen Finanz-Minister unterstützt, indem Derselbe dem Administrationsrathe aufs dringlichste empfahl, auf die Sache einzugehen.*) Dieser hohe Staatsbeamte war also gänzlich einverstanden nicht nur mit der Basis der ganzen Verhandlung, (nämlich mit der vorerwähnten vollständigen Vereinigung,) sondern auch mit dem in der Natur der Dinge begründeten Verhältnisse, daß die Gesellschaft nur ihres eigenen Vortheils wegen auf die Unternehmung einzugehen habe.

*) „Sein innigster Wunsch sey, daß das Unternehmen in seiner ganzen Ausdehnung „und Ausführung so gelänge, wie die Direktion es vorbereite, und daß die Uebereinstimmung und das Zusammenhalten des Administrationsrathes hierzu mitwirken möge. „Seiner kräftigsten Unterstützung bei dem zu beginnenden Werke könne die Gesellschaft sich „stets versichert halten.“ (Worte Sr. Erzellenz des Finanz-Ministers Freiherrn von Bobelschwing nach dem veröffentlichten Protokolle des Administrationsrathes vom 4. März 1841.)

Nach dem veröffentlichten Protokolle der General = Versammlung der Aktionäre vom 4. May 1841 hat die Direktion darin die nämlichen Ansichten ausgesprochen.

Der Unterzeichnete hat als Spezial = Bevollmächtigter der Direktion für die Vorarbeiten und Vorverhandlungen in dieser Angelegenheit mit den Staatsbehörden, insbesondere mit dem K. Finanz = Ministerium vielfach zu verhandeln gehabt, und demselben stets von allen wesentlichen Schritten vollständige Kenntniß gegeben. Bis zum Frühjahr 1842 ist weder in den Erlassen des K. Finanz = Ministeriums noch sonst in einer Verhandlung irgend eine Andeutung vorhanden, daß von einer andern als der ursprünglich angenommenen und stets festgehaltenen oben bezeichneten Basis der vollständigen Vereinigung auszugehen sey. Auch die Verträge, welche mit den Vorständen mehrerer Städte wegen der von ihnen zu übernehmenden Leistungen abgeschlossen wurden, beziehen sich nur auf die Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn und auf Stipulationen zu Gunsten der Rheinischen Eisenbahn = Gesellschaft.

Insbesondere wurden dem K. Finanz = Ministerium die im März 1841 gedruckten „Bedingungen zur Vermehrung des Aktien = Kapitals der Rheinischen Eisenbahn = Gesellschaft zur Weiterführung ihrer Bahn von Köln bis „zur Landesgränze bei Minden“ unter dem 17. April 1841 eingereicht. Gegen diese Bedingungen, (auf welche über 1 Million Thlr. Aktien gezeichnet worden sind,) ist Seitens des Finanz = Ministeriums durchaus nichts erinnert worden; gleichwohl geht die mehrerwähnte vollständige Vereinigung oder die Gleichstellung der alten mit den neu zu kreirenden Aktien so deutlich daraus hervor, daß ein anderer Sinn gar nicht angenommen werden kann.

So steht es denn unzweideutig und blindig fest, daß die Basis zur Vereinbarung des Staates mit der Rheinischen Eisenbahn = Gesellschaft keine andere gewesen ist, als die vollständige Vereinigung aller Interessen für die ganze Bahnstrecke von der Belgischen bis zur Hannoverschen Gränze. Unmöglich ist ein anderer Sinn als dieser in die 18monatlichen Verhandlungen zu legen, die bis zum Frühjahr 1842 zwischen der Staatsbehörde und der Gesellschaft stattfanden.

Zuerst um diese Zeit, als die Verhandlungen über die vom Staate zu gewährenden speziellen Begünstigungen und Unterstützungen geführt wurden, erhob das R. Finanz-Ministerium Bedenken gegen die Annahme dieser Basis. Die Gründe dieses Bedenkens sind mir schriftlich nicht mitgetheilt worden. Ich gab damals die unumwundene Erklärung ab, daß die Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze noch wenigstens 2 Millionen Thlr. zu ihrer Vollenbung bedürfen werde; vielleicht ist das Bedenken durch diesen Umstand hervorgerufen worden *).

Es ist wahrscheinlich, daß wenn dieses Bedenken nicht erhoben worden wäre, schon im Frühjahr 1842 die Verhandlungen zu einem für den Staat vortheilhaften Abschlusse geführt haben würden. Denn bei allseitigem guten Willen zur Förderung der Angelegenheit würde sich wohl ein Mittel gefunden haben, die Verhandlung, — abgesehen von der Frage der Wahl zwischen der Elberfelder und der Duisburger Linie, — zum Schlusse, und diese sekundäre Frage in viel kürzerer Zeit zur Entscheidung zu bringen, als es in dem dafür eingeschlagenen Wege möglich seyn wird.

Gelangten die Verhandlungen auch damals nicht zum Schlusse, so wurde dagegen von S. Erzellenz dem Finanz-Minister Grafen von Alvensleben

*) Am 8. April 1842 wurde in Folge des obigen Bedenkens dem R. Finanz-Ministerium eine Wahrscheinlichkeits-Berechnung der Rentbarkeit der Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze von mir eingereicht. Es wurden nach den Erfahrungen auf andern deutschen Eisenbahnen sämmtliche Betriebskosten der Personen und der Güter nachgewiesen, und danach die reinen Gewinne der Gesellschaft pro Meile an jeder Person und an jedem Zentner Gut gezeigt. Diese Berechnungen werden durch die Wirklichkeit, sobald der Betrieb einmal vollständig eingerichtet seyn wird, als richtig sich erweisen. Danach wird ein Anlage-Kapital von 9 Millionen Thlr. sich über 4½ Prozent in der Voraussetzung verzinsen, daß jährlich 300,000 Personen und 1½ Millionen Zentner Güter durch die ganze Bahnlänge befördert werden. Diese Wahrscheinlichkeits-Annahme beruht auf folgenden Verhältnissen: daß jetzt auf der Leipzig-Dresdener Bahn 173,000 Personen, und auf der Bahn zwischen Köln und Aachen circa 155,000 Personen durch die ganze Bahnlänge fahren; daß mithin eine Frequenz von 300,000 Personen durch die ganze Bahnlänge auf der Rheinischen Bahn (linken Rheinufer) hoffentlich eintreten werde, nachdem sie das Glied der großen Eisenbahnlinie vom Westen nach dem Osten seyn wird; daß die Annahme einer Güterfrequenz von 1½ Million Zentner durch die ganze Bahnlänge höchst wahrscheinlich in der Folge überschritten werden wird.

am 14. April 1842 die Zusage ertheilt, daß der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die wegen des Unternehmens der Eisenbahn von Köln nach Minden vom Staate zu beschließenden Bedingungen zur weiteren Verhandlung mitgetheilt werden sollen. *) Diese Zusage ist eine gerechte Berücksichtigung des Sachverhältnisses und des von der Gesellschaft gemachten Aufwandes an Kräften und Mühewaltung für die Ausführung einer im Staats-Interesse nothwendigen Unternehmung.

Durch diese Zusage ist der, durch die Eingabe der Direktion vom 10. Dezember 1840 und die Ministerial-Befehdung vom 22. Januar 1841 ausgedrückte, Vorbehalt insofern modifizirt, als der Staat zuvörderst der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Ausführung der Köln-Mindener Bahn und die deshalb zu gewährenden Bedingungen anzutragen hat, und nur wenn diese Gesellschaft die Annahme verweigert, mit einer neuen Gesellschaft ebenfalls in Verhandlung treten wird.

Nach meiner innigen Ueberzeugung ist die oben dargestellte Basis der Verhandlung dem Staate vortheilhaft. Sie war es schon, als die amtliche Erklärung, daß die Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze den neuen mit Staats-Unterstützung herzustellenden zuzugesellen sey, nicht abgegeben war; nach Abgabe dieser Erklärung ist aber jene Basis für den Staat noch weit vortheilhafter. Er wird, wenn er nach ihr verfährt, ganz gewiß mit geringern Mitteln die Unterstützung der Bahn an der linken Rheinseite und die Herstellung der Bahn an der rechten Rheinseite bewirken, als wenn er im Widerspruche mit jener Basis die beiden Gegenstände trennt. Es muß nur, um

*) In dem Ministerial-Reskripte vom 14. April 1842 ward ich benachrichtigt, daß die in einer Verhandlung vom 31. März von mir vorgeschlagenen Grundlagen zu einer endlichen Vereinbarung mit dem Staate nicht genehmigt seyen, und zunächst zur Entscheidung über die Richtung der Bahn von Köln nach Minden geschritten werden solle. Am Schlusse hieß es: „Von den hiernächst in Betreff der Unterstützung und Begünstigung des Staates für die Köln-Mindener Bahn zu beschließenden Bedingungen wird seinerseits der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Behufs der weitem Verhandlung über die Ausführung der gedachten Bahn nach den festgestellten Grundlagen Mittheilung gemacht werden, da es an sich wünschenswerth erscheint, daß auf dieses Unternehmen ihrerseits eingegangen werde.“

diesen Zweck zu erreichen, die Angelegenheit im gemeinschaftlichen Einverständnisse der Staatsbehörde mit der Direktion der Gesellschaft zweckmäßig angegriffen und nicht in's Weite verschoben werden. Je schneller sie erledigt wird, desto vortheilhafter wird es für den Staat seyn, und desto eher wird er die Eisenbahn-Verbindung von hier nach dem Rheine ausgeführt sehen.

War schon im Jahre 1840 die Ansicht S. Erzellenz des Finanz-Ministers weise, einer bestehenden Gesellschaft Vortheile zu gewähren, und sie dadurch zur Verlängerung ihrer Bahn zu vermögen, so ist diese Ansicht jetzt vollends zu berücksichtigen. Denn nachdem der Staat die Ausführung eines großen Eisenbahnnetzes beschlossen hat, wird kein Staatsmann behaupten, daß es nützlich sey, für die Herstellung dieses Netzes recht viele Gesellschaften zu haben, die bestehenden Bahnen nicht dafür zu benutzen, und sie nicht in ein ähnliches Verhältniß zu bringen wie die mit Staats-Unterstützung neu zu bauenden.

Würde dagegen der Staat auf die mehrbezeichnete Basis nicht mehr eingehen wollen, so bereitet er sich große Nachtheile. Im Allgemeinen schon ist die Stellung eines Kontrahenten unvortheilhaft, wenn er in einer Verhandlung die ursprüngliche Basis, zumal wenn Jahr und Tag nichts dagegen eingewendet war, verrücken will. Die Absicht dieses zu thun, reprohirt indirekt die frühere eigene Ansicht des Kontrahenten, was um so schlimmer ist, wenn er nicht klar und unwiderleglich darthut, daß starke überwiegende Interessen ihn zu einem so abnormen Verfahren nöthigen. Ist nun vollends der Staat der Kontrahent, so werden diese allgemeinen Rücksichten noch gewichtiger, zumal wenn der gegenüberstehende Kontrahent eine Aktiengesellschaft, also ein großer Theil des Publikums und zwar der vermögendern Klasse desselben ist.

Schwer wird es seyn, ein mit dem Staats-Interesse vereinbares Mittel zu finden, die Basis der Verhandlung aufzugeben und dennoch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zu vermögen und zu befähigen, die Köln-Mindener Bahn auszuführen. Wenn etwa geglaubt würde, daß die Meinung der Kapitalisten günstig für die Rentbarkeit dieser Bahn gestimmt sey, so ist dies ein Irrthum. Wenn auch die Meile durchschnittlich nur etwa halb so viel

als auf der Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze kosten wird, so erachten die Kapitalisten dormalen diese letztere Bahn doch wenigstens eben so rentbar wie jene. Es ist daher mehr als wahrscheinlich, daß wenn jene Basis aufgegeben wird, die Zeit theils mit fruchtlosen Verhandlungen, theils mit Aufsuchen eines Auskunftsmittele verstreiche, und daß wenn dann endlich der Gesellschaft zugesagtermaßen die vom Staate zu gewährenden Bedingungen proponirt werden, in einer General-Versammlung die Aktionäre die Verweigerung der Annahme beschließen.

Dann wird der Staat entweder die Verhandlung mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft fortsetzen und ihr bessere Bedingungen bieten, oder er wird die Bildung einer neuen Gesellschaft veranlassen und mit dieser unterhandeln wollen. Kein Financier wird bezweifeln, daß die Verweigerung einer vom Staate proponirten Finanz-Operation an und für sich die Ausführung der letztern erschwert und vertheuert, daß dies aber in noch viel stärkerem Maße geschehen muß, wenn eine öffentliche Versammlung die Verweigerung diskutirt und beschließt, so daß also der Staat demnächst viel unvortheilhaftere Bedingungen, als die zu welchen er sich hätte einigen können, bewilligen muß.

Kein Motiv wird gewichtig genug seyn, um ein Verfahren zu begründen, welches dem Staate Millionen kosten, und die Ausführung der Eisenbahn nach dem Rheine in weite Ferne verschieben wird. Vollends jetzt, nachdem amtlich zugesagt ist, daß die Rheinische Eisenbahn den neuen mit Staats-Unterstützung herzustellenden Eisenbahnen zugesellt werden soll, ist ein solches Motiv nicht vorhanden. Sollte es dennoch eins geben, welches mir wegen mangelnder Auffassung unerkannt geblieben wäre, so würde dessen Mittheilung wünschenswerth und nützlich seyn, damit bei den Kapitalisten und dem Publikum die Ueberzeugung Eingang finde, daß der Staat nicht anders habe handeln können.

III.

Total - U e b e r b l i c k .

Wenn man erwägt: daß bei Festsetzung der Unterstüzungen und Begünstigungen wegen Weiterführung der Rheinischen Bahn bis zur Gränze bei Minden das Prinzip, wonach sie zu gewähren sind, zur Erörterung und Entscheidung gebracht werden muß; daß dabei manche Fragen über das Verhältniß des Staates zu der Unternehmung nothwendig zur Sprache kommen; daß es sich auch von partiellen Modifikationen des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 handeln wird; daß ohne Zweifel mehre Ministerien bei den vorkommenden Fragen interessirt seyn und folglich an deren Erörterung Theil nehmen werden; daß nach erfolgter Festsetzung sämtlicher Bedingungen des Staates mehre General-Versammlungen der bisherigen Aktionäre und der neu hinzutretenden gehalten werden müssen; — so ist es evident, daß nur wenn von jetzt an ein einiges Zusammenwirken der Staatsbehörde mit dem Gesellschafts-Vorstande Statt findet, eine glückliche Erledigung dieser Angelegenheit bis zum Sommer dieses Jahres gehofft werden darf.*)

Es ist eben so einleuchtend, daß die Direktion, welche jetzt schon eine beträchtliche Summe an Bankiers verschuldet, trotz des besten Willens keine Vorschüsse mehr erhalten und dann zur Einstellung der Arbeiten am linken Rheinufer gezwungen seyn wird, wenn ihr nicht bald eine solche Unterstüzung des Staates zu Theil wird, wie sie ohne Pflichtverletzung gegen die Aktionäre sie annehmen kann.

Endlich wird jeder Financier zugeben, daß wenn der Staat der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, ohne gleichzeitige Uebereinkunft wegen Weiterführung der Bahn bis zur Gränze bei Minden, diejenige Unterstüzung ganz zu Theil werden läßt, welche er ihr gewiß, nach Maßgabe der Verhältnisse und nach einem gerechten und weisen Verfahren, endlich gewähren wird, alsdann eine Bertheuerung und Erschwerung der Ausführung jener Weiterführung der Bahn mit Grund zu besorgen steht.

*) Auch mit Hannover ist noch weiter zu verhandeln.

Die ganze Sachlage berücksichtigt, erscheint es daher für den Staat am vortheilhaftesten: der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für jetzt eine Summe von etwa 4 bis 500,000 Thalern aus Staatsfonds mit der Erklärung vorzuschießen, daß dieselbe bei der später festzustellenden Unterstützung in Anrechnung gebracht, respektive aus den von der Gesellschaft mit Staats-Garantie aufzunehmenden Anleihen erstattet werden soll; die ursprüngliche Basis zur Vereinbarung mit der Gesellschaft wegen Weiterführung ihrer Bahn zu adoptiren; die Verhandlung über die dieserhalb festzusetzenden Bedingungen und über die gleichzeitig der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu gewährenden Unterstützungen zu beschleunigen; endlich den guten Willen und die erprobten Kräfte der Direktion der Gesellschaft für die große Angelegenheit zu benugen.

Es ist nicht allein meine Ueberzeugung, sondern auch die Meinung sehr erfahrener, in der Behandlung derartiger Finanz-Angelegenheiten gewandter Geschäftsmänner, daß auf dem eben bezeichneten Wege der Staat am sichersten, schnellsten und vortheilhaftesten die Eisenbahn-Verbindung nach dem Westen herstellen werde.

Anstatt eines solchen ermutigenden Zusammenwirkens der Staatsbehörde mit der Direktion schreitet die Sache im dermaligen Gange der Verhandlung nicht gedeihlich fort.

Am 20. Oktober 1842 stellte ich Sr. Excellenz dem Finanz-Minister vorläufig dar, daß die Rheinische Eisenbahn ohne den Zutritt und die Unterstützung des Staates nicht hergestellt werden kann.

Am 10. November 1842 motivirtes Gesuch bei demselben hohen Staatsbeamten um Unterstützung der Gesellschaft in dem im Abschnitt I. dargestellten Sinne.

Darauf Bescheidung vom 24. November 1842: die Mitwirkung des Staates könne sich nur auf die Beschaffung der Geldmittel beschränken, welche zur Fertigstellung der Bahn mit Einem Geleise von dem jetzigen Bahnhofs bei Köln bis zur Belgischen Gränze erforderlich seyen; deshalb könne nur auf Allerhöchste Genehmigung zur Gewährung einer Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent für ein Anleihen von 1 Million Thlr angetragen werden;

für die Verzinsung und Tilgung dieser 1 Million solle Priorität stattfinden, in der Art, daß in dieser Beziehung nur die bereits emittirten $2\frac{1}{2}$ Millionen Thlr. privilegirter Obligationen ein Vorzugsrecht zu genießen haben würden.

Am 28. November 1842 remonstrirte der Unterzeichnete bei S. Excellenz dem Finanz-Minister gegen vorstehende Bescheidung, darstellend: daß die Direktion nicht befugt sey, eine Unterstützung auf solche Bedingungen anzunehmen, durch welche die Gesellschaft sich den größten Nachtheilen und Schwierigkeiten aussetze; übrigens verstreiche die Zeit bis eine Einigung stattfinde und eine Anleihe realisirt werden könne, und deshalb werde in Vorschlag gebracht, der Gesellschaft eine entsprechende Summe aus Staatsfonds zu überweisen, die bei der spätern definitiven Festsetzung der Staats-Unterstützung in Anrechnung zu bringen sey.

Erlaß S. Excellenz des Finanz-Ministers vom 11. Dezbr. 1842, wonach es bei der Bescheidung vom 24. November sein Bewenden hat.

Am 17. Dezember 1842 Refkurs des Unterzeichneten an Se. Majestät den König, worauf noch keine Allerhöchste Entscheidung erfolgt ist.

Am 4. Januar 1843 Antrag des Unterzeichneten bei Sr. Excellenz dem Finanz-Minister: Sich über die Annahme der zugleich in Vorschlag gebrachten (auf der ursprünglichen Basis beruhenden) Grundprinzipien zur Feststellung der Bedingungen wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn erklären, und im Falle der Nichtannahme die desfalligen Vorschläge des Staates mittheilen zu wollen. Beigefügt war dem Antrage eine Denkschrift über die Nothwendigkeit der baldigen Feststellung dieser Grundprinzipien; außerdem wurde dargestellt, daß, abgesehen von der Wahl der Linie, jene Feststellung süglich schon jetzt erfolgen könne, indem man vorläufig nur über das Prinzip der Unterstützungen und Garantien sich zu vereinigen habe, der Betrag derselben aber noch nicht ausgedrückt zu werden brauche.

Darauf Bescheidung vom 18. Januar 1843, wonach die Verhandlungen bis dahin vertagt werden sollen, daß über die Richtung der Bahn die Erörterungen zum Schlusse gediehen sind. Zugleich wird das Eingehen auf die Basis der vollständigen Vereinigung des ganzen Unternehmens abgelehnt.

So vergeht die kostbare Zeit in schriftlichen Verhandlungen, ohne daß die große Angelegenheit gefördert würde. Wird sie in dieser Weise fortbetrieben, so fängt der Bau der Eisenbahn nach dem Rheine gewiß nicht im Jahre 1843, wahrscheinlich auch im Jahre 1844 noch nicht an; außerdem tritt die Gefahr näher, daß die Arbeiten auf der linksrheinischen Bahn wegen Mangels an Fonds eingestellt werden müssen und auf diese Art die Vereinigung der Rheinischen Bahn mit den Belgischen in ungewisse Ferne gerückt wird.

Nur zum kleinern Theile liegt die Ursache eines so traurigen Fortganges der Verhandlung darin, daß sie schriftlich wie eine gewöhnliche Verwaltungssache geführt, und nicht dafür die bei abzuschließenden Finanzoperationen übliche und zweckmäßigere Form einer erschöpfenden Besprechung und mündlichen Diskussion beliebt wird. Die Hauptursache liegt darin, daß das Königl. Finanzministerium nach seiner Auffassung der Sache den Vortheil des Staates vorzugsweise darin zu erkennen scheint: den Aktionären der Rheinischen Eisenbahn nicht vermittelt einer wirksamen, wahren Unterstützung Vortheile zuzuwenden, die Angemessenheit einer solchen Unterstützung zu negiren, die darüber den ständischen Ausschüssen gegebene Erklärung in beengendem Sinne zu verstehen, und die wegen Weiterführung der Bahn von Köln nach Minden früherhin gebilligte Grundlage der Vereinbarung zu verrücken oder aufzuheben.

Wohl mag, wenn das Königl. Finanzministerium diese Auffassung beharrlich festhält, eine bedauerliche Agiotage veranlaßt werden; wohl mag den Aktionären der Rheinischen Eisenbahn = Gesellschaft Nachtheil erwachsen, aber Vortheil für den Staat — wahrlich nicht. Was der Staat möglicherweise sparen könnte, das wird er doppelt opfern müssen durch unvortheilhaftere Bedingungen die er sich überhaupt, insbesondere aber für die Bahn nach dem Rheine gefallen lassen muß, wenn er die Kapitalisten entmuthigt, die ihr Geld in der größten und schwierigsten nationalen Unternehmung Preußens angelegt haben. Diese Kapitalisten werden reklamiren über die beengende Deutung, welche einer amtlichen den Stände = Ausschüssen gemachten Zusage gegeben werden soll; auch die Stände der

Rhein=Provinz werden wohl Beschwerden gegen eine solche Deutung erheben; General=Versammlungen werden mehre gehalten werden; aber — die Ausführung der Bahn nach dem Rheine wird jahrelang verschoben, und dieses Aufschieben und dieses viele Debattiren wird fort und fort zur Vermehrung der Opfer beitragen, in die der Staat sich einlassen muß, um endlich eine solide Gesellschaft für jenes Unternehmen zu bilden.

Soll das Vorstehende etwa unrichtig, oder zu stark aufgetragen seyn? — Schwerlich, denn ich habe es mit der ruhigsten Verstandes=Auffassung niedergeschrieben, dabet nicht einmal meinem eigenen Urtheile allein vertrauend, sondern nachdem ich Männer konsultirt habe, die in Geschäften und in finanziellen Operationen Erfahrung besitzen. Diese sind der Meinung, daß im Vorstehenden der naturgemäße, regelrechte Verlauf der Dinge angegeben ist.

Mögen die Aussichten immerhin trübe seyn, so steht doch meine Zuversicht fest, daß bald die Angelegenheit eine ersprießliche Wendung erfahre. Se. Erzellenz der Finanz=Minister verfolgt ein großes Ziel, die Herstellung eines Eisenbahnnetzes, das die Staatszwecke vollständig erfülle; Seinem Scharffsinn wird bei Erwägung aller Verhältnisse nicht entgehen, daß in Beziehung auf die westliche Bahn, deren Herstellung gerade allgemein als dringend betrachtet wird, das Ziel auf dem bisherigen Wege nicht vortheilhaft und nicht bald erreicht werden kann.

Noch ein höheres Motiv als die Rücksicht auf finanzielle Vortheile des Staates begründet meine Zuversicht, die Rücksicht auf Preußens Ehre. Gestattet sie, daß der Staat nach kleinem Maßstabe rechne, wie ein einzelnes kaufmännisches Individuum, und Vortheil daraus ziehen wolle, wenn Kapitalisten sich schon weit in eine große nationale Unternehmung eingelassen haben, zu deren Herstellung, wäre dies nicht geschehen, jetzt der Staat beträchtliche Opfer bringen müßte? Gestattet sie, daß Preußen für die Unternehmer der Rheinischen Eisenbahn jetzt weniger thue, als früher der kleine Nachbarstaat Belgien gethan hat? Gestattet sie, daß eine den Ständischen Ausschüssen ertheilte amtliche Erklärung nun im beengenden Sinne deklarirt werde? Gestattet sie, daß in Preußen gerade die dring-

lichste Eisenbahn-Angelegenheit durch die von der Staatsverwaltung erhobenen Schwierigkeiten stocke, während in andern Staaten der Eisenbahn-Bau energisch betrieben wird, und noch kürzlich in Oestreich ein Finanz-Minister, der erst dem schädlichen Geschäftsschwindel mit Kraft und Erfolg entgegentrat, dann die Unternehmer einer nationalen Eisenbahn auf großartige Weise unterstützte, auf diese Art die soliden Kapitalisten zum Nutzen des Landes für Eisenbahn-Unternehmungen ermuthigt hat? Gestattet sie, daß statt eines fröhlichen und gedeihlichen Fortschritts in dieser Angelegenheit die Zeit in nutzlosen Verhandlungen, in General-Versammlungen, in Hader und Bestimmung verstreiche? — Nein! und abermals Nein! hallt die Antwort in der Brust jedes Staatsmannes, jedes Patrioten wieder.

Und eine erhabene Weisheit, ein mächtiger großer Wille wacht über Preußens Ehre.

Darum meine Zuversicht.

Berlin, den 24. Januar 1843.

Hannemann