

Über

die Ausführung

des

Preussischen

Eisenbahn-Systems.

Von

David Hansemann.

BA 676



Berlin.

Verlag von Alexander Duncker,
Königl. Hofbuchhändler.

1843.

V o r w o r t.

Mit den Verhandlungen über die Ausführung der Eisenbahn vom Rhein bis zur Hannoverschen Gränze beauftragt, habe ich mich mit der Frage beschäftigen müssen, in welcher Weise jetzt der Staat das beschlossene Eisenbahn-System herstellen, und welche Grundsätze er überhaupt dabei befolgen werde. Diese Frage lag mir nahe, denn so lange die maßgebenden allgemeinen Ansichten nicht feststehen, wird die vorsichtige Staatsverwaltung schwerlich einen in finanzieller und volkswirthschaftlicher Hinsicht so wichtigen und folgenreichen Akt vollziehen, wie es jetzt der Vertrag mit einer Aktien-Gesellschaft über die Ausführung einer großen Bahn und die Festsetzung aller Verhältnisse zwischen Staat und Gesellschaft seyn wird. Hierzu kommt noch, daß jene Bahn nach dem Rhein die einzige ist, für welche die Voruntersuchungen so weit gediehen sind, daß der Staat sich bald in ernste Verhandlungen über die Ausführung einlassen kann, so

daß also die zu schließende erste derartige Übereinkunft indirekt zur Feststellung von Normen führen muß, und deshalb um so schwieriger ist.

Unter diesen Verhältnissen schien es mir angemessen zu seyn, über die Ausführung des Eisenbahn=Systems des Staats einige, meistens von hochstehenden Staatsmännern und von einsichtsvollen Geschäftsmännern herührende Ansichten und Ideen mit ihren Folgerungen näher darzustellen und zu veröffentlichen. Möge eine scharfe Prüfung zur Anwendung des Brauchbaren und Nützlichen, zur Ausscheidung dessen, was dies nicht ist, und zur Auffindung des Bessern eintreten.

Berlin, Ende November 1842.

Der Verfasser.

Die Staatsregierung hat einen großen Entschluß gefaßt: Eisenbahnlinien, welche die Hauptstadt mit den verschiedenen Provinzen verbinden und in den Hauptrichtungen bis zum Auslande reichen, sollen durch die Privat-Industrie mit Unterstützung aus Staatsmitteln hergestellt werden.

Bevor dieser Entschluß feststand, ist vielseitig über die Frage verhandelt, ob es nicht besser sey, wenn der Staat die als nothwendig erkannten, so umfassenden Eisenbahnlinien direkt ausführe. Was auch für diese Ansicht angeführt werden mag, so ist doch meine Überzeugung, daß, alle obwaltenden Umstände und Verhältnisse so wie die mit dem Bau für Staatsrechnung verbundenen Nachtheile und Vortheile berücksichtigt, das Gouvernement wohl daran gethan hat, der Ausführung des Eisenbahn-Systems durch Privat-Industrie den Vorzug zu geben. Diese Überzeugung ist jedoch nur auf der Voraussetzung begründet, daß der Staat, indem er

durch seine Unterstützung die Privat-Industrie zur Ausführung der großen Unternehmungen befähigt, auf der einen Seite die eigenthümlichen Vortheile und Vorzüge der Privat-Verwaltung zu benutzen und zu bewahren wisse, und auf der andern Seite die Hauptzwecke zu erreichen trachte, welche eigentlich durch den Bau für Staatsrechnung direkt erlangt werden sollen. Mit andern Worten, der Staat soll, indem er nicht direkt, sondern indirekt baut, die Vortheile des Staatsbaues mit den Vortheilen des Privatbaues vereinigen so viel wie es möglich ist.

Dies hat seine Schwierigkeiten; sie anzudeuten und die Mittel zu deren Überwindung in Anregung zu bringen, soll in diesen Zeilen versucht werden. Es ist zum Verständniß der Sache nothwendig, zuvörderst die Hauptzwecke der großen Eisenbahnen anzugeben, und hierauf die beste Ausführungs-Weise des vom Staate beschlossenen Planes motivirt darzustellen.

I.

Hauptzwecke der großen Eisenbahnen.

§. 1.

Wohlfelheit und Schnelligkeit des Verkehrs sollen durch die Eisenbahnen erreicht werden. Dieser allgemeine

und bekannte Satz genügt aber nicht, um ganz klar zu machen, welche Zwecke der Staat bei denselben zu verfolgen hat. Der Begriff von Wohlfeilheit und Schnelligkeit ist relativ, und deshalb leistet jede zur Ausführung kommende Eisenbahn in dieser Beziehung Etwas. Das große Eisenbahnnetz soll aber, so weit es die Eigenthümlichkeit des Eisenbahnbetriebes gestattet, große Staatszwecke vollständig erfüllen, wenn auch nicht in der ersten Zeit, doch so bald wie es irgend angeht.

§. 2.

Vor Allem soll die Eisenbahn die Güterfracht auf das möglich niedrigste Maß bringen, um annähernd die Vortheile zu gewähren, welche ein gut schiffbarer Strom oder ein tüchtiger Kanal in Ländern hat, in welchen kein langer Winter den Wassertransport hemmt. Es ist augenfällig, daß wenn die Fracht im Durchschnitt 6 bis 7 Pfennig pro Zentner und Meile, also die Durchschnittsfracht von Berlin nach Köln etwa $1\frac{1}{2}$ Thaler pro Zentner beträgt, die Summe der auszutauschenden Produkte nur unerheblich seyn wird im Vergleich mit dem Umfange, den der Austausch erreichen würde, wenn die Durchschnittsfracht $2\frac{1}{2}$ bis 3 Pfg. pro Zentner und Meile, also von Berlin nach Köln etwa 21 Sgr. betrüge. In einem

lebendigen und leichten Umtausch der Produkte entfernter Gegenden liegt das große Mittel, die Kultur und Produktion zu erhöhen. Dies ist gerade auf die Preussischen Staaten vorzüglich anwendbar, und zwar so, daß ein erheblicher Nutzen einer Eisenbahn-Anlage nach der östlichsten Provinz sehr problematisch ist, wenn nicht der möglich niedrigste Frachtsatz dort in Anwendung kommt.

So weit die bisherigen Betriebs-Erfahrungen reichen, kann der niedrigste durchschnittliche Frachtsatz zu $2\frac{1}{2}$ bis 3 Pfg. pro Zentner und Meile angenommen werden,

- a. wenn die Bahn gute Neigungen und Krümmungen hat und überhaupt gut konstruirt ist;
- b. wenn die allgemeinen Administrations-Kosten nicht dem Güterverkehr zur Last gerechnet werden;
- c. wenn der Transport mit nur mäßigem Gewinn auf die Selbstkosten besorgt wird;
- d. wenn also bei dem Gütertransport auf die Verzinsung des Anlage-Kapitals keine vorzugsweise Rücksicht genommen zu werden braucht.

Die Schnelligkeit der Beförderung wird in erforderlichem Maße auf der Eisenbahn leicht geleistet, da für die große Masse der Güter selbst dann in Hinsicht der schnellen Beförderung auf weiten Entfernungen Biel ge-

wonnen wird, wenn auch die Züge zur Erlangung von Kosten-Ersparungen langsam gehen.

§. 3.

Schnelle und wohlfeile Personen-Beförderung trägt zur Belebung des Verkehrs, zum Austausch der Ideen, zur Ausgleichung schroffer Gegensätze in den Ansichten wesentlich bei, und gehört daher zu den Zwecken der Eisenbahnen. Da es aber der eigene Vortheil der Eisenbahn-Verwaltung erheischt, in der Personen-Beförderung die Wohlfeilheit und Schnelligkeit in beträchtlichem Maße zu gewähren, so wird dieser Zweck auf jeder einzelnen Bahn von selbst erfüllt, und es bleibt in dieser Hinsicht nur noch der Staatszweck übrig, daß kein nachtheiliger Aufenthalt für Hauptzüge bei dem Übergange von einer Bahn zur andern entstehe; mit andern Worten, daß die Haupt-Personenzüge der verschiedenen Bahnen in gehörigem Anschlusse an einander sich bewegen.

§. 4.

Schnelle und geregelte Postverbindung ist für den Staat und das Publikum so wichtig, daß es einer der Zwecke der Eisenbahnen seyn muß, diese Verbindung zu vervielfältigen, zu beschleunigen und zu erleichtern.

§. 5.

Die Landesvertheidigung zu befördern und die gesetzliche Ordnung im Innern in vorkommenden Fällen bewahren zu helfen, sind die Eisenbahnen vorzüglich geeignet, indem auf ihnen Truppenmassen, Munition und Proviant schnell transportirt werden können. Es muß dies ebenfalls als ein wesentlicher Staatszweck betrachtet werden.

§. 6.

Der Eisenbahn=Verkehr hat das Eigenthümliche, in mehren Beziehungen zu vorhandenen Staatseinrichtungen nicht zu passen, so daß diese als unnütz aufgehoben und durch andere ersetzt werden müssen. Zu solchen Einrichtungen gehört die bestehende Ausübung der Polizei=Aufsicht über Reisende. Das Paßwesen, in seiner lästigen Form vom Französischen National=Konvent und von Napoleon herstammend, paßt schon nicht mehr zu den jetzigen allgemeinen friedlichen Verkehrsverhältnissen, ist aber offenbar ungeeignet und erreicht seinen eigentlichen Zweck, die öffentliche Sicherheit, nicht, wenn es auf den lebendigen Eisenbahn=Verkehr angewendet werden soll. Es muß und wird also hier wegfallen; da aber Verbrecher und andere gefährliche Menschen vermittelst der Eisenbahnen leicht der Verfolgung ent=

gehen können, und die Aussicht auf Straßlosigkeit zur Vermehrung von Vergehen und Verbrechen beiträgt, so ist es nothwendig, daß auf den Eisenbahnen zweckdienliche Anstalten getroffen werden, diesem Übelstande vorzubeugen. Das große Eisenbahnnetz muß daher in irgend einer Weise auch den Zweck erfüllen, zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit beizutragen.

§. 7.

Die Hauptzwecke des großen Eisenbahn-Systems würden am direktesten erreicht werden, wenn der Staat selbst baute und auch den Betrieb übernehme; sie werden aber auch erreicht, wenn der Staat vermittlest Unterstützung der Privat-Industrie bauen und den Betrieb besorgen läßt. Dies ist zwar schwieriger in der Auffindung und Anwendung der erforderlichen Mittel, wird aber dem Staate weniger Opfer kosten; denn die Gesellschaften bauen erfahrungsmäßig wenigstens eben so wohlfeil wie der Staat, wahrscheinlich noch wohlfeiler, und sind ohne Zweifel geeigneter zur vortheilhaften Besorgung des Betriebes als die Staatsverwaltung. Wenn aber der Staat einmal Opfer zu bringen entschlossen ist, um die durch Privat-Industrie herzustellenden Eisenbahnen seinen Zwecken entsprechend zu machen, so ist der behauptete Vortheil

des Staatsbaus und Staatsbetriebs nur scheinbar, weil das Publikum überhaupt die vom Staate aufgewendeten Kapitale und Kapital-Zinsen wenig oder gar nicht in Rechnung zu bringen gewohnt ist.

II.

Der Umfang des erforderlichen Kapitals.

§. 8.

In England hat fast ohne Ausnahme jede Bahn bedeutend mehr gekostet als die Anschlagssumme betrug; in Belgien werden die Eisenbahnen nach der neuesten, in diesem Jahre gemachten Kosten-Aufnahme weit mehr als das Doppelte der ersten Schätzung kosten; in Deutschland ergeht es eben so bei allen Bahnen, die irgend erhebliche Terrain-Schwierigkeiten zu besiegen haben; überhaupt entstanden Mehrkosten dadurch, daß das Bedürfnis mancher für den Eisenbahnbetrieb nothwendigen Einrichtungen zur Zeit der Veranschlagung noch nicht erkannt war, und auf das in das Betriebsmaterial zu steckende Kapital und auf die Zinsen während der Bauzeit nicht gehörig gerücksichtigt wurde.

§. 9.

Zur Erfüllung der Staatszwecke ist auf den Theilen des Eisenbahnnetzes, wo ein erheblicher Verkehr zu erwarten steht, und wo die Bahnen an beiden Endpunkten an andere frequente sich anschließen, darauf zu rechnen, daß zwei Geleise erforderlich sind. Sicherheit, Regelmäßigkeit und nützliche Anordnung des Betriebes erfordern dies in gleichem Maße, und die Erfahrung hat noch kein Projekt, auf solchen langen und frequenten Bahnstrecken mit Einem Geleise auszureichen, als praktisch bewährt; sie hat im Gegentheil das Erfordern von zwei Geleisen dargethan. Die Leipzig=Dresdener Eisenbahn hat längst ihr zweites Geleise legen müssen; die Magdeburg=Leipziger thut es jetzt, und sogar die erst seit einem Jahre eröffnete Berlin=Anhaltische Bahn hat schon mehre Meilen mit zwei Geleisen versehen. Nachdem man in Belgien erfahren hatte, daß zwischen Lüttich, Brüssel, Antwerpen und Gent ein zweites Geleise nothwendig war, hat die Regierung beschlossen, die Bahn von Lüttich zur Preussischen Gränze von vornherein mit zwei Geleisen anzulegen; in England, wo die verschiedensten Ansichten der Ingenieure und gesellschaftlichen Direktionen walten, findet doch darüber bei Praktikern

keine Meinungsverschiedenheit statt, daß große Bahnen mit zwei Geleisen gebaut werden müssen. Es zeigt sich also hierüber eine bemerkenswerthe Übereinstimmung in den Ansichten der Privatverwaltungen und denen einer streng kontrollirten Staatsverwaltung.

Daraus folgt, daß auf der Bahn von Berlin bis zur Belgischen Gränze von vornherein auf die Anlage zweier Geleise gerechnet werden muß, daß dagegen bei den Bahnen, die von Berlin in nördlicher oder östlicher Richtung laufen, in Erwägung zu ziehen ist, ob vorläufig nur die Anlage eines Geleises in Aussicht genommen, und inwieweit bei den baulichen Anlagen und dem Grund-Erwerbe schon darauf gerücksichtigt werde, daß später das Bedürfniß eines zweiten Geleises sich etwa herausstellen möchte.

§. 10.

In der den Ständen mitgetheilten Denkschrift sind 10 Preussische Eisenbahnen zur Berechnung der Durchschnittskosten einer Meile aufgeführt. Darunter sind 8 in sehr günstigem Terrain, und Eine von diesen, die Berlin-Anhaltische, hat die Baukosten durch Benutzung außergewöhnlicher Umstände zu verringern vermocht, nämlich durch glückliche Länderei-Käufe bei Berlin und durch

die von der Anhalt-Dessauischen Regierung übernommene beträchtlichen Leistungen. Auch ist zu bemerken, daß einzelne Bahnen, selbst nur eingleisig, mehr als in der Denkschrift vorausgesehen ist, kosten werden, z. B. die Rheinische etwa 100,000 Thlr., die Düsseldorf-Elberfelder etwa 70,000 Thlr. pro Meile mehr.

Gleichwohl werden die wirklichen Durchschnittskosten pro Meile der angeführten Bahnen, wenn nach deren Länge der Durchschnitt berechnet wird, sich etwas niedriger als in der Denkschrift angenommen, nämlich anstatt zu 290,000, etwa zu 280,000 Thlrn. berechnen.

Mag man nun auch annehmen, daß bei den neuen Eisenbahnbauten durch unentgeltliche Leistungen der Kommunen manche Vortheile zu erlangen seyen, und daß die bisher gesammelten Erfahrungen einigermaßen zur Kostenverminderung der Bauten beitragen, so ist dennoch nicht wahrscheinlich, daß in Beziehung auf die Zahl der in günstigem Terrain zu bauenden Meilen bei den neuen Bahnen ein so vortheilhaftes Verhältniß sich herausstellen werde, wie bei den in der Denkschrift genannten ausgeführten und in Arbeit befindlichen. Die Bahn von Frankfurt a. d. O. nach Breslau hat nach den bisherigen Ermittlungen kein sonderlich günstiges Terrain; die Thüringische Bahn erfordert bekanntlich kostspielige Bau-

ten; auf der Bahn nach dem Rhein ist die Strecke von Minden bis Gütersloh schwierig und theuer; wenn auch für diese Bahn nicht die Elberfelder, sondern die Duisburger Linie gewählt wird, so kommen doch so beträchtliche Arbeiten vor, daß die Durchschnittskosten pro Meile wahrscheinlich mehr als 350,000 Thlr. betragen; auf der Bahn nach Königsberg und der Russischen Gränze werden große und theuere Strom-Übergänge vorkommen, und es ist wahrscheinlich, daß welliges Terrain nicht zu umgehen ist.

Alle diese Umstände berücksichtigt, dürfte es mit der Wirklichkeit nicht zutreffen, wenn in der erwähnten Denkschrift zur Durchschnittsberechnung nur 250,000 Thlr. pro Meile eingleisiger Bahn, einschließlich der Betriebsmittel und der Zinsen während der Bauzeit, angenommen werden; es wird vielmehr darauf gerechnet werden müssen, daß die Durchschnittskosten hierfür auf nahe 300,000 Thlr. sich belaufen dürften.

§. 11.

Von den nach der mehrerwähnten Denkschrift in Aussicht genommenen 6 Bahnlinien werden einige, z. B. die nach dem Rhein und die nach der Russischen Gränze, etwas länger ausfallen als sie angegeben sind; dagegen

dürfte durch eine zweckmäßige und gründliche Prüfung der Bahnlinien sich ergeben, daß in der Länge der Verbindungsbahn mit Posen, wofür 40 Meilen aufgeführt sind, gespart werden kann*). Im Ganzen werden daher die nach der Denkschrift in Aussicht genommenen neuen Bahnlinien wohl nicht mehr als die angegebenen 220 Meilen betragen.

Es ist zwar wahrscheinlich, daß eine Bahn von Königsberg zur Russischen Gränze erst nach langen Jahren als Bedürfniß sich darstelle und daß daher für jetzt darauf noch nicht gerechnet zu werden braucht; dagegen sind aber andere Bahnstrecken zu berücksichtigen. Dazu gehört die Rheinische Bahn von Köln bis zur Belgischen Gränze. Sodann dürfte noch, wie im §. 18 gezeigt werden wird, zur besseren Verbindung mit Sachsen, mit Magdeburg, mit dem Rhein, und mit Hamburg der Bau von nahe 30 Meilen Eisenbahn nothwendig werden, wogegen der Bau der Thüringischen Bahn (nach §. 16) vielleicht noch in Erwägung zu ziehen seyn möchte.

Einigermassen ist auch darauf Rücksicht zu nehmen, daß mitunter die gleichzeitige Erbauung von Zweigbahnen im Staats-Interesse unabweisbar seyn wird.

*) Siehe hierüber §. 15.

Hiernach dürfte es gerathen seyn, von vornherein auf 240 bis 250 Meilen Eisenbahnen zu rechnen, um sich vor Selbsttäuschung zu bewahren.

§. 12.

In den vorstehenden Paragraphen sind die Elemente zur richtigen Würdigung des erforderlichen Kapital=Aufwandes enthalten. Es ist meine Meinung, daß man sich jetzt darüber nicht mehr in dem Maße, wie es früher geschehen ist, irren darf, nachdem so manche und vielseitige Erfahrungen zur Beurtheilung der Sache vorliegen. Bei den vorhandenen Staatskräften und bei der Einsicht der Staatsregierung, welche über die Herstellung der Eisenbahnen einen großen Entschluß faßte, dessen gute Ausführung Preußens Macht in einem unschätzbaren Maße erhöhen wird, kann es nur nützlich seyn, wenn das wirkliche Bedürfniß von vornherein erkannt wird. Wo die Kraft mit dem Muth, dem Verstande und der Ausdauer verbunden ist, braucht man nicht zu scheuen, den Schwierigkeiten einer wohlerrungenen beschlossenen Unternehmung gerade in's Auge zu sehen; also erkenne man auch den beträchtlichen Umfang des erforderlichen Kapital=Aufwandes, und wirke hernach um so mehr

darauf hin, daran zu ersparen so viel dies in vernünftiger und zweckmäßiger Weise geschehen kann.

Nach Maßgabe der in den vorstehenden Paragraphen aufgestellten Grundzüge werden von den mit Staatsunterstützung herzustellenden neuen Bahnen etwa 180 Meilen vorläufig mit Einem Geleise, und mindestens 60 Meilen sofort mit zwei Geleisen zu bauen seyn, und können dafür im Ganzen etwa 75 Millionen Thaler, also pro Meile im Durchschnitt 312,000 Thlr. angenommen werden.

Dieser Überschlag stellt die Durchschnittskosten Einer Meile weit niedriger als sie für die 75 Meilen Belgischer Staatsbahnen sind. Diese, — zu $\frac{2}{3}$ mit doppeltem Geleise und zu $\frac{1}{3}$ mit einfachem Geleise versehen, — werden, einschließlich der Zinsen während der Bauzeit und der Betriebsmittel, pro Meile 587,000 Thlr. kosten, ungeachtet die Hälfte der Bahnlänge in günstigem Terrain befindlich ist. Der Überschlag beruht also auf der Voraussetzung, daß man in Preußen sehr viel wohlfeiler als in Belgien bauen, und auch weniger Betriebsmittel nöthig haben werde.

III.

Die Bahnrichtungen.

§. 13.

Die große Wichtigkeit einer durch Berücksichtigung aller wesentlichen Verhältnisse motivirten Wahl der Bahnrichtungen wird jetzt allgemein anerkannt. Man betrachtet es als einen Hauptvorzug des Prinzips des Staatsbaues, daß alsdann die Bahnrichtungen vor ihrer Festsetzung gehörig geprüft werden und daß hierbei höhere allgemeine Ansichten maßgebend sind als wenn die Privat=Industrie die Eisenbahnen herstellt und dann theils lokale, theils parteiische, theils bloße Geld=Rücksichten manchmal den Ausschlag geben.

Wenn auch der Staat nicht baut, so hat er doch jetzt, weil indirekt durch seine Unterstützung gebaut werden wird, die unabweisbare Verpflichtung, die besten Bahnrichtungen auf's Sorgfältigste ermitteln zu lassen. Es kann nicht genug wiederholt werden, daß jetzt über das Eisenbahnwesen bereits so viele Erfahrungen vorliegen, daß eine hinreichende Basis zur Festsetzung dessen, was nützlich und vortheilhaft, vorhanden ist. Es darf also nicht vorkommen, daß wichtige Entscheidungen auf ungenügende und zweckwidrige Ermittlungen erfolgen, die allgemeineren und höhern Ansichten nicht

gehörig beachtet und dagegen kleine Rücksichten maßgebend werden.

§. 14.

Da die langen Eisenbahnlinien nur dann im vollen Maße die Landeswohlfahrt wesentlich zu befördern vermögen, wenn der Güterfrachtsatz sehr wohlfeil gestellt werden kann, und da die Erfahrung gezeigt hat, daß bei günstigen Neigungs-Verhältnissen, (nicht weniger gut als 1:500, kurze Anläufe und Bahnhofsklampen ausgenommen,) und geringen Unterhaltungskosten der Transport viel wohlfeiler zu stehen kommt, als wenn diese Verhältnisse weniger günstig vorhanden sind: so muß große Rücksicht darauf genommen werden, die Bahnen durch ebene Gegenden zu führen. Auch deshalb ist dies nothwendig, weil erfahrungsmäßig der Eisenbahnbau in hügeligen und gebirgigen Gegenden und in engen Flußthälern sehr theuer ist.

Man wird also, wenn für die Hauptrichtung ein ebenes Terrain vorhanden ist, ein weniger günstiges in hügeliger oder gebirgiger Gegend nur dann wählen, wenn überwiegende volkswirthschaftliche oder politische Rücksichten es erheischen. Es ist dann meistens zu erwägen, ob diesen Rücksichten nicht auch vermittlest Anlage von

Zweigbahnen genügt werden könne, um dadurch den Vortheil einer im Bau und im Betriebe wohlfeilen Hauptbahn zu erhalten.

Bei dem beträchtlichen zur Herstellung von Eisenbahnen erforderlichen Kostenaufwande ist nach Möglichkeit zu vermeiden, daß mehre Bahnen unnöthigerweise parallel laufen. Da bisher die Eisenbahn-Anlagen nicht systematisch von der Staatsbehörde geleitet wurden, sondern das Entstehen der Bahnen von einzelnen Gesellschaften ausging, so sind bereits durch Parallel-Anlagen Geldkräfte unnütz geopfert worden.

Wichtig bei den Vorarbeiten zur Feststellung der Bahnrichtung ist eine vielseitige Prüfung. Es stellen sich dadurch häufig die überraschendsten Resultate heraus, insbesondere ergibt sich manchmal, daß wenn zur Lösung der nämlichen Frage verschiedene Techniker beauftragt werden, der Eine zu Resultaten gelangt, welche der Andere für unmöglich gehalten hätte.

Es kommt also darauf an, daß die mit Leitung der Voruntersuchungen zu beauftragenden Personen die vorhandenen Merkantil-, Fabrik- und Agrikultur-Verhältnisse kennen, daß sie die Mittel zur Förderung von Produktion, Fabrikation und Handel beurtheilen können, daß sie mit den höheren Interessen des Staates in seinen Beziehungen

zu den Nachbarstaaten vertraut seyen, und daß sie endlich vom Eisenbahnbau und Eisenbahnbetriebe genug verstehen, um zu wissen, welche technische Fragen eigentlich zu lösen und welche Techniker dazu am geeignetsten sind, und welchen Werth die Vorschläge und Ermittlungen der Techniker haben.

Nachdem vorstehend in der Kürze für die Voruntersuchungen die leitenden Ansichten angegeben sind, sollen in den folgenden Paragraphen einige der Fragen angedeutet werden, welche bei den einzelnen Linien des großen Preussischen Eisenbahn-Systems sich von selbst darbieten, damit es anschaulich werde, welche umfassenden Arbeiten und Untersuchungen nothwendig sind, bevor der Staat die Bahnrichtungen feststellen kann.

§. 15.

Über die Bahnen von Berlin nach Breslau, nach Posen, nach Königsberg, so wie nach der Russischen und nach der Oesterreichischen Gränze drängen sich folgende Fragen auf:

- a. Wird es im allgemeinen Interesse nützlich seyn, die Bahn von Stettin in der Richtung nach Danzig und Königsberg zu verlängern? Oder
- b. wird es nützlich seyn, die Bahn nach Königsberg

entfernt von der Seeküste in das Innere des Landes und zwar vorzugsweise in fruchtbare Gegenden zu verlegen, damit Kultur und Produktion um so mehr zunehmen?

- c. Welches ist der mögliche oder beste Punkt zum Weichsel-Übergang?
- d. Von welchem Punkte aus ist dann die beste Verbindung mit Danzig herzustellen?
- e. Wie wirken diese Punkte (c, d.), einmal gegeben, auf die Wahl der übrigen Bahnrichtungen ein?
- f. Wird die Frankfurter Bahn theilweise oder auf ihrer ganzen Länge geeignet seyn, zu den großen östlichen Bahnen benutzt zu werden?
- g. Wird es vortheilhaft seyn, die Bahn nach Breslau so zu legen, daß sie sich Liegnitz nähert, damit der Bahntheil von Liegnitz bis Breslau zugleich als Anfang einer Bahn von Breslau nach Dresden dienen könne? Oder
- h. wird es nützlicher seyn, die Bahn nach Breslau am rechten Ufer der Oder so zu führen, daß von einem gewissen Punkte aus (etwa Züllichau) eine Bahn nach Posen angelegt werde, so daß auf diese Weise die Verbindung zwischen Berlin und Breslau, Berlin und Posen, und Breslau und Posen hergestellt werde?

- i. Möchte es vortheilhaft seyn, eine Bahn von Berlin nach Posen oder nach einem nur einige Meilen von dieser Stadt entfernten Punkte in fast gerader Richtung über Küstrin anzulegen und diese Bahn von Posen oder dem erwähnten Punkte aus zur einen Seite über Bromberg nach Königsberg, zur andern Seite nach Breslau zu führen, auch etwa durch eine Zweigbahn diesseits der Oder eine Verbindung mit der Stettiner Bahn zu bewirken, so daß auf diese Weise die Bahn-Verbindungen zwischen Berlin und Königsberg, Berlin und Posen, Berlin und Breslau, Königsberg und Posen, Breslau und Posen, Königsberg und Breslau hergestellt, und für Stettin ein näherer Eisenbahnweg als der über Berlin nach Posen und Breslau gewonnen würde?
- k. Ist ein wesentliches Bedürfniß vorhanden, eine Bahn von Königsberg zur Russischen Gränze zu bauen, so lange Rußland bei seinem jetzigen, die Verkehrsverhältnisse so sehr erschwerenden Handelssysteme beharrt?
- l. Welche ist die vortheilhafteste Linie von Breslau resp. von Oppeln zur Osterreichischen Gränze und zum Aufschluß des so wichtigen Schlesiſchen Kohlenreviers? Oder

m. ist überhaupt der Anschluß an die Oesterreichische Gränze jetzt noch nicht in Aussicht zu nehmen, da die Oesterreichische Regierung die Linie von Olmütz bis zur Preussisch-Schlesischen Gränze nicht unter ihren Staatsbahnen aufgeführt hat?

§. 16.

Hinsichtlich der Thüringischen Bahn scheinen folgende Fragen bei den bisherigen vom Staate angeordneten Voruntersuchungen noch nicht genügend erörtert zu seyn:

a. Wird eine Bahn, welche theils an den Abhängen des Thüringer Waldes sich hinzieht, theils die Gebirgszüge und Flußthäler zwischen Eisenach und Frankfurt a. M. zu überschreiten hat, vielleicht so unvortheilhafte Betriebsverhältnisse ergeben, daß sie zum wohlfeilen Gütertransporte ungeeignet erscheine, daß sie also einen wesentlichen Staatszweck nicht erfüllen könne?

b. Ist es wahr, daß (wie man in Leipzig behauptet,) von der im Bau begriffenen Sächsisch-Baierischen Bahn aus eine nur etwa 20 Meilen lange Verbindungsbahn nach Frankfurt a. M. in ziemlich günstigem Terrain mit nicht erheblichen Kosten hergestellt werden könne, so daß auf diese Weise zwischen

Leipzig und Frankfurt eine wirksame Konkurrenz-Bahn für die so theure Thüringisch-Frankfurter a. M. Linie entstände?

- c. Wenn die vorstehende Frage bejahet werden müßte, dürfte es dann vielleicht gerathen seyn, die Ausführung einer Eisenbahn-Verbindung durch Thüringen nach Frankfurt a. M. zu vertagen, da doch erfahrungsmäßig theure Bahnen in ungünstigem Terrain in der Anlage, in der Unterhaltung und im Betriebe am Meisten kosten?
- d. Wenn aber die Prüfung der vorstehend angeedeuteten Vorfragen zu dem festen Entschluß führt, die Thüringische Bahn zu bauen, kann dann vielleicht die Linie vortheilhafter gelegt werden als im Thal der Saale? möchte vielleicht vermittelt Anwendung des Systems von geneigten Ebenen ein vortheilhafteres Projekt als das vorgeschlagene dargestellt werden können? und ist es bei einer so schwierigen Gebirgslinie überhaupt nicht unerlässlich, das Projekt durch mehr als Einen und insbesondere durch solche Techniker untersuchen zu lassen, die im Bau und Betriebe von Bahnen in schwierigem Terrain bereits Praxis haben?

§. 17.

Die wegen der Bahn von der Hannover'schen Gränze nach Köln zu erhebenden Fragen übergehe ich hier; sie sind bei den deßfalligen noch schwebenden Verhandlungen vorgebracht oder kommen dabei noch zur Sprache.

§. 18.

Es bedarf keines Beweises, daß die Bahn von Berlin nach Köthen als Eisenbahn-Verbindung mit dem Königreich Sachsen und mit Magdeburg höchst nachtheilig ist, und wenn sie noch nicht gebaut wäre, jetzt gewiß nicht zur Ausführung kommen würde. Die beträchtlichen Umwege, welche in Folge dieser Bahn-Anlage in den Verbindungen mit Dresden, mit Magdeburg und mit dem Rhein stattfinden, und die Umgehung der gewerbereichen Städte Brandenburg und Burg sind bekannte Motive, aus welchen die Anhaltische Bahn nach dem allgemein herrschenden Urtheile als eine unzweckmäßige Anlage jetzt betrachtet wird.

Mir scheint, daß der Staat, nun er einmal den Entschluß zur Herstellung eines zweckmäßigen Eisenbahn-Systems gefaßt hat, auch nicht scheuen sollte, noch das verhältnißmäßig kleine Opfer zu bringen, einen Irrthum der frühern Zeit gut zu machen.

Hieraus folgt zuvörderst, daß alsdann die in so günstigem Terrain befindliche Bahnlinie von Güterbogk nach Niesä zu bauen seyn würde.

Hinsichtlich einer direkten Bahn nach Magdeburg treten außer dem Umstande, daß dadurch den Städten Brandenburg, Genthin und Burg ein wesentlicher Dienst erwiesen, und der Weg von Berlin nach Magdeburg und dem Rhein um 7 bis 8 Meilen abgekürzt werden würde, noch wichtige Rücksichten ein.

Die direkte Bahnrichtung von Berlin nach Magdeburg steht mit der Frage der Richtung einer Bahn nach Hamburg in Beziehung. Diese Frage dürfte bisher noch nicht unter allen in Betracht zu ziehenden Gesichtspunkten geprüft worden seyn; ich deute nachstehend einige davon an.

- a. Bei den herrschenden höhern Ansichten über die Nothwendigkeit der Ausdehnung des Zollvereins bis zu den Küsten der Nordsee dürfte es nicht mit einer vorsichtigen Politik vereinbar seyn, von Berlin nach Hamburg früher eine Eisenbahn zu legen als bis diese Stadt dem Zollvereine beigetreten ist. Hamburg wird, mit oder ohne Überzeugung, den Beitritt als ein Opfer darstellen, und dagegen gute Bedingungen und Begünstigungen zu

erlangen suchen. Ein wesentliches Mittel der Begünstigung vor dem Beitritte aus der Hand zu geben, erscheint daher als Erschwerung, als Vertheuerung dieses Beitritts.

b. Es ist eine berücksichtigungswerthe Frage, ob für Preußens politische und kommerzielle Interessen ein engeres Verhältniß mit Dänemark oder mit Hannover wichtiger ist. Es scheint, daß für jetzt das mit dem letztern Lande den Vorzug verdiene und daß selbst dann, wenn hierüber ein Zweifel obwaltete, doch auf Hannover mehr Rücksicht zu nehmen sey, weil ein engerer Anschluß an dieses Land als ein in nicht ferner Zeit ausführbarer Zweck vorliegt, während in Beziehung auf Dänemark das Nämliche nicht der Fall seyn dürfte.

c. Wenn aber Hannovers Beitritt zum Zollverein in hohem Grade zu wünschen ist, so kann in der Richtung, die man einer Bahn von Berlin nach Hamburg gibt, eins der wirksamen Mittel gefunden werden, Hannover zu diesem Schritt zu bewegen. Da dieser Staat besondern Werth darauf legt, daß die Bahn nicht am rechten Elb-Ufer durch Dänisches Gebiet, sondern daß sie mit zweimaligem Elbe-Übergange theilweise am linken Ufer durch das

Hannoversche geführt werde, so könnte dies, im Falle des Beitritts zum Zollverein, der dortigen Regierung bewilligt werden. Es wäre hierbei jedoch zu stipuliren, daß Hannover nicht nur eine Verbindung mit Harburg, Hamburg gegenüber, sondern eine wirkliche Eisenbahn-Verbindung vermitteltst einer Elbe-Brücke bis Hamburg herstellte. Diese Brücke würde wahrscheinlich oberhalb Harburg erbaut werden müssen, weil bei der letztern Stadt die Überbrückung zu schwierig seyn dürfte. Die Bahn würde also von Berlin über Potsdam, Brandenburg, Genthin und Salzwedel nach Ülzen gehen, hier in die beschlossene Hannover-Harburger Bahn einmünden, welcher von Lüneburg aus ein die Elbe überschreitender, an die Bergedorf-Hamburger Bahn sich anschließender Zweig gegeben werden müßte; der erste Elbe-Übergang würde wahrscheinlich in der Gegend von Tangermünde stattzufinden haben, und die Bahn würde unsern Stendal hinlaufen. Von Genthin aus würde sich ein Zweig nach Magdeburg wenden, und auf diese Weise eine direkte Verbindung Berlins mit dieser Stadt bewerkstelligt seyn.

d. Daß eine Bahn in der vorstehend bezeichneten Rich-

tung, welche mehre nicht unbedeutende Preussische Städte in unmittelbare Verbindung mit Berlin, Magdeburg und Hamburg setzt, im Preussischen Interesse viel vortheilhafter ist als die jetzt projectirte Hamburger Bahn durch das Mecklenburgische und Dänische, dürfte außer Zweifel seyn. Denn dieses Projekt nimmt fast gar keine Preussischen Städte auf, und hat nur den Vorzug, daß die Bahn ein paar Meilen kürzer ist und keiner Elbe-Überbrückungen bedarf. Dieser Vorzug erscheint unerheblich gegen die großen Vortheile der andern oben angedeuteten Bahnrichtung, besonders wenn man erwägt, daß wegen der bestehenden Wasser-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg der volkswirtschaftliche Hauptnutzen dieser Bahn für Preußen eigentlich nur in dem schnellern und wohlfeilern Transport der Personen und werthvollen Güter besteht, ein Nutzen der aber auch in genügendem Maße durch die Richtung über Brandenburg und Salzwedel erreicht wird.

e. Bei der Aussicht auf Ausdehnung des Zollvereins bis zu den Küsten der Nordsee ist es jetzt, unter der Regierung eines Königs, der die Preussisch-Deutschen Interessen großartig auffaßt, nicht mehr

als Träumerei zu betrachten, wenn man an eine Deutsche Marine denkt. Bei allen Staatsmaßregeln soll ja stets die höchste, wenn auch noch fernstehende Ausbildung der National-Kräfte in's Auge gefaßt werden; um so mehr soll dies also bei einem so großartigen Verkehrsmittel, wie Eisenbahnen es sind, geschehen. Bei ihnen soll vorzugsweise auf die zukünftige Macht-Ausbildung des Staates Rücksicht genommen werden, also insbesondere auch auf die Verbindung mit Seehäfen, welche im Stande sind, in der Folge Kriegsschiffe aufzunehmen. Hamburg ist bekanntlich kein solcher Hafen; die Elbe hat aber mehre Meilen unterhalb Hamburg am Hannoverschen Ufer hinreichende Tiefe zur Anlage eines sehr guten Hafens, und in Hannover, wo mit der Idee des Anschlusses an den Zollverein der Gesichtskreis sich erweitert, wird die Anlage eines vorzüglich guten Elbe-Hafens schon von Staatsmännern angeregt. Würde sie zur Ausführung kommen, was keineswegs unwahrscheinlich ist, so würde die Berlin-Hamburger Bahnrichtung über Brandenburg und Salzwedel zugleich die Verbindung mit jenem Elbe-Hafen vermittelst einer Verlängerung der Bahn über Harburg herstellen.

Es erscheint daher die angedeutete Bahn-Verbindung zwischen Berlin und Magdeburg und Berlin und Hamburg für das höhere Staats-Interesse von solcher Wichtigkeit, daß sie mehr Anspruch als die Verbindung von Königsberg mit der Russischen Gränze darauf hat, in das mit Staats-Unterstützung herzustellende Eisenbahn-System aufgenommen zu werden.

§. 19.

Keinesweges soll durch die in den vorstehenden Paragraphen enthaltenen Fragen und Bemerkungen erschöpft seyn, was Alles bei den einzelnen Bahnrichtungen zu erwägen und zu berücksichtigen ist; vielmehr soll damit nur gezeigt werden, daß eine vernünftige und zweckmäßige Feststellung der Richtungen umfassende und umsichtige Untersuchungen und Prüfungen erheischt. Es soll jedoch dadurch auch zugleich darauf aufmerksam gemacht werden, mit wie großer Vorsicht der Staat verfahren muß, und welche vielseitige Erwägungen erforderlich sind, wenn Zusagen an Gesellschaften wegen Bahnrichtungen ertheilt oder Verträge darüber mit andern Staaten abgeschlossen werden sollen.

§. 20.

Bei allen Bahnrichtungen ist auf die vortheilhafteste Anlage der Bahnhöfe, und insbesondere auch auf eine zweckmäßige Verbindung der Bahnen unter sich Rücksicht zu nehmen. In der letztern Beziehung möge hier beiläufig bemerkt werden, daß es nothwendig seyn wird, eine solche Verbindung für die bei Berlin mündenden Bahnen herzustellen.

IV.

Dauer der Ausführung.

§. 21.

Dem Eisenbahnbau-System welches die Französische Regierung beschlossen hat, wird mit Recht vorgeworfen, daß der angenommene Grundsatz, auf verschiedenen Hauptlinien zugleich den Bau anzufangen, nachtheilig und unzweckmäßig sey. Bekanntlich hat die Regierung diesen Grundsatz gegen ihre bessere Überzeugung annehmen müssen, weil sie besorgte, das Eisenbahngesetz in den Kammern wegen der Ansprüche der Lokal-Interessen nicht durchsetzen zu können. Auf diese Weise wird an vielen Punkten des Landes experimentirt; die Erfahrungen, die beim

Bau einer Linie für das Verwaltungs- und technische Personal gewonnen werden, kommen den andern nicht zu gut. Da erst mit der Vollendung einer Hauptlinie ihr volkswirthschaftlicher und finanzieller Effekt recht beginnt, so wird man noch in vielen Jahren nirgends in den Genuß dieses Nutz-Effekts gelangen; überhaupt führt Zersplitterung der Kräfte in der Regel nicht so schnell zum Ziele wie deren Konzentrirung auf Einen oder auf ein paar Punkte*).

Die Preussische Staatsregierung wird den Fehler der Französischen zu vermeiden wissen, und eine Linie nach der andern allmählig zur Ausführung bringen. Die Befolgung dieser Ansicht ergibt sich jetzt im Anfang gewissermaßen von selbst, weil, — wie im vorigen Abschnitt gezeigt wurde, — die Voruntersuchungen für die Hauptlinien, mit Ausnahme der von Köln bis zur Hannoverischen Gränze, nirgends bis auf den Punkt gekommen sind, daß das Gouvernement über die Bahnrichtung und die Kosten ein wohlbegründetes Urtheil fällen könnte; es wer-

*) Es ist wahrscheinlich, daß die Französische Regierung auf Mittel sinnen wird, die angeführten Übelstände ihres Eisenbahngesetzes theilweise zu beseitigen, und wenigstens Eine Hauptrichtung, die von Paris nach der Belgischen Gränze, mit Energie in Angriff zu nehmen und in wenigen Jahren zu vollenden.

den noch mehre Jahre hingehen, bis die deßfalligen Fragen zur Entscheidung reif sind. Auch werden die Eisenbahnverwaltung des Staats und die Techniker voll- auf mehre Jahre hindurch beschäftigt seyn, wenn gleichzeitig auf Einer Hauptlinie gebaut wird, und auf den übrigen die erforderlichen vielseitigen Untersuchungen stattfinden.

Belgien, dieser kleine bevölkerte Staat, braucht aller Energie ungeachtet doch 10 Jahre um seine 75 Meilen Staatsbahnen zu bauen. Wenn Preußen also sich vornimmt, 250 Meilen in 15 Jahren zu beendigen, jedoch alle vorkommenden günstigen Umstände benutzt um diesen Zeitraum zu verkürzen, so kann der Staat nicht der Lauigkeit und des Mangels an Energie beschuldigt werden; vielmehr wird er solchergestalt vernünftig handeln, die eigenen und fremden Erfahrungen sich zu Nutzen machen und dafür sorgen, daß so zweckmäßig und wohlfeil der Bau ausgeführt und der Betrieb eingerichtet werde, wie es möglich ist.

V.

Konzeffions-Bedingungen, welche im Interesse des Staats festzusetzen sind.

§. 22.

Im Allgemeinen ist der Grundsatz festzuhalten, daß so viel es angeht, das Interesse des Staats und das der Gesellschaften vermittelt der zu stellenden Bedingungen identisch werde. Dies ist in den meisten Beziehungen möglich, und deshalb haben manche Konzeffions-Bedingungen weder einseitig das Interesse des Staats noch ausschließlich das der Gesellschaften zum Gegenstande. In diesem Abschnitt sollen die Bedingungen angegeben werden, die vorzugsweise das Staats-Interesse betreffen; die beiden folgenden Abschnitte werden von den übrigen Konzeffions-Bedingungen reden.

§. 23.

Unter Bezugnahme auf §. 2 ist zu stipuliren:

- a. daß gewisse Landesprodukte, deren wohlfeiler Transport von besonderer Wichtigkeit für die Landeskultur ist, zu sehr niedrigem Frachtsatze transportirt werden;
- b. daß überhaupt für den Gütertransport ein nicht hohes Maximum des Frachtsatzes festgesetzt werde.

Eigenthümliche Verhältnisse können es mitunter räthlich machen, daß für eine gewisse Art von Gütertransport niedrige Frachtsätze zur Erreichung eines höhern Staatszweckes bestehen müssen. So z. B. möchte es vielleicht gut seyn, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung aufzuerlegen, die Güter, welche von Köln nach Antwerpen oder umgekehrt gehen, zu einem niedrigeren als dem gewöhnlichen Satze zu transportiren, weil der Staat ein Interesse daran haben kann, daß Antwerpen, gleichsam wie ein inländischer Hafen, vortheilhaft benutzt werden könne.

Da das letzte Ziel der Eisenbahn-Anlage darin bestehen muß, die Güterfracht so niedrig anzusetzen, daß dabei auf die Verzinsung des Anlage-Kapitals keine Rücksicht genommen wird, so hat der Staat sich vorzubehalten, daß wenn er durch außerordentliche Kapital-Tilgung die Gesellschaften in den Stand setzt, auf die Verzinsung des Anlage-Kapitals keine oder wenig Rücksicht nehmen zu müssen, alsdann auch der Güter-Transportatz eine verhältnißmäßige Verminderung zu erleiden habe.

§. 24.

In Übereinstimmung mit der im vorigen Paragraphen dargestellten Ansicht, ist überhaupt nach Möglichkeit durch

die zu stipulirenden Bedingungen dafür zu sorgen, daß mittelst Amortisation das Anlage-Kapital allmählig getilgt werde, damit selbst dann, wenn der Staat zu diesem Zwecke keine außerordentlichen Mittel verwendete, der Zeitpunkt vorhergesehen werden könne, wann die Eisenbahnen kein Anlage-Kapital mehr zu verzinsen haben.

§. 25.

Bisher sind die Preussischen Eisenbahnen von der Postverwaltung zwar benutzt worden, doch hat diese Benutzung noch nicht in dem Maße stattfinden können, wie es nach Vollendung langer, ineinandergreifender Eisenbahn-Linien nothwendig seyn wird. Die Gesellschaften haben daher die Verpflichtung zu übernehmen, für die Postverwaltung alle mit dem Eisenbahnbetriebe vereinbaren Dienste zu leisten.

§. 26.

Eine ähnliche Bestimmung wie die zuletzt erwähnte, ist hinsichtlich des Transports von Truppenmassen, Munition und Proviant nothwendig.

Unter Bezugnahme auf §. 6 dürfte festzusetzen seyn:

a. daß das Planum der Eisenbahn zur Anlage von

elektro-galvanischen Telegraphen, die auf Staatskosten anzulegen sind, zu benutzen sey;

b. daß auf Erfordern die Angestellten der Gesellschaft die Telegraphen-Einrichtung bedienen müssen.

Es dürfte nämlich nach den Erfahrungen auf der London-Blackwall-Bahn und nach den Angaben von Cook in London nicht mehr zu bezweifeln seyn, daß solche Telegraphen zur Korrespondenz des Gouvernements benutzt werden und auf diese Weise das Mittel bieten können, auf allen Hauptrichtungen bei Tage und bei Nacht Befehle zu geben und Nachrichten mitzutheilen und zu empfangen. Wie wirksam diese Einrichtung für die öffentliche Sicherheit und für die Kraftentwicklung des Staates seyn kann, ist augenfällig.

§. 27.

Zur Sicherung eines geregelten Personen- und Güter-Verkehrs wird den Gesellschaften die Verpflichtung aufzuerlegen seyn, den Betrieb so einzurichten, daß die Hauptzüge der verschiedenen Bahnen zweckmäßig ineinandergreifen.

§. 28.

Je mehr verschiedene Gesellschaften in die Haupt-

Linien sich theilen, um desto schwieriger wird eine wohlgeordnete, dem Staats-Interesse zusagende Verwaltung. Bei den Konzessions-Ertheilungen ist daher darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Zahl der Gesellschaften klein sey. Da keine ohne Unterstützung des Staates auf den Haupt-Linien entstehen kann, so hat dieser es in seiner Macht, nur solche Gesellschaften zu konzessioniren, die einen hinreichenden Umfang haben und nach ihrem Ursprunge eine wohlgeordnete Verwaltung hoffen lassen.

§. 29.

Da der Staat die Mittel zur Ausführung der Eisenbahnen den Gesellschaften gewährt, und — wie weiter unten gezeigt wird — an dem Reinertrage theilhaftig ist, so gebührt ihm eine kräftige Einwirkung auf die gesellschaftliche Verwaltung und auf die Kontrolle derselben. Je nachdem dieser Grundsatz ausgeführt wird, können Hemmungen und Nachtheile oder nützliche Erfolge daraus entstehen. Das Erstere wird zu besorgen seyn, wenn vermittlest der Einwirkung des Staates die Unabhängigkeit der gesellschaftlichen Verwaltung zu stark beschränkt, und die Kontrolle in den nothwendig schwerfälligen Formen der Staatsverwaltung eingerichtet wird. Aber wahrhaft nützlich für das Gedeihen der Gesell-

schaften und eben so sichernd für die Interessen der Aktionäre, wie für die des Staates, kann dessen Einwirkung indirekt eintreten. Dies kann, je nachdem die gesellschaftlichen Verwaltungs-Einrichtungen konstituiert sind, auf verschiedene Weise geschehen. So z. B. würden der Einfluß und die Kontrolle des Staats bei der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft durch Aufnahme folgender Bestimmungen in die Statuten wirksam ausgeübt werden:

- a. Der Handelsminister ernennt für jede General-Versammlung den Vorsitzenden.
- b. Das von der General-Versammlung für ihre Verhandlungen und Beschlußnahmen innerhalb der Statuten festzusetzende Reglement ist der Bestätigung des Handelsministers unterworfen.
- c. Der Handelsminister ernennt jährlich aus den Mitgliedern des Administrationsraths den Präsidenten und Vize-Präsidenten desselben.
- d. Zur Prüfung der von der Direktion jährlich zu legenden Rechnung und der dazu gehörigen Beläge werden die Rechnungs-Revisoren jährlich aus der Mitte des Administrationsrathes vom Handelsminister ernannt.
- e. Die Wahl der Direktoren und ihrer Stellvertreter

unterliegt der Bestätigung des Handelsministers. Sie werden von der Staatsbehörde dahin vereidigt, daß sie das Interesse des Unternehmens nach bestem Wissen und Gewissen wahrnehmen werden. Der Handelsminister kann, auf den Grund eines auf vorgängige Untersuchung und auf den Vortrag zweier Justitiarien von dem Plenum der Königlichen Regierung zu Düsseldorf abzugebenden Gutachtens, ihre gezwungene Entlassung wegen pflichtwidriger oder nachlässiger Dienstführung und während dieser Untersuchung ihre Suspension vom Dienste verhängen.

f. Die Ernennung des Spezial-Direktors und seines Substituten unterliegt der Bestätigung des Handelsministers. In Beziehung auf ihre Vereidigung durch die Staatsbehörde, ihre gezwungene Entlassung und ihre Suspension vom Dienste finden die Bestimmungen sub e Anwendung.

VI.

Die Konzessions-Bedingungen hinsichtlich der Geld- oder Garantie-Bewilligungen des Staates; Schwierigkeiten bei Beschaffung der erforderlichen Fonds.

§. 30.

Das Ziel des Staats besteht natürlich darin, daß sein Hauptzweck: das Anlage-Kapital der Eisenbahnen in kürzester Zeit zu amortisiren, damit alsdann der niedrigste Frachtsatz eintreten könne, und sie bis dahin für die öffentlichen Interessen so nützlich wie möglich zu machen, — auf die vortheilhafteste Weise erreicht werde.

Eins der besten Mittel hierzu ist, die Kapitalisten durch sichernde, gute Konzessions-Bedingungen heranzuziehen, und durch Beförderung einer guten Verwaltung der Gesellschaften deren Prosperität zu befördern; der nachfolgende Abschnitt enthält hierüber das Nähere, und der gegenwärtige betrachtet die vom Staate zu gewährenden Unterstützungen nur in dem engern, in der Überschrift ausgedrückten Sinne. Gleichwohl muß ich befürworten, daß dieser Abschnitt mit dem nachfolgenden in Verbindung steht, dergestalt, daß das möglich geringste Maß der direkten Unterstützungen oder Zinsgarantieen

nur dann für den Staat als erreichbar gedacht werden kann, wenn er zugleich auch sonstige gute und sichernde Konzessions-Bedingungen gewährt.

Übrigens möge man sich nicht über die Schwierigkeiten der Beschaffung der Fonds irren, Schwierigkeiten, die theils aus vorhergegangenen, theils aus den jetzt obwaltenden Umständen herrühren. Die Erkennung dieser Schwierigkeiten ist nothwendig, um die Mittel ihnen entgegen zu treten, gehörig würdigen zu können.

§. 31.

Die Ansicht des Gouvernements über Eisenbahnen ist in drei Epochen sehr verschieden gewesen. In der ersten herrschten Zweifel über die Nützlichkeit der Einführung des neuen Transportmittels; man war ihm nicht sonderlich gewogen, mitunter sogar abhold, und man legte den schlimmen Nebenfolgen (z. B. der Agiotage) eine größere Wichtigkeit bei, als dem Guten und Nützlichen was durch die neue Erfindung zu erreichen war, indem man nicht gehörig berücksichtigte, daß noch niemals eine große folgenreiche und heilsame neue Einrichtung, die nicht auch ihre Schattenseite hätte, in die sozialen Zustände eingedrungen ist. In der zweiten Epoche herrschte die Ansicht, daß die Eisenbahnen sehr nützlich und zu be-

fördern seyen, daß aber der Staat, einzelne Ausnahmen abgerechnet, genug thue, wenn er den sich meldenden Gesellschaften die Konzession ertheile oder zu ertheilen bereit sey, und sie einige begünstigende Änderungen des Eisenbahngesetzes hoffen lasse, und wenn er mit Nachbarstaaten Verträge abschliesse, nach welchen in verschiedenen Richtungen Eisenbahnen gebaut werden können. Die Sache wurde aber noch nicht als so wichtig aufgefaßt, daß in der Staatsverwaltung dem Eisenbahnwesen eine, alle dabei zu berücksichtigenden Verhältnisse umfassende Leitung zu Theil geworden wäre. Die dritte Epoche ist die gegenwärtige, in welcher der Staat unumwunden anerkennt, daß Eisenbahnen nothwendig sind, und daß zu ihrer Herstellung nicht unbeträchtliche Staatsmittel verwendet werden müssen. Dieses Anerkenntniß ist eine wichtige nützliche Veränderung in der Sachlage; dennoch ist das Vertrauen des Publikums zur baldigen und wirksamen Ausführung noch nicht allgemein, und dies wirkt nachtheilig auf die Beschaffung der Fonds. Der Mangel an allgemeinem Vertrauen rührt von dem vorhergehenden Zeitabschnitte her, weil man gesehen hat, daß des besten Willens ungeachtet, doch die Eisenbahnen nicht entstanden, und weil mit jenem Anerkenntniß noch nicht zugleich die Mittel einer zweckmäßigen und umfassenden

Ausführung, ohne welche der Wille nicht zur That werden kann, angegeben worden sind.

§. 32.

Es ist eine bekannte Sache, daß das Geld der Kapitalisten dem Banquier am bereitwilligsten und zu den niedrigsten Zinsen angeboten wird, der am wenigsten Kredit in Anspruch nimmt. Mit dem Staatskredit ist es ganz eben so. Wie blühend auch der Finanzzustand und wie geregelt dessen Verwaltung seyn mag, so steigt doch der Werth der Kapitale oder der Zinsfuß, sobald der Staat bekannt macht, daß er ein beträchtliches Kapital leihen will. Indem Preußen das Bedürfniß von 55 Millionen Thaler für Eisenbahnen bekannt machte, für welche Summe das Publikum die von wenigstens 75 Millionen nach Maßgabe bisheriger Erfahrungen annimmt, ist die Kapital-Beschaffung schwieriger geworden, als wenn der Entschluß zur Ausführung so großer Bauten nicht im Publikum bekannt geworden wäre.

Es dürfte jedoch diese Wirkung des Bekanntwerdens des Kapital-Bedürfnisses wesentlich geschwächt werden, wenn das Gouvernement die Absicht: für die Ausführung des Eisenbahnnetzes, insofern nicht besonders günstige Umstände eine Abkürzung der Zeit veranlassen, 15

Jahr in der Art verwenden zu wollen, daß die Bahnen allmählig gebaut und die dafür erforderlichen Kapitale also ebenfalls nur nach und nach in Anspruch genommen werden, — in geeigneter Form veröffentlichte.

§. 33.

Es möchte eine unrichtige Schlußfolge seyn, wenn man annähme, es werde mit $3\frac{1}{2}$ Prozent Garantie Geld genug für Eisenbahnen sich finden, weil Staatsschuld-scheine, auf diesen Zinsfuß reduzirt und nicht (wie garantirte Eisenbahn-Aktien) die Aussicht auf einen Mehrertrag gewährend, über Pari stehen. Es ist ein großer Unterschied, ob man einen Kapitalisten zwingt, für sein Geld eine andere als die langgewohnte Verwendung zu suchen, wenn er die Zinsen-Reduktion sich nicht gefallen lassen will, oder ob man neue Kapitale aufzunehmen hat, für welche die müßig liegenden Kapitale in Anspruch genommen werden, oder bereits verwendete Kapitale diese Verwendung aufgeben müssen. Dies erscheint nicht ausführbar, wenn nicht Unternehmer zur Unterbringung des neuen Anleiheus mitwirken, und wenn nicht den Kapitalisten eine beinahe sichere Aussicht geboten wird, daß ihr Kapitalwerth bald über den Kurs steige, zu welchem sie sich bei dem neuen Anleihen betheiliget haben. Die Zins-

Reduktion der Staatsschuldscheine war eine ruhig und klug vorbereitete und ausgeführte Maßregel. Keine Klugheit und keine Überlegung werden aber zu bewirken vermögen, daß die Beschaffung neuer Kapitale nicht eine schwierigere und kostspieligere Operation sey als die Zins-Reduktion einer seit vielen Jahren untergebrachten Staatsschuld, von welcher zudem ein großer Theil zur Disposition der Staatsverwaltung stand.

Die Schwierigkeit der Geldbeschaffung wird durch den Umstand vermehrt, daß jetzt viele Staaten für Eisenbahnen Anleihen gemacht haben oder noch machen, und hierdurch den Kapitalisten vielfache Gelegenheit zur nützlichen Geldverwendung geboten wird. Rußland, Belgien, Baden, Hessen, Hannover, Frankreich machen jetzt Anleihen, überall den Kapitalisten vortheilhaftere Bedingungen als $3\frac{1}{2}$ Prozent gewährend; wenn das Französische Eisenbahngesetz wirklich zur Ausführung kommt, so wird den Kapitalisten noch eine sehr günstige Gelegenheit zu Geld-Anlagen geboten, indem nach jenem Gesetze vom Staat das Planum der Eisenbahn-Linien hergestellt, und von den Gesellschaften dann nur die Schienenlage und der Bau der Bahnhöfe übernommen und der Betrieb besorgt werden soll.

§. 34.

Man wendet vielleicht gegen die im vorigen Paragraphen angeführten Schwierigkeiten ein, daß die zu $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen garantirten Eisenbahn-Aktien noch eine Aussicht auf Gewinn gewährten, und deßhalb deren Unterbringung zum Pari-Kurse zu erwarten stände. Es ist hierauf zu erwidern, daß nach der dermaligen Meinung des Publikums eine solche Aussicht bei den zu bauenden großen Eisenbahnen nur dann vorhanden sey, wenn der Staat vorab das Bau-Kapital durch Leistungen oder unverzinsliche Beiträge beträchtlich vermindern werde. Sodann darf nicht verschwiegen werden, daß wenn der Staat nicht in allen vorkommenden Verhältnissen die vollkommenste Gleichstellung der garantirten Aktien oder Schulddokumente mit den direkten Staats-Schulddokumenten eintreten läßt, das Publikum die Sicherheit der erstern nicht für so vollständig wie die der letztern erachten, und daß diese Ansicht des Publikums durch einen verhältnißmäßig etwas niedrigeren Kurs der Eisenbahn-Papiere sich zeigen dürfte.

Auch die Einwendung, daß in Folge des bessern Staatskredits Preußens hier das Geld zu $3\frac{1}{2}$ Prozent garantirter Zinsen zu erlangen sey, während die andern

Staaten es nicht dazu bekommen, möchte nicht begründet seyn. Gewiß wird Preußen zu vortheilhafteren Bedingungen leihen können als Rußland und einige andere Staaten; aber die Differenz wird nicht so weit gehen, daß hier dormalen zu $3\frac{1}{2}$ Prozent zum Pari-Kurse geliehen werden könnte, während bei diesem Zinsfuß Hamburg den Kurs von 94 Prozent und später Baden von 92 Prozent sich gefallen lassen mußten.

Endlich dürfte nach allen bisherigen Erfahrungen auch die Hoffnung sich nicht verwirklichen, daß die erforderlichen Eisenbahn-Kapitale vorzugsweise durch das Interesse, welches die Bewohner der Provinzen an der Erlangung dieses Transportmittels haben, beschafft werden. Beträchtliche Kapitale werden aus Patriotismus nicht aufgebracht, sondern nur durch den Reiz, welchen man den Kapitalisten zur vortheilhaften und sichern Anlage ihres Geldes bietet. Hiermit soll jedoch nicht behauptet werden, daß nicht ein kleinerer Theil des erforderlichen Fonds durch die an der Anlage von Eisenbahnen vorzüglich interessirten Korporationen und bemittelten Privatpersonen angeschafft werden könnte; im §. 45 sub 4 komme ich hierauf zurück.

Es darf also nicht erwartet werden, daß mit $3\frac{1}{2}$ Prozent Garantie das Geld zum Pari-Kurse zu haben

ist; es sind deßhalb um so mehr die zweckmäßigsten Mittel anzuwenden, es zu den möglich vortheilhaftesten Bedingungen zu bekommen.

§. 35.

Vor allen Dingen entschädige der Staat die Gesellschaften vollständig für die Dienste die er in Anspruch nimmt, sey es für die Post- oder die Kriegsverwaltung oder für irgend eine andere Staatsbehörde. Denn jedes ungewisse Maß von Opfern schreckt den Kapitalisten ab, der Sicherheit bei den Geld-Anlagen sucht. Hiermit werde die Bestimmung verbunden, daß im Falle Kontestationen über den Umfang der Entschädigung entstehen, ein seinem Ursprunge nach völlig unparteiisches Schiedsgericht entscheide. So wird es auch in England hinsichtlich der von der Postverwaltung den Eisenbahn-Gesellschaften zu gewährenden Entschädigung gehalten.

§. 36.

In allen Fällen übernehme der Staat auf seine Kosten die beim Eisenbahnbau durch Berührung von Festungen vorkommenden Kosten. Auch trete er ohne Ausnahme unentgeltlich die ihm gehörigen, zur Eisenbahn-Anlage in Anspruch genommenen Immobilien ab.

Außer diesen Leistungen, die nach einem allgemeinen Prinzip zu gewähren sind, werden noch besondere nach Verschiedenheit der Verhältnisse vorkommen, die ebenfalls mitunter zu gewähren nützlich oder vortheilhaft ist, z. B. Gewinnungsorte für Bau=Material.

§. 37.

Die wesentlichste Unterstützung des Staats besteht in Geld oder in den von ihm zu übernehmenden Garantien, durch welche das Geld herbeigeschafft wird. Es ist offenbar, daß die mächtigste Triebfeder zum Erwerben oder Gewinnen in einem Geschäfte wegfällt, welches einen gewissen bestimmten Ertrag abwirft, die Verwaltung möge schläfrig und lässig, oder intelligent und thätig seyn. Hieraus folgt, daß das Prinzip der einfachen Zinsengarantie der Aktien in allen Fällen nichts taugt, wo nicht mit der größten Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, daß der Reinertrag nicht unerheblich den garantierten Zinsenertrag übersteigen werde.

Wollte man durch positive Anordnungen der Staatsregierung die Verwaltung einer Eisenbahn=Gesellschaft zwingen, intelligent und thätig zu seyn, so ist dies insofern ein vergebliches Bemühen, als erfahrungsmäßig in einer so komplizirten Verwaltung, wie der Eisenbahn=

betrieb es ist, die Staatsadministration nicht die nämlichen Vortheile zu erzielen vermag, wie eine lebendige und intelligente Privatverwaltung; abgesehen davon, daß man überhaupt durch ein bloßes Gebot Einsicht und Energie nicht erschaffen kann, da wo sie nicht vorhanden sind.

Oder wollte man als ein kräftiges Zwangsmittel das Präjudiz hinstellen, daß die Eisenbahn-Verwaltung, wenn sie schlecht geführt werde, der Gesellschaft abgenommen werden und in die Hände des Staats übergehen solle, so würde eine solche Bestimmung den Kapitalisten gewiß mißfallen und sie veranlassen, dagegen andere wesentliche Vortheile in Anspruch zu nehmen.

Der Staat hat mithin ein starkes Interesse, daß die Gesellschaften an dem Reinertrage hinreichend theilhaftig bleiben, um nach dem möglich höchsten zu streben und sich vor schlechter Verwaltung zu hüten. Außerdem hat er gewiß in finanzieller Hinsicht ein starkes Interesse daran, daß die Garantie, dem Umfange des Kapitals nach, so viel wie möglich beschränkt werde.

Nach diesen wohl nicht zu bestreitenden Vorderfäßen dürfte es keinem Zweifel unterliegen, daß die Bestimmungen über die Gewährung von Geldmitteln und Garantien nicht ganz einfach seyn können, wenn sie vor-

theilhaft für das Staats-Interesse und für die Sache selbst seyn sollen.

Es ist unmöglich, die hiernach zu stellenden Bestimmungen so speziell anzugeben, daß sie genau für jeden einzelnen Fall passen; ich werde daher nur versuchen, sie in den Grundzügen so deutlich darzustellen, daß sie mit ihren Konsequenzen im Allgemeinen beurtheilt werden können.

§. 38.

Die Garantie für die Aktionäre sey so ausgedrückt, daß der Staat der Gesellschaft einen gewissen Theil von Dem bezahle, was weniger als ein zu bestimmender Prozentsatz an Reinertrag sich ergibt.

Der eventuell vom Staate zu bezahlende Theil muß jedoch so stark normirt werden, und der Prozentsatz des Reinertrags so hoch seyn, daß wenn beides miteinander verbunden wird, Reiz genug zur Aktien-Übernahme vorhanden ist. Wenn z. B. der Prozentsatz $4\frac{1}{2}$, und der vom Staate eventuell zu zahlende Theil $\frac{3}{8}$ wäre, so würden die Aktionäre 4 Prozent ihres Kapitals vom Staate bekommen, wenn der Eisenbahnbetrieb gar keinen Reinertrag für sie geliefert hätte. Die wirkliche Zinsgarantie im vorstehenden Falle ist also ein Minimum von 4 Prozent.

Was über dieses Minimum sich ergibt, falle zu einer Hälfte den Aktionären, zur andern dem Staate Behufs Amortisation des Anlage-Kapitals zu.

Bei einer solchen Garantie würde das Aktien-Kapital zu haben seyn, insofern das Publikum es für wahrscheinlich erachtet, daß etwas mehr als das garantierte Ertrags-Minimum herauskommen werde.

Hat aber das Publikum die Ansicht, daß in langer Zeit nicht über dieses Minimum hinaus verdient werde, so wird es ein einfaches vierprozentiges sicheres Schuld-dokument wahrscheinlich jenen garantierten Aktien vorziehen.

Die vorstehend dargestellte Art und Weise der Garantie erfüllt allerdings den Zweck, die Gesellschaft in allen Fällen daran zu interessiren, daß so wenig Nachtheil wie möglich vorkomme und so viel Gewinn wie es nur angeht sich ergebe, führt aber, wenn man das ganze Kapital in garantierten Aktien beschaffen wollte, folgende Nachtheile für den Staat herbei:

1. Da das Publikum die Meinung hegt, von den jetzt projektirten Bahnen werde ein Theil etwa nur die Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungs-Kosten, ein anderer Theil etwas mehr, vielleicht 2 Prozent, und ein dritter Theil im glücklichen Falle 4 Prozent mit der Zeit einbringen, so würde der Staat

ein sehr bedeutendes Kapital zu einem nicht niedrigen Prozentsatze garantiren müssen*), um die Ausführung des Eisenbahn-Systems zu bewirken; er würde, um es annähernd in Zahlen auszudrücken, 75 Millionen Thlr. mit 4 Prozent garantiren und also zu einem möglichen Zuschuß von 3 Millionen Thlr. in Einem Jahre sich anheischig machen müssen.

2. Es läßt sich nicht läugnen, daß es ein Übelstand ist, die Aktionäre in eine Lage zu setzen, daß sie gar keinen Verlust an eigentlicher Zins-Revenüe erleiden können, und daß nur die Frage ist, ob sie mehr oder weniger über den festgesetzten Zinssatz hinaus gewinnen werden. Gleichwohl wird es nicht möglich seyn, das Geld auf andere Weise zu beschaffen, wenn das ganze Kapital in garantirten Aktien ausgegeben werden soll.

3. Der Prozentsatz des Reinertrags über welchen hinaus die eine Hälfte dem Staate Behufs Amortisation zufallen soll, kann nicht wohl so niedrig gesetzt werden, wie es vortheilhaft seyn würde.

*) Dieser Zinssatz würde gerade für die nach der Ansicht des Publikums die geringste Aussicht auf Rentabilität darbietenden Bahnen am höchsten seyn müssen.

§. 39.

Die vorhergehenden Betrachtungen motiviren die nachfolgenden Vorschläge.

Das zu einer Bahn erforderliche Kapital wird zu einem Theile zu einem bestimmten Zinsfusse mit einer bestimmten Amortisation von der Gesellschaft unter Garantie des Staats geliehen; der andere Theil wird durch Aktien beschafft, für welche bedingte Garantien des Staates hinsichtlich eines bestimmten Ertrags ertheilt werden. Der erstere Theil des Kapitals (der zu leihende) wird in den Beziehungen des Staates zur Gesellschaft in zwei verschiedene Theile gebracht: für den einen übernimmt der Staat unbedingt die Anschaffung der jährlichen Zins- und Amortisations-Zahlung, für den andern übernimmt der Staat diese Verpflichtung nur eventuell.

Auf diese Weise entstehen bei jeder Gesellschaft dreierlei Kapitale, die ich zur Unterscheidung nenne: unterstützendes geliehenes Kapital, geliehenes verzinsliches Kapital, Aktien-Kapital. Hinsichtlich der beiden erstern Kapital-Arten ist zu bemerken, daß dieselben in der Form und im Wesen gegenüber den Darleihern identisch sind, so daß also der Unterschied

zwischen beiden nur in den Stipulationen besteht, welche zwischen dem Staat und der Gesellschaft hinsichtlich der Bezahlung der Zins- und Amortisations-Summen zu treffen sind.

§. 40.

Das unterstützende geliehene Kapital und das geliehene verzinsliche Kapital werden, wie oben bemerkt, ohne Unterschied aufgenommen. Es geschieht dies von der Gesellschaft unter Hülfe und Mitwirkung der Staatsbehörde.

Nach Maßgabe der gegenwärtigen Geldverhältnisse wird es am vortheilhaftesten seyn, zu $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen mit $\frac{1}{2}$ Prozent fortlaufendem Amortisations-Fonds zu leihen; dies dürfte etwa zum Kurse von 95 Prozent netto zu bewirken seyn. Die Differenz zwischen dem Pari-Kurse und dem zu erreichenden würde der Staat ersetzen.

Es würde bei diesen Anleihen zu stipuliren seyn, daß auch eine stärkere Amortisation als mit $\frac{1}{2}$ Prozent eintreten darf, und daß das Kapital von den Darleihern sukzessive in bestimmten Raten geliefert werde.

Die Form in welcher die Garantie des Staats ausgedrückt wird, ist sehr wesentlich; der geringere oder

höhere Kurs des Anleiheus wird von dieser Form zum Theil abhängig. Am besten und vortheilhaftesten dürfte seyn, wenn die Zinsen bei Staatskassen erhoben werden könnten und wenn die Schulddokumente und Zins-Kupons der Gesellschaft mit einem die Kontrolle der Staatsverwaltung bezeichnenden Merkmale versehen würden. Dergleichen Anleihen müßten übrigens bei Kautionen, Depositen u. s. w. die nämlichen Begünstigungen wie Staatsschuldsscheine finden.

Wenn alles Erforderliche zur Hebung des Kredits dieser Anleihen geschieht, wenn sie nur allmählig emittirt werden, und wenn überhaupt die ganze Finanz-Operation sachmäßig geführt wird, so möchte wohl ein höherer Kurs als 95 Prozent netto zu erlangen seyn.

§. 41.

Das unterstützende geliehene Kapital muß hoch genug normirt werden, um den Aktionären mit überzeugender Wahrscheinlichkeit darthun zu können, daß die Unternehmung in der Regel mehr als 4 Prozent vom Aktien-Kapitale einbringen werde.

Erfahrungsmäßig kann der Betrieb einer Eisenbahn im Anfange nie so vortheilhaft wie später eingerichtet

werden; auf den ersten Jahren lastet bei allen Bahnen, die einigermaßen erhebliche Einschnitte und Dämme haben, die Ausgabe für Fertigstellung, Befestigung und Unterhaltung des Planums, der Böschungen und der Gräben in viel stärkerm Maße als später; der Verkehr, vorzüglich der Gütertransport, entwickelt sich nur allmählig; endlich wird dieser Verkehr erst dann recht bedeutend seyn, nachdem die langen Eisenbahn-Linien vollendet aneinanderschließen. Aus diesen Gründen sind die erstern Jahre die wenigst einträglichen, und die Rente muß allmählig zunehmen.

Hieraus folgt, daß es zweckmäßig ist, das unterstützende geliehene Kapital für die erstern Jahre höher und dann allmählig niedriger festzustellen.

Es versteht sich von selbst, daß wenn der Staat von vornherein baare Zuschüsse unentgeltlich gewährt, alsdann das unterstützende geliehene Kapital um so viel kleiner seyn kann. Die Übernahme Seitens des Staats der im §. 40 angeführten Kurs-Differenz ist als eine Unterstützung dieser Art zu betrachten.

§. 42.

Von dem geliehenen verzinslichen Kapitale hat der Staat die Zins- und Amortisations-Summe

nur in so weit zu zahlen als der Reinertrag von der Bahn nicht hinreichen möchte, dem Aktien=Kapitale eine bestimmte Rente zu gewähren. (S. §. 43.)

§. 43.

Hinsichtlich des Aktien=Kapitals sind folgende Bestimmungen zu treffen:

- a. Wenn mehr als 4 Prozent Reinertrag für die Aktionäre sich ergibt, so wird von diesem Mehr die eine Hälfte den Aktionären bezahlt, die andere Hälfte zur Amortisation des Anlage=Kapitals verwendet.
- b. Wenn weniger als 4 Prozent Reinertrag für die Aktionäre sich ergibt, so vergütet der Staat den Aktionären $\frac{2}{3}$ von diesem Weniger, so daß also die Aktionäre in dem Falle daß sich gar kein Reinertrag für sie ergäbe, eine Rente von nicht mehr als $3\frac{1}{2}$ Prozent beziehen würden.
- c. Die vorstehende Garantie eines Minimums von $3\frac{1}{2}$ Prozent ist aber auch nur eine bedingte, weil außerdem zu stipuliren ist, daß wenn der Staat in Folge der von ihm übernommenen Garantie für das geliehene verzinsliche Kapital Zahlungen zu machen haben sollte, alsdann die sub b.

bestimmte Garantie sich um den Betrag dieser Zahlungen vermindert.

d. Nachdem die geliehenen Kapitale amortisirt sind, hört die sub b. bezeichnete Garantie auf.

Bei diesen Bestimmungen ist gleichwohl noch festzusetzen, daß so lange der Betrieb noch nicht auf der ganzen Länge der Bahn stattfindet, das Aktien-Kapital mit 4 Prozent verzinst wird; denn ohne diese Bestimmung ist man in Deutschland nicht gewohnt Aktien zu nehmen. Die Zinsen während der Bauzeit gehören daher mit zum Anlage-Kapital.

§. 44.

Ein Beispiel mache die in den Paragraphen 39—43 enthaltenen Vorschläge deutlich.

Eine Bahn, für deren Herstellung eine Gesellschaft gebildet werden soll, koste 12 Millionen Thlr.; sie darf aber nur 9 Millionen kosten um mit der größten Wahrscheinlichkeit auf wenigstens 4 Prozent Rente zählen zu können, so daß diese schon Ein Jahr nach Beendigung des Baues, später aber eine höhere Rente zu erwarten stehe; die Bauzeit sey 3 Jahr. Alsdann würde das Anlage-Kapital in folgender Weise zu vertheilen seyn, indem zugleich der Staat die nebenbemerkten Zuschüsse

zu machen respektive zu denselben sich zu verpflichten hätte, wobei angenommen wird, daß das zu leihende Kapital mit $3\frac{1}{2}$ Prozent zu verzinzen und mit $\frac{1}{2}$ Prozent zu amortisiren sey:

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Dauer des Verhältnisses der verschiedenen Kapitale zu einander und zu den Garantien des Staats.	Betrag des unterstützten geliehenen Kapitals.	Betrag des geliehenen verzinslichen Kapitals.	Betrag des Aktienkapitals.	Betrag der gewissen jährlichen Zuschüsse des Staats wegen Garantie ad 2.	Betrag der nur möglichen jährlichen Zuschüsse des Staats wegen Garantie ad 3 und 4.
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
Die 5 ersten Jahre	4 Millionen	4 Millionen	4 Millionen	160,000	160,000
Die 5 folgenden Jahre	3 Millionen	5 Millionen	4 Millionen	120,000	200,000
Die hierauf folgenden Jahre bis zur Beendigung der Amortisation der Kapitale ad 2 und 3. .	2 Millionen	6 Millionen	4 Millionen	80,000	240,000
Im darauf folgenden Jahre	0	0	4 Mill.	0	0

Nehmen wir nun, um die Wirkung des Reinertrages auf das Verhältniß des Staates und der Aktionäre zu zeigen, eine Gesellschaft an, die außer dem unterstützenden geliehenen Kapital, (worauf es hier nicht ankommt, da die Leistungen des Staates dafür bis zur Amortisation gleich bleiben,) 4 Millionen geliehenes verzinsliches, und 4 Millionen Thlr. Aktien-Kapital besitze. Es sind also im Ganzen 8 Millionen, wofür die Bahn voraussichtlich die Zinsen respektive Dividenden aufbringen soll.

Beläuft sich der Reinertrag auf 320,000 Thlr., also 4^o Prozent von 8 Millionen, so hat der Staat wegen seiner Garantie nichts zuzuschießen.

Ist der Reinertrag nur 160,000 Thlr., also gerade nur so viel wie zur Verzinsung und Amortisation des geliehenen verzinslichen Kapitals jährlich erforderlich, so hat der Staat den Aktionären 3½ Prozent in Folge seiner Garantie, also 140,000 Thlr. zu vergüten.

Ist der Reinertrag nur 80,000 Thlr., so legt der Staat zu:

- a. 80,000 Thlr. zur Verzinsung und Amortisation des geliehenen verzinslichen Kapitals;
- b. 80,000 Thlr. für die Aktionäre, welche also nur 2 Prozent erhalten würden.

Ist gar kein Reinertrag vorhanden, so zahlt der Staat doch wegen seiner Garantie nur 160,000 Thlr., und die Aktionäre würden nichts beziehen.

Ist der Reinertrag 400,000 Thlr., so vertheilen sich diese wie folgt:

- a. 160,000 Thlr. für die Darleiher des geliehenen verzinslichen Kapitals;
- b. 160,000 Thlr. oder 4 Prozent vorweg für die Aktionäre;
- c. ferner 40,000 Thlr. oder die Hälfte des Überschusses, also noch 1 Prozent, für die Aktionäre;
- d. 40,000 Thlr. für den Staat zur Verstärkung der Amortisation.

§. 45.

Die Eintheilung des zu beschaffenden Anlage-Kapitals in unterstützendes geliehenes, geliehenes verzinsliches, und Aktien-Kapital hat folgende Vorzüge:

1. Durch die Kreirung des unterstützenden geliehenen Kapitals hütet sich der Staat vor Selbsttäuschung, bildet einen regelmäßigen Etat der jährlich zu verwendenden Summe, und gewinnt mithin eine Übersicht, die es möglich macht, die

Verwendungen zu schätzen, welche mit einer bestimmten jährlichen Stats = Summe behufs der möglich schnellsten Amortisation der Anlage = Kapitale gemacht werden können. Es sind jetzt nämlich bereits so viele Erfahrungen vorhanden, daß es nicht zu erwarten steht, es möge das zur Rentabilität einer Bahn erforderliche unterstützende geliehene Kapital zu niedrig normirt werden. Mithin ist es gewiß, daß die Garantien des Staats für die beiden andern Kapital = Arten nur bei außerordentlichen Veranlassungen zu Zahlungen führen können.

2. Es wird so viel es angeht, ein ziemlich gleichmäßiger Werth der Aktien der verschiedenen Bahnen bewirkt. Nicht nur ist es ein Glück, wenn solcher = gestalt die starken Preisunterschiede von verschiedenen Aktien, und also ein Haupt = Reizmittel der schädlichen wilden Agiotage beseitigt wird, sondern dies trägt auch zur Erleichterung der Beschaffung der erforderlichen Geldmittel für die Bahnen bei, die gerade am wenigsten Aussicht auf Rentabilität haben.

3. Es wird dadurch möglich werden, die im §. 43 sub b, c bezeichnete Garantie des Aktien = Kapitals auf eine nicht lange Zeitfrist zu beschränken.

Mit diesem Vortheil verbindet sich der, daß die Summe der zu garantirenden Kapitale beträchtlich vermindert wird. Beides ist für den Staat sehr wesentlich.

4. Indem das Aktien = Kapital reduzirt, und der größte Theil des Anlage = Kapitals durch Anleihen beschafft wird, ist die Kreirung des erstern erleichtert. Es kann dann schon eher gehofft werden, daß ein nicht unbeträchtlicher Theil der Aktien durch Zeichnungen der Korporationen und bemittelten Privatpersonen, die besonderes Interesse an der Herstellung der Bahn haben, erzielt werde; dagegen sind die Anleihen ihrer Natur nach am besten geeignet, auch außerhalb Preußen auf dem allgemeinen Geldmarkte Übernahme zu finden.

§. 46.

Gegen die vorgeschlagene Beschaffung des Anlage = Kapitals möchten folgende Einwendungen erhoben werden:

1. Der Staat werde auf diese Weise das unterstützende geliehene Kapital immer reichlich normiren müssen, und hieraus werde der Nachtheil entstehen, daß er mehr Opfer zu bringen habe als wenn er das ganze Anlage = Kapital in Aktien, denen

er einen bestimmten Ertrag garantirt, beschaffe. Diese Einwendung ist nur scheinbar; denn:

- a. es würden, bei dem zuletzt bezeichneten Verfahren, alle im vorigen Paragraphen angeführten Vortheile wegfallen;
- b. den Aktionären würde, — wenn man jenes Verfahren adoptirte, — um das erforderliche Kapital zu erlangen, eine so hohe Rente garantirt werden müssen, daß hierdurch mehr Opfer für den Staat entstehen würden als durch eine etwas reichliche Normirung des unterstützenden geliehenen Kapitals;
- c. was der Staat an Unterstützung gewährt, gibt er keineswegs ganz den Aktionären, im Gegentheile erhalten diese in der Wirklichkeit nur den kleinsten Theil davon; insofern die Unterstützung nur dazu dient, für die Aktionäre das erforderliche Minimum der Rente zu bewirken, gibt der Staat dadurch gar nichts weg, sondern gewährt nur in einer nützlichern Form, was er ohnehin in einer andern Weise gewähren müßte; insofern die Unterstützung die Erzielung einer Rente über dieses Minimum hinaus bewirkt, hat der Staat, (weil er die Hälfte dieses Rente=Überschusses

beziehen soll,) nur die Hälfte desjenigen Theiles der Unterstützung geopfert, welcher verursacht hat, daß mehr als das Minimum an Rente erworben wurde;

d. dieser Theil wird immer weniger Werth haben als der große Vortheil, daß das Aktien-Kapital mit geringerer Garantie und einer viel stärkeren Betheiligung der Aktionäre an einem zwar höchst unwahrscheinlichen aber doch möglichen Verluste beschafft werden kann.

2. Die Einrichtung sey nicht einfach genug, und es werde deshalb die Ausführung Schwierigkeiten haben. Diese Einwendung würde nur dann begründet seyn, wenn die Beschaffungsweise des Kapitals so komplizirt wäre, daß es schwer hielte, sie dem Publikum begreiflich zu machen. Es ist aber nichts leichter als anschaulich darzustellen: der Staat gibt so oder so viel Kapital, welches auf den Namen der Gesellschaft zwar geliehen, aber vom Staat verzinst und amortisirt wird, umsonst; der übrige Betrag des Kapitals wird zu einem gewissen Theile unter Garantie des Staats geliehen, zum übrigen Theile durch Aktien beschafft, welche auch eine wesentliche Garantie (in der im §. 43 angegebenen

Weise) genießen. Welche Vortheile hiermit verbunden sind, wird dem Geld-Publikum ohne Mühe anschaulich gemacht werden können, da es hinsichtlich der öffentlichen Fonds an komplizirtere Kombinationen schon gewöhnt ist.

§. 47.

Da ein geliehenes zu $3\frac{1}{2}$ Prozent verzinsliches Kapital mit $\frac{1}{2}$ Prozent Amortisation in 60 Jahren getilgt ist, so würden sämtliche Bahnen nach obigen Vorschlägen schon nach Ablauf dieses Zeitraums selbst in dem Falle nur noch das Aktien-Kapital schuldig seyn, wenn die Rente nur 4 Prozent betrüge. Ist nur noch das Aktien-Kapital, welches durchschnittlich höchstens nur $\frac{1}{3}$ des Anlage-Kapitals betragen dürfte, vorhanden, so wird es schnell getilgt werden. Denn der Gewinn, (der über 4 Prozent sich ergebende Reinertrag,) stellt sich natürlich hoch heraus wenn keine Zinsen mehr für geliehene beträchtliche Kapitale zu zahlen sind, und da die Hälfte dieses Gewinns zur Amortisation zu verwenden ist, so wächst der Amortisations-Fonds fortwährend.

In Beziehung auf das zu $3\frac{1}{2}$ Prozent geliehene Kapital ist zu bemerken,

daß dasselbe getilgt | wenn zum Amortisations-Fonds
wird in | jährlich verwendet wird:

44 Jahr 1 Prozent

30 = 2 =

23 = 3 =

Das Aktien-Kapital, die Verzinsung zu 4 Prozent gerechnet und die Einlösung zum Pari-Kurse angenommen,

wird getilgt in | wenn zum Amortisations-Fonds
jährlich verwendet wird:

56 Jahr $\frac{1}{2}$ Prozent

42 = 1 =

29 = 2 =

22 = 3 =

18 = 4 =

Da nun gerade vermitteltst des unterstützenden geliehenen Kapitals bewirkt wird, daß die Rente in der Regel über 4 Prozent betrage, und da der Betrieb auf die Dauer mehr und mehr Ertrag liefert, so wird auf diese Weise durch den sich ergebenden Gewinn ein stärkerer Amortisations-Fonds als der regelmäßige von $\frac{1}{2}$ Prozent erlangt. Bei den mit den Gesellschaften zu

treffenden Stipulationen wird zu erwägen seyn, ob dieser Fonds vorzugsweise zur Tilgung des geliehenen oder des Aktien-Kapitals zu verwenden sey. Die obenstehende Übersicht der Wirkung der Amortisation auf jede Kapital-Art kann hierbei einigermaßen zum Anhaltspunkte dienen; jedoch ist zu berücksichtigen, daß vielleicht nothwendig seyn wird, den Aktionären den Vortheil zu gewähren, daß das Aktien-Kapital über den Parikurs eingelöst werde.

Da der Staat, um die Eisenbahnen in so viel kürzerer Zeit in den Stand zu setzen, zu sehr wohlfeilen Preisen zu transportiren, außer den bisher angedeuteten Mitteln zur Amortisation des Anlage-Kapitals, ohne Zweifel nach Maßgabe seiner Finanzkräfte weitere Fonds zum nämlichen Zweck in der Folge verwenden wird, und da vielleicht in früherer oder späterer Zeit es nützlich seyn könnte, daß der Staat die Eisenbahnen erwirbt, so ist wegen zeitiger gänzlicher Tilgung des Aktien-Kapitals eine geeignete Bestimmung zu treffen. Diese dürfte im Wesentlichen dahin lauten, daß der Staat wenige Jahre nach Eröffnung des Betriebes befugt seyn soll, das Aktien-Kapital zu einem Kurse, der etwas höher ist als der durchschnittliche der vorhergegangenen 5 Jahre, gänzlich zu tilgen. Es kann aber auch fest-

gesetzt werden, daß der Staat aus seinen Mitteln den aus dem Gewinn=Antheile zu bildenden Amortisations=Fonds des Aktien=Kapitals in einem gewissen Maße verstärken könne.

VII.

Die übrigen Konzessions=Bedingungen.

§. 48.

Das Eisenbahn=Gesetz vom 3. November 1838 ist bekanntlich allein dadurch entstanden, daß zwischen verschiedenen obern Staatsverwaltungs=Behörden hinsichtlich der Konzessions=Bedingungen Konflikte obwalteten, und daß man das Bedürfnis fühlte, dieses Hinderniß durch feste Bestimmungen zu beseitigen. So willkommen es auch übrigens für die Staatsverwaltung seyn mochte, nicht bei jeder Konzession erst deren Bedingungen mit den Gesellschaften festsetzen zu müssen, so würde doch ohne jenen andern Hauptgrund das Gesetz wohl nicht erlassen worden seyn, weil die Materie dafür nicht reif war. Noch heute hat die Gesetzgebung in andern großen Staaten die Aufgabe nicht zu lösen vermocht, alle wesentlichen Konzessions=Bedingungen von vornherein durch ein Gesetz zu regeln. Jede einzelne Konzession enthält

dort die erforderlichen Spezial-Bestimmungen, und wenn allgemeine Gesetze erlassen werden, so betreffen sie nur gewisse Verwaltungs-Vorschriften oder polizeiliche Anordnungen oder Strafbestimmungen, wie z. B. das Englische Gesetz vom 10. August 1840. Unser Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838 hat, wie jetzt allgemein zugegeben wird, die Konzessions-Bedingungen nicht überall zweckentsprechend festgestellt, und eine Abänderung ist bereits vom Gouvernement zugesagt.

Es fragt sich nun, ob es besser sey, das Gesetz im Allgemeinen, oder in jedem besondern Falle durch Spezialgesetze abzuändern. Das Letztere kann, nach der Äußerung eines in der Staatsverwaltung hoch stehenden Juristen, unbedenklich in allen Punkten geschehen, in welchen die Abänderung als zweckmäßig erkannt wird, weil das Gesetz selbst dies vorbehält.

In dieser Sachlage wird es bei weitem besser seyn, durch Spezialgesetze zu ändern, erstlich weil auch jetzt noch die Materie nicht reif ist, um erschöpfend durch allgemeine gesetzliche Bestimmungen geregelt zu werden; sodann weil jetzt die Herrschaft des Gesetzes vom 3. November 1838, wie weiter unten gezeigt werden soll, für den Staat vorthheilhast ist.

§. 49.

Die noch zu stipulirenden Konzessions=Bedingungen werden also, der Hauptsache nach, Änderungen des Eisenbahn=Gesetzes vom 3. November 1838 bezwecken und im Wesentlichen auf folgende Punkte gerichtet seyn müssen.

a. Die Bestimmungen hinsichtlich der Beschaffung des Aktien=Kapitals sind so zu treffen, daß alle nicht durchaus nothwendigen Erschwerungen wegfallen. Zu diesen gehören insbesondere die Vorschriften, durch welche der Handel mit noch nicht vollbezahlten Aktien verhindert werden soll. Es erscheint genügend, wenn der erste Zeichner einer Aktie nur für 20 Prozent des Nominalbetrags verantwortlich gemacht, und wenn auf die Unterlassung der nachfolgenden Einzahlung die Strafe des Verlustes der früher geleisteten gesetzt wird.

b. Es sind Bestimmungen zu treffen, welche, von der Ansicht ausgehend, daß die Eisenbahn=Anlagen für den Staat mindestens so wichtig wie die Kunststraßen sind, die unnöthigen Erschwerungen aufheben, die hinsichtlich der erforderlichen Erwerbung und Benutzung von Grund und Boden und der Unterhaltung neu anzulegender Kommunikationen neben der Eisenbahn im Gesetze ausgesprochen sind.

- c. Den Eisenbahn-Gesellschaften müssen keine andere über das gemeine Recht hinausgehenden Verpflichtungen auferlegt werden, als die zur Wahrung öffentlicher Interessen unumgänglich nothwendigen.
- d. Das Verhältniß der Gesellschaften zum Staate ist überall so zu regeln, daß für die Aktionäre ein gesichertes Rechtsverhältniß entsteht; denn vorsichtige Kapitalisten, besonders die des Auslandes, legen hierauf großen Werth.
- e. Die freie Bewegung der Gesellschaften in der Betriebsverwaltung muß keinen engern Schranken unterworfen seyn, als es unumgänglich zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit nothwendig ist.
- f. Das Prinzip der Feststellung eines Gewinn-Maximums und der damit in Verbindung stehenden Festsetzung des Transport-Tarifs ist aufzuheben. Die Festsetzung des Personentransport-Tarifs kann den Gesellschaften ganz und gar überlassen werden, weil ihr eigenes Interesse sie zwingt, keine exorbitante Preise zu fordern; hinsichtlich des Gütertransport-Tarifs ist im §. 23 das Erforderliche bereits bemerkt.

§. 50.

Bei allen im vorigen Paragraphen angedeuteten

Bestimmungen kam der Staat jetzt um so liberaler gegen die Gesellschaften verfahren, als er an der Prosperität der Unternehmungen stark theilhaftig seyn, und auf die Verwaltung einen wirksamen Einfluß ausüben wird.

Die Staatsverwaltung wird aus dem nämlichen Grunde bei Bildung der Gesellschaften dahin zu wirken haben, daß deren Verwaltungs-Einrichtungen zweckmäßig durch die Statuten bestimmt werden. Meine Ansichten hierüber sind in der Schrift „die Eisenbahnen und deren Aktionäre“ enthalten.

VIII.

Das Verhältniß des Staats zu den bereits vorhandenen Eisenbahn-Gesellschaften.

§. 51.

Die Gesellschaften, von welchen hier die Rede seyn soll, sind die, welche schon einen Theil des großen Eisenbahnnetzes hergestellt haben oder jetzt herstellen. Es sind folgende:

Berlin-Anhalt,

Berlin-Stettin,

Berlin-Frankfurt a. d. D.,

Berlin-Potsdam,

Ober=Schlesische,
 Magdeburg=Leipzig,
 Magdeburg=Dschersleben,
 Rheinische.

§. 52.

Im Allgemeinen wird der Grundsatz anerkannt werden müssen, daß der Staat den vorhandenen Gesellschaften die nämliche Unterstützung und den nämlichen Schutz zu gewähren hat, wie den Gesellschaften welche die übrigen Theile des großen Eisenbahnnetzes ausbauen werden, wogegen jene sich auch die Stipulationen gefallen lassen müssen, welche bei den neuen Anlagen im Interesse des Staats festgesetzt werden.

Es wird unmöglich seyn, daß der entgegengesetzte Grundsatz angenommen werde, welcher ungefähr so lauten würde: die vorhandenen Gesellschaften haben eine Unternehmung auf eigene Gefahr gemacht; war diese Unternehmung auch eine, welche der Staat jetzt als nothwendig für seine höhern Interessen anerkennt, so war dies doch früher nicht der Fall, und die Gesellschaften

mögen sich bei ihrem Wagestück gut oder schlecht befinden, so kann dies dem Staat gleichgültig seyn.

Möge immerhin ein solcher Grundsatz mit andern, mildern Worten ausgedrückt werden, so wird er doch im Wesentlichen dadurch nicht verändert; immer wird er auf der Ansicht beruhen, daß muthige, beharrliche Unternehmer solcher Eisenbahnen die für den Staat eine Nothwendigkeit sind, weniger Berücksichtigung verdienen als die zaghaften, und daß der Staat kein Interesse daran habe sich darum zu bekümmern, wie es den Kapitalisten ergehe die einmal sich in jene nothwendigen Eisenbahnen eingelassen haben, auch daß keine neuen wesentlichen Stipulationen im öffentlichen Interesse mit den vorhandenen Eisenbahn-Gesellschaften festzusetzen seyen.

Diese Ansichten streiten nicht nur mit der Gerechtigkeit und Billigkeit, sondern sind auch dem wohlverstandenen Staats-Interesse zuwider. Dies sind sie schon nach dem allgemeinen Erfahrungssatze, daß auch in dem größern Geschäftsleben die höchste Klugheit stets mit Gerechtigkeit und Billigkeit vereinigt ist, ein Satz der sich gerade in dieser Angelegenheit sicherlich bewahrheiten würde. Wollte man aber von diesem Prinzipie abgehen, so dürften mehre übele Folgen nicht ausbleiben. Der Mangel an billiger Berücksichtigung der in den noth-

wendigen Eisenbahnen bereits steckenden Kapitale wird bewirken, daß der Staat nur unter unvortheilhafteren Bedingungen die Kapitale für neue gesellschaftliche Unternehmungen findet; denn die Kapitalisten werden dann um so vorsichtiger oder ängstlicher seyn, und dies um so mehr, als zur Unterbringung solcher Kapitale die Spekulanten immer mitwirken müssen und es zu deren Heranziehung nützlich ist, wenn die Zahl der, starken Fluktuationen des Kurses ausgesetzten Eisenbahn=Aktien vermindert wird. Sodann ist ein Zusammenwirken des Staates mit den Eisenbahn=Gesellschaften erforderlich, um das Eisenbahnwesen heilsam für das öffentliche Interesse zu ordnen, und dieses Zusammenwirken ist nicht möglich, wenn nicht der Staat mit den vorhandenen Gesellschaften Verträge zu billigen, für das öffentliche Interesse nützlichen Bedingungen abschließt.

§. 53.

Welche Bestimmungen im Interesse des Staates mit den vorhandenen Gesellschaften vertragsmäßig zu treffen sind, ergibt sich aus den frühern Abschnitten. Gegen die ihnen aufzuerlegenden Leistungen und Verpflichtungen kann der Staat den Gesellschaften eine größere Sicher=

heit gewähren und auf diese Weise ein gegenseitig erspriessliches Übereinkommen schließen.

Durch das Bestehen des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 wird der Abschluß solcher Übereinkünfte wesentlich erleichtert. Ohne der Billigkeit zu nahe zu treten, kam der Staat dieses Gesetz gegen die Gesellschaften, welche die Hand nicht zum Abschluß eines billigen Übereinkommens bieten wollen, unverändert und seinem ganzen Inhalte nach in Anwendung bringen. Dieses Gesetz ist also ein Mittel, sich über gute und gerechte Bedingungen mit den Gesellschaften zu einigen.

Bei den deßfalligen Verhandlungen wird sich allerdings ergeben, daß der Staat ein bereitwilligeres Entgegenkommen bei den Gesellschaften findet, deren finanzieller Zustand noch nicht gesichert ist, als bei denen, welche eine vortheilhafte Lage innehaben. Die natürliche Folge davon wird seyn, daß der Staat mit den erstern vortheilhaftere Verträge als mit den letztern abschließen kann. Unter diesen Verhältnissen werden die Stipulationen welche bei den neuen Unternehmungen getroffen werden, nur mit geeigneten Modifikationen bei den vorhandenen Gesellschaften in Anwendung kommen.

§. 54.

Wo erprobte Kräfte und Verwaltungsmittel vorhanden sind, wird es immer vortheilhafter seyn, diese zu benutzen als es mit neuen und unerfahrenen zu versuchen. Es wird also nützlich seyn, bestehende Gesellschaften auszudehnen und ihnen den Bau neuer Bahnen mit zu übertragen. Es ist dies auch desßhalb anrätzlich, damit der Staat mit weniger Gesellschaften zu thun habe und auf diese Weise die Gesamtverwaltung vereinfache und erleichtere. Wie die seit 2 Jahren mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft stattgefundene Unterhandlung wegen Weiterführung ihrer Bahn bis zur Hannoverschen Gränze schon auf dieser Ansicht beruht hat, so dürfte zu erwägen seyn, ob nicht die Ober-Schlesische oder die Berlin-Frankfurter oder die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft für die Herstellung der Bahnen östlich von Berlin zu benutzen seyen; vielleicht könnten ein paar dieser Gesellschaften sogar gänzlich miteinander vereinigt werden.

Wenn im Wesentlichen der in dieser Abhandlung angedeutete finanzielle Plan adoptirt würde, so kann die Benutzung vorhandener Gesellschaften noch einen besondern Vortheil gewähren. Es ist nämlich die Vermehrung

von Aktien, welche bereits einen Kurs haben, den der Staat (nach Abschluß einer Übereinkunft mit einer Gesellschaft) über pari mit geringen Mitteln und ohne Opfer festzuhalten vermag, weit leichter zu bewirken als die Zeichnung von Aktien für eine neu zu bildende Gesellschaft. So z. B. würde eine Bahn von Frankfurt a. d. Oder nach Breslau zu vortheilhafteren Bedingungen für den Staat vermittelt Übereinkunft mit der Berlin=Frankfurter oder mit der Ober=Schlesischen Gesellschaft und Vermehrung ihres Aktien=Kapitals herzustellen seyn, als wenn dafür eine neue Gesellschaft gebildet würde.

§. 55.

Aus den bisherigen Andeutungen über das Verhältniß des Staats zu den vorhandenen Gesellschaften wird sich die Ansicht von selbst aufdrängen, daß bei Feststellung jenes Verhältnisses es nothwendig seyn wird, alle Interessen des Staats hinsichtlich der Bahnrichtungen, der zu stipulirenden Konzessions=Bedingungen, der Finanzen und des zweckmäßigsten Zeitpunkts der Ausführung neuer Bahnen auf das Sorgfältigste zu erwägen, und daß hierbei große Vorsicht und vielseitige Geschäftskenntnisse anzuwenden sind.

IX.

Die Staats-Verwaltung der Eisenbahnen.

§. 56.

Wie auch die bisher vorgetragenen Ansichten und Vorschläge über die Ausführung des mit Staatsunterstützung herzustellenden Eisenbahnnetzes beurtheilt werden mögen, so wird dadurch doch zum mindesten die Überzeugung begründet, daß mannichfache wichtige Staats-Interessen wahrzunehmen, und vielseitige, zum Theil schwierige Geschäfte zu besorgen sind. Die Kräfte, welche bisher im Finanz=Ministerium zur Verwaltung des Eisenbahnwesens verwendet wurden, können unmöglich ausreichen, weil eigentlich nur Ein höherer Verwaltungsbeamter für die Bearbeitung der Eisenbahn=Angelegenheiten vorhanden ist, dessen Referat obendrein mehrere andere wichtige Gegenstände umfaßt, so daß er nur einen Theil seiner Zeit für das Eisenbahnsach übrig hat. Es ist physisch unmöglich, daß Ein Verwaltungsbeamter selbst mit Anwendung seiner ganzen Zeit genüge, und es wird also nothwendig seyn, eine umfassende, vielseitige Kräfte enthaltende Administration für diesen neuen großen Geschäftszweig der Staatsverwaltung zu bilden, um das Ganze gut zu leiten, unnöthige Verzögerungen eben so

sehr wie schädliche Übereilungen zu vermeiden und die finanziellen und volkswirthschaftlichen Interessen des Staats wahrzunehmen. Anstatt daß bisher, wie es in der Neuheit und in der Natur der Sache lag, die Eisenbahn=Staatsverwaltung meistens nur ordnete was durch die Privat=Industrie oder die Nachbarstaaten angeregt wurde, so hat sie jetzt ein großes Ziel sich selbst vorgesteckt; sie hat die besten Mittel und Wege zur Erreichung desselben zu prüfen, zu wählen und in Ausführung zu bringen, fast immer die Initiative ergreifend; sie hat eine eigenthümliche schwierige Aufgabe zu lösen, indem der Staat dem Wesen nach sich vollständig mit der Privat=Industrie assoziiren muß; sie hat also den Gesellschaften schützend, rathend, indirekt leitend zur Seite zu stehen; sie bedarf nicht nur Verwaltungsbeamten, sondern auch erfahrener und zuverlässiger Techniker und praktisch gebildeter Geschäftsmänner von gleicher Zuverlässigkeit.

In dem Verhältniß zu den Eisenbahn=Gesellschaften wird es vorzüglich darauf ankommen, daß der Staat auf Gleichförmigkeit der Bau= und Betriebs=Prinzipien so weit halte als es zur Beförderung und Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, daß aber die Freiheit der gesellschaftlichen Verwaltungen nicht mehr als es eben nöthig ist beschränkt werde. Denn indem den

Gesellschaften die Ausführung überlassen wird, muß der hieraus entstehende eigenthümliche Vortheil, daß die Privat-Industrie in der Regel mehr, als eine Staatsverwaltung, nutzenbringende Verbesserungen erfindet oder in Anwendung bringt, bewahrt bleiben.

Sodann wird sich die Nothwendigkeit herausstellen, die Anordnungen, welche der Staat wegen Sicherheit des Betriebs erläßt, so wie auch die deßfallige Kontrolle überall von wissenschaftlich gebildeten tüchtigen Praktikern ausgehen zu lassen. Damit diese Anordnungen und die Kontrolle wirklich nützen, darf in beiden Beziehungen nie das Maß des durchaus Nothwendigen überschritten werden, und die Verfügungen der Staatsbehörde müssen stets durch ihre Zweckmäßigkeit, Nothwendigkeit und Ausführbarkeit den Betriebsbeamten der Gesellschaften Respekt einflößen.

§. 57.

Die Eisenbahnen werden nicht nach dem Staatszwecke hergestellt werden können, wenn nicht regelmäßig der Etat des Finanz-Ministeriums eine hinreichende Summe auswirft. Höchst erfreulich war es deßhalb, aus den Verhandlungen mit den Ständischen Ausschüssen zu vernehmen, daß die normale Zunahme der Staatseinnahmen gestattet, jährlich 2 Millionen Thaler zum Zweck der

nüchlichen Herstellung der Eisenbahnen verwenden zu können. Diese Summe ist aber auch wirklich nothwendig, wenn die Ausführung des großen Eisenbahnnetzes und die Amortisation der Anlage=Kapitale nicht in eine ganz ferne Zukunft verschoben werden soll. Auch erscheint zu diesem Zweck die Bestimmung erforderlich, daß die Beträge, welche von den etatsmäßigen 2 Millionen in Einem Jahre nicht zur Verwendung kommen, nicht als erspart verrechnet werden, sondern zur Vermehrung des Stats für die folgenden Jahre dienen.

§. 58.

Abgesehen von der Verwendung einer jährlichen Stats=Summe von 2 Millionen Thlr. wird sich die Nothwendigkeit herausstellen, daß ein besonderer Fonds für Finanz=Operationen freirt werde; er müßte sich auf mehre Millionen Thlr., wahrscheinlich nicht unter 5 Millionen, belaufen. Er wird, — zum Handel mit Aktien und Eisenbahn=Anleihepapieren, zu Vorschüssen auf das Eine und das Andere, zum Diskontiren von Wechseln verwendet, — die Ausführung des großen finanziellen Planes wesentlich unterstützen. Gut verwaltet, wird dieser Fonds in der Regel jährlich Gewinn oder Zinsen abwerfen, und er würde das Mittel abgeben, mit ver=

hältnißmäßig kleinen Geldopfern in der möglich kürzesten Zeit die Amortisation der Eisenbahn-Anlagekapitale bewirken zu helfen.

Indessen gehören die Finanz-Operationen des Staates bekanntlich nicht zum Ressort des Finanz-Ministeriums, sondern werden von dem mit der Verwaltung der Staats-Geldinstitute beauftragten Minister geleitet. In diesem Verhältniß liegt, — insofern es nicht ausführbar seyn möchte, in Beziehung auf Eisenbahnen eine ähnliche Trennung des Ressorts zweckentsprechend herzustellen, — eine erhebliche Schwierigkeit. Um sie zu beseitigen, dürfte nothwendig seyn, für die finanzielle Verwaltung des Eisenbahnwesens die erforderliche Einrichtung im Finanz-Ministerium zu treffen.

X.

R e s u l t a t e.

§. 59.

Die in den frühern Abschnitten enthaltene Darstellung gestattet eine annähernde Übersicht der nach dem aufgestellten Plane zu erwartenden Resultate. Da auf den meisten Linien die Richtungen nicht feststehen und keine Voranschläge der Kosten vorhanden sind, so kann natürlich eine solche Übersicht keinen Anspruch auf Genauig-

keit machen; gleichwohl lassen sich die Kosten und die vom Staate zu übernehmenden Verpflichtungen nach Analogie bisheriger Erfahrungen und mit Berücksichtigung der einwirkenden Verhältnisse so schätzen, daß verhältnißmäßig sehr große Differenzen gegen die Wirklichkeit nicht vorkommen werden.

§. 60.

Unter Bezugnahme auf §. 44 sind drei Perioden anzunehmen, nach welchen der Betrag des unterstützenden geliehenen so wie des geliehenen verzinslichen Kapitals sich ändert. Die erste dieser Perioden umfaßt die ersten fünf Jahre, mithin außer der in der Regel auf 3 Jahre anzuschlagenden Bauzeit noch 2 Betriebsjahre; die zweite die darauf folgenden fünf Jahre; die dritte den weitem Zeitraum bis zur beendeten Amortisation jener Kapitale, also 50 Jahre, wenn mit nicht mehr als mit $\frac{1}{2}$ Prozent amortisirt wird.

Die nachstehende Tabelle enthält die Unterstützungen und Garantien, welche der Staat den das beschlossene große Eisenbahnnetz herstellenden Unternehmungen nach dem in Vorschlag gebrachten Verfahren zu gewähren haben dürfte. Die vorhandenen Schulden (Prioritäts-Aktien und privilegirte Obligationen) der bestehenden Eisenbahn-Gesellschaften sind darin außer Ansatz gelassen.

Nr.	Bezeichnung der Bahnen oder Gesellschaften.	Meilen-Zahl		Unterstützendes geliehenes			
		fertiger oder im Bau begrif- fener Bah- nen.	neuer Bah- nen.	Erste Periode.		Zweite Periode.	
				Ka- pital und Mil- lio- nen Rsf.	Zinsen und Amorti- sation jährlich Rsf.	Ka- pital und Mil- lio- nen Rsf.	Zinsen und Amorti- sation jährlich Rsf.
1	Züterbogk nach Miesä und Berlin-An- haltische (siehe §. 18.)	20	10	1	40,000	1	40,000
2	Berlin-Magdeburg und Berlin-Ham- burg einschließlich Berlin-Potsdam (siehe §. 18.)	3½	28½	2	80,000	1	40,000
3	Rheinische von der Belgischen bis zur Hannoverschen Gränze	11½	40½	6	240,000	5	200,000
4	Magdeburg-Leipzig und Magdeburg- Dschersleben	21	—	¼	10,000	¼	10,000
	Summa	56	79	9¼	370,000	7¼	290,000
5	Thüringische Bahn	—	15	5	200,000	4	160,000
6	Die Bahnen südlich, westlich und nordwestlich von Berlin	56	94	14¼	570,000	11¼	450,000
7	Berlin-Stettin, Berlin-Frankfurt a. d. D. und Ober-Schlesische	41	—	¾	30,000	¾	30,000
8	Verbindung von Berlin mit Königs- berg, Posen, Breslau und der Oesterreichischen Gränze (siehe §. 15.)	—	150	20	800,000	18	720,000
9	Die Bahnen nördlich, östlich und süd- östlich von Berlin	41	150	20¾	830,000	18¾	750,000
10	Sämmtliche Bahnen	97	244	35	1,400,000	30	1,200,000

Nr.	Kapital.		Geliehenes verzinsliches Kapital.				Aktien-Kapital.			Summa der Kapitale Millio- nen Rsf.		
	Dritte Periode.		Erste Periode.		Zweite Periode.		Dritte Periode.		Zusam- men Mil- lionen			
	Ka- pital und Mil- lio- nen Rsf.	Zinsen und Amorti- sation jährlich Rsf.	Ka- pital und Mil- lio- nen Rsf.	Zinsen und Amorti- sation jährlich Rsf.	Ka- pital und Mil- lio- nen Rsf.	Zinsen und Amorti- sation jährlich Rsf.	Ka- pital und Mil- lio- nen Rsf.	Zinsen und Amorti- sation jährlich Rsf.			Altes Mil- lionen	Neues Mil- lionen
1	40,000	—	1	40,000	1	40,000	1	40,000	3	—	3	5
1	40,000	—	3	120,000	4	160,000	4	160,000	1	4	5	10
4	160,000	—	9	360,000	10	400,000	11	440,000	4½	5½	10	25
¼	10,000	—	¼	20,000	¼	20,000	½	20,000	4	—	4	4¾
6¼	250,000	—	13½	540,000	15½	620,000	16½	660,000	12½	9½	22	44¾
3	120,000	—	1	40,000	2	80,000	3	120,000	—	2	2	8
9¼	370,000	—	14¼	580,000	17½	700,000	19½	780,000	12½	11½	24	52¾
¾	30,000	—	2½	100,000	2½	100,000	2½	100,000	6	—	6	9¼
16	640,000	—	8	320,000	10	400,000	12	480,000	—	9½	9½	37½
16¾	670,000	—	10½	420,000	12½	500,000	14½	580,000	6	9½	15½	46¾
26	1,040,000	—	25	1,000,000	30	1,200,000	34	1,360,000	18½	21	39½	99½

Man kann ruhig annehmen, daß der Staat in Folge der Garantie für das geliehene verzinssliche Kapital in der Regel keine Fonds zu reserviren braucht. Um jedoch ganz sicher zu gehen, möge man für besondere Ausnahmen von dieser Regel eine jährliche Summe veranschlagen, die höchstens zu 100,000 Thalern normirt werden kann*). Da die Bahnen vor und nach gebaut werden, so sind bei der Rechnung im Großen für das unterstützende geliehene und für das geliehene verzinssliche Kapital nur die Beträge anzunehmen, welche sie in der dritten Periode haben. Zieht man hiernach den Betrag des erstern Kapitals und die für das geliehene verzinssliche Kapital angenommene Summe von 100,000 Thln. von der für die Eisenbahnen disponibeln Etats-Summe von 2 Millionen Thlr. ab, so bleiben noch 860,000 Thlr. zur jährlichen Verwendung übrig.

Mit moralischer Gewißheit darf man darauf rechnen, daß im Jahres-Durchschnitt auf die Dauer das Aktien-Kapital mehr als Ein Prozent Reinertrag über die

*) Da diese Summe auf lange Jahre hin in Ansatz gebracht ist, so wird sie auch zur Deckung der nach §. 40 vom Staate zu vergütenden Kurs-Differenz bei Regozirung der zu 3½ Prozent geliehenen Kapitale ausreichen.

normirten 4 Prozent Zinsen hinaus ergebe; gleichwohl möge dafür nur Ein Prozent angenommen werden, wovon die Hälfte mit $\frac{1}{2}$ Prozent zur Amortisation zu verwenden ist. Dies beträgt mithin von $39\frac{1}{2}$ Millionen Aktien=Kapital eine jährliche Summe von 197,500 Thlrn.

Wird nach §. 58 ein Stammfonds von fünf Millionen Thlr. zur Aushülfe bei den durch den Eisenbahnbau veranlaßten Finanz=Operationen gebildet, so kann man annehmen, daß er jährlich drei bis vier Prozent an Zinsen oder Gewinn abwerfen werde; hiersür wären etwa 192,500 Thlr. zu veranschlagen.

Außer dem Amortisations Fonds zu $\frac{1}{2}$ Prozent von den geliehenen Kapitalen, der in der Tabelle bereits als regelmäßige Ausgabe zugleich mit den Zinsen (zu $3\frac{1}{2}$ Prozent) aufgenommen ist, würde also zur Amortisation zu verwenden seyn:

der Rest der für die Eisenbahnen disponibeln Etats=Summe mit . . .	860,000 Thlrn.
$\frac{1}{2}$ Prozent des Anlage=Kapitals mit	197,500
und der Ertrag des für Finanz=Operationen freirten Fonds mit . . .	192,500
	<hr/>
	Summe 1,250,000 Thlr.

Nachdem die geliehenen Kapitale amortisirt sind, vermehrt sich der jährliche Gewinn der Gesellschaften um

den in der dritten Periode stattfindenden Betrag des geliehenen verzinslichen Kapitals d. h. um 1,360,000 Thlr. Die Hälfte hiervon mit 680,000 Thlrn. fließt wiederum dem zur Amortisation bestimmten Fonds zu, so daß dieser alsdann im Ganzen sich beläuft auf 1,930,000 Thlr.

§. 61.

Die im vorhergehenden Paragraphen aufgestellte Tabelle und die dazu gegebenen Erläuterungen führen zu folgenden Resultaten:

1. Die Herstellung der nothwendigen Bahnen südlich, westlich und nordwestlich von Berlin kostet dem Staate ein Kapital von $6\frac{1}{4}$ Millionen Thlr.; es beträgt $9\frac{1}{4}$ Millionen, wenn die Thüringische Bahn hinzugerechnet wird.
2. Die Herstellung der nothwendigen Bahnen nördlich, östlich und südöstlich von Berlin kostet dem Staate ein Kapital von $16\frac{3}{4}$ Millionen Thlr.
3. Die Herstellung sämtlicher Bahnen kostet dem Staate ein Kapital von 26 Millionen Thlr.
4. Mit wenigen Millionen Thaler, welche in den vorstehend angegebenen Kapital-Aufwänden schon ent-

halten sind, wird das Verhältniß der bestehenden Gesellschaften zum Staate geordnet.

5. An Garantien, (welche jedoch in der Regel keine Ausgabe verursachen,) hat der Staat zu übernehmen für die Herstellung:

a. der nothwendigen neuen Bahnen südlich, westlich und nordwestlich von Berlin	16 Mill. Thlr.,
b. der Thüringischen Bahn	3 = =
c. der nothwendigen neuen Bahnen nördlich, östlich und südöstlich von Berlin	12 = =
d. der neuen Bahnen überhaupt	<u>31 = =</u>
e. der bestehenden Bahnen	3 = =
f. also in Summa	<u>34 Mill. Thlr.</u>

6. Die Kapital-Aufwände an Unterstützungen und Garantien des Staates betragen:

a. für sämtliche Bahnen ausschließlich der Thüringischen	54 Mill. Thlr.,
b. für die Thüringische	6 = =
also in Summa	<u>60 Mill. Thlr.</u>

7. Das geliehene verzinsliche Kapital von 34 Millionen Thlr. wird in 60 Jahren getilgt, wenn zur Amortisation nicht mehr als das ursprüng-

- lich dazu bestimmte und in der Tabelle mit in Rechnung gebrachte $\frac{1}{2}$ Prozent verwendet wird.
8. Der Amortisations-Fonds beträgt aber außer jenem $\frac{1}{2}$ Prozent noch 1,250,000 Thlr. Werden diese mitverwendet zur Tilgung des geliehenen verzinslichen Kapitals, so ist sie in 18 Jahren vollendet.
9. Alsdann beträgt der gesammte Amortisations-Fonds 1,930,000 Thlr. Wird diese Summe auf die Tilgung des ganzen Aktien-Kapitals von $39\frac{1}{2}$ Millionen Thaler verwendet, so ist es nach 15 Jahren amortisirt.
10. Das geliehene verzinsliche und das Aktien-Kapital sind mithin nach 33 Jahren getilgt, und die Bahnen Eigenthum des Staats. Dieser hat sodann nur noch die zur Verzinsung und Tilgung des unterstützenden geliehenen Kapitals jährlich erforderliche Summe von 1,040,000 Thlrn. während 27 Jahren zu zahlen, nach deren Ablauf alle Schulden abgetragen sind.
11. Die vorstehenden Resultate werden erreicht, indem der Staat während 33 Jahren 2 Millionen Thlr. und die Zinsen von einem Stamm-Kapital von 5 Millionen Thlr., nachher aber während 27 Jahren etwa 1 Million Thlr. jährlich verwendet.

12. Wenn der Staat es vorziehen sollte, die Eisenbahnen früher, jedoch noch belastet mit dem darauf haftenden geliehenen verzinlichen Kapitale, zu erwerben, und deshalb zuvörderst die 1,250,000 Thlr. zur Amortisation des Aktien = Kapitals von 39½ Millionen Thlr. zu verwenden*), so ist dasselbe nach 21 Jahren getilgt, und es kann dann in Erwägung gezogen werden, ob er die Bahnen selbst übernehmen und den Betrieb den Gesellschaften überlassen, oder ob er auch diesen selbst besorgen will.

Es wird aus diesen Ergebnissen anschaulich, um wie viel früher der Staat in den Besitz der Eisenbahnen gelangen wird, wenn er noch mehr als 2 Millionen Thlr. jährlich auf deren Erwerbung verwenden möchte.

§. 62.

Die Erhaltung des Friedens ist allerdings die Vorbedingung zur Erreichung so großer Resultate. Durch sie ist aber auch der Erfolg einer jeden auf die Ordnung des Eisenbahnwesens gerichteten Maßregel überhaupt, welche der Staat zur Erreichung seiner Zwecke adoptiren möge, wesentlich bedingt. Der Krieg ist die Zeit der

*) Siehe §. 47.

Noth, die dann über Alles gebietet und Rath schafft wie sie kann. Jetzt, im tiefen Frieden, schafft der König große Friedenswerke, bleibende Denkmäler seines Ruhmes und seiner Weisheit, kräftige Hebel zur Erhöhung der Macht, der Gesittung und der Bildung der Nation.