1.2. Wichtige Voraussetzung: Der Zollverein

Das vorindustrielle Deutschland bildete weder politisch noch wirtschaftlich eine Einheit. Die zollpolitische Zersplitterung des Deutschen Bundes verhinderte die Entwicklung eines überregionalen Handelslebens und damit die Entstehung von Märkten, die für die Fabrikproduktion groß genug waren. Da die Staatsregierungen aber an wirtschaftlichem Fortschritt interessiert waren, konnte Preußen 1833 eine Reihe mittel- und norddeutscher Staaten für eine Zollunion gewinnen: Am 1. Januar 1834 schlossen sich 18 Staaten des Deutschen Bundes im Deutschen Zollverein zusammen. Die Zollschranken zwischen den Mitgliedsstaaten wurden aufgehoben; es gab allerdings keine gemeinsame Währung und keine Niederlassungsfreiheit. Nach und nach schlossen sich alle deutschen Staaten dem Zollverein an, zuletzt die Hansestädte Hamburg und Bremen 1888, nur Österreich blieb ausgeschlossen. So war ein einheitliches Zollgebiet entstanden, bevor es (1871) einen deutschen Nationalstaat gab.

1819 klagte Friedrich List, Volkswirt[1] und geistiger Vater des Zollvereins:

> „Achtunddreißig Zoll- und Mautlinien in Deutschland lähmen den Verkehr im Innern und bringen ungefähr dieselbe Wirkung hervor, wie wenn jedes Glied des menschlichen Körpers unterbunden wird, damit das Blut ja nicht in ein anderes überfließe. Um von Hamburg nach Österreich (...) zu handeln, hat man zehn Staaten zu durchschneiden, zehn Zoll- oder Mautordnungen zu studieren, zehnmal Durchgangszoll zu bezahlen (...) Trostlos ist der Zustand für Männer, welche wirken und handeln möchten."
>
> [Zitiert nach: Geschichte und Geschehen A3, S. 160.]

1841 schrieb er:

> „Der Zollverein und das Eisenbahnsystem sind siamesische Zwillinge; zur gleichen Zeit geboren (...) eines Geistes und Sinnes, unterstützen sie sich wechselseitig, streben nach Vereinigung der deutschen Stämme[2] zu einer großen und gebildeten, zu einer reichen, mächtigen und unantastbaren Nation. Ohne den Zollverein

---

[1] Volkswirtschaftslehre ist die Wissenschaft von der Gesamtwirtschaft des Staates.
[2] Damit meint List die zu dieser Zeit noch existierenden verschiedenen deutschen Staaten.

wäre ein deutsches Eisenbahnsystem nie zur Sprache, geschweige denn zur Ausführung gekommen (...) Das deutsche Eisenbahnsystem wirkt (...) auch als Stärkungsmittel des Nationalgeistes; denn es vernichtet die Übel der Kleinstädterei und des provinziellen Eigendünkels und Vorurteils."

[Friedrich List: Das nationale System der politischen Ökonomie, hg. von H. Voss, München 1942, S. 179 f.]

Friedrich List (1789 – 1846):

[Aus: Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen, Berlin 1935, S. 49.]

1.3. Stimmen pro ...

Große Erwartungen äußerte Friedrich List vor der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnlinie:

> „Was die Dampfschiffahrt für den See- und Flußverkehr, ist die Eisenbahn-Dampfwagenfahrt für den Landverkehr, ein Herkules in der Wiege, der die Völker erlösen wird von der Plage des Kriegs, der Theuerung und Hungersnoth, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit, Unwissenheit und des Schlendrians, der ihre Felder befruchtet, ihre Werkstätten und Schachte beleben und auch den niedrigsten unter ihnen Kraft verleihen wird, sich durch den Besuch fremder Länder zu bilden, in entfernten Gegenden Arbeit und an fremden Heilquellen und Seegestaden Wiederherstellung ihrer Gesundheit zu suchen."
>
> [Zitiert nach: C. von Rotteck u. C. Welcker: Staatslexikon, Bd. 4, Altona 1835, S. 650 ff.]

Der preußische Kronprinz Friedrich Wilhelm unterstützte die Eisenbahnidee von Beginn an. Bei der Eröffnung der ersten preußischen Strecke Berlin-Potsdam am 29. Oktober 1838 sagte er:

> „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf!"
>
> [Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 11.]

... und contra Eisenbahn

Jene Berufsgruppen, die bisher vom Verkehr auf den mehr oder weniger schlechten Landstraßen gelebt hatten, befürchteten ihren finanziellen Ruin infolge des Eisenbahnbaus. Aus einer Eingabe[3] im Königreich Hannover:

> „Den Eisenbahnbau kann nur die größte Unkunde über die wahren Quellen des Nationalerwerbs anpreisen; denn die Eisenbahn wird die Einfuhr erleichtern, und die notwendige Folge wird ein noch tieferes Sinken der Korn- und Holzpreise

sein. Auch wird der Verdienst der Frachtwagenführer aufhören, wie derjenige der Gastwirte, Schmiede und Radmacher!"

[Zitiert nach: Wege der Völker. Geschichtliche Quellenhefte, Bd. 8, Frankfurt a.M. 1951, S. 46.]

Viele hatten fürchteten sich einfach vor der neuen Maschine, diesem fauchenden, dampfenden Koloss, der die bekannten Pferde an Kraft und Schnelligkeit bei weitem übertraf und dessen Auswirkungen nicht abzuschätzen waren. Aus einem Ärztegutachten zur Eisenbahn von 1835:

„Ortsveränderungen mittels irgendeiner Art von Dampfmaschinen sollten im Interesse der öffentlichen Gesundheit verboten sein. Die raschen Bewegungen können nicht verfehlen, bei den Passagieren die geistige Unruhe, „delirium furiosum" genannt, hervorzurufen. Selbst zugegeben, daß Reisende sich freiwillig der Gefahr aussetzen, muß der Staat wenigstens die Zuschauer beschützen, denn der Anblick einer Lokomotive, die in voller Schnelligkeit dahinrast, genügt, diese schreckliche Krankheit zu erzeugen. Es ist daher unumgänglich nötig, daß eine Schranke[4] (...) auf beiden Seiten der Bahn errichtet werde."

[Zitiert nach: F. Schulze (Hg.): Die erste deutsche Eisenbahn Nürnberg – Fürth, Leipzig 1917, S. 24.]

Nicht alle Ängste waren unbegründet wie diese. Die häufigen Unfälle in der Anfangszeit der Eisenbahn stellten durchaus ernst zu nehmende Gefahren dar: Schienen brachen, Dampfkessel explodierten, Räder verselbstständigten sich, Wagen koppelten sich in voller Fahrt ab u.a. Die in Schwelm/ Westfalen erscheinende Zeitschrift „Hermann" warnte:

„Wen schauderts nicht, von 30 und mehreren frohen Menschen zu hören, die (...) in schöner Ruhe des Geistes ihre Reise-Zwecke überdachten, und plötzlich durch das Bersten eines Dampf-Kessels getödtet oder schrecklich verwundet sind! (...) Bei den Dampf-bewegten Land-Lastwagen und in den Bergwerken ist die gleiche Gefahr; und selbst die sonst allen Gefahren der Art entzogenen Arbeiter in den

---

[3] Eingabe: Ein Bitt- oder Beschwerdeschreiben an die Regierung.

[4] Hier ist sicher ein blickdichter Bretterzaun gemeint, nicht eine der heute üblichen rot-weiß-gestreiften Straßenschranken.

Werkstätten des Kunstfleißes würden künftig nicht sicher seyn, von solch einem künstlichen Vulkan überschüttet zu werden."

[Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 12.]

2. Die Köln-Mindener-Eisenbahn

Friedrich Harkort, westfälischer Unternehmer und Eisenbahnbefürworter, verfasste 1825 einen Aufruf mit dem Titel „Eisenbahnen (Railroads)", in dem er forderte:

> „Man verbinde Elberfeld, Köln und Duisburg mit Bremen [über die Weser] – und Hollands Zölle sind nicht mehr!"
>
> [Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 5.]

2.1. Die Rolle des preußischen Staates

Der seit 1797 regierende König Friedrich Wilhelm III. stand der Eisenbahn ablehnend gegenüber, seine Söhne, Kronprinz Friedrich Wilhelm (der spätere König Friedrich Wilhelm IV.) und Prinz Wilhelm, hingegen zählten zu ihren Befürwortern. Auch im preußischen Kabinett waren die Meinungen geteilt. Der Staat registrierte daher alle Eisenbahnvorhaben genau, war jedoch nicht bereit, Projekte in eigener Regie anzugehen, zu betreiben oder zu finanzieren, wozu ihm ohnehin die hohen Staatsschulden aus den napoleonischen Kriegen kaum Spielraum gelassen hätten. Die technische Entwicklung von Eisenbahnlinien, ihre Planung, ihr Bau, ihre Finanzierung und ihr Betrieb blieben somit privater Initiative überlassen. Für den Staat war es selbstverständlich, dass dies Sache der Kaufleute und Fabrikanten sei, die daraus auch den Nutzen für sich und ihre Region zögen; der König äußerte wiederholt, dass „der Vorteil einer bestimmten Gegend nicht auf Kosten des Gemeinwohls zu gründen" sei. Der Staat wollte sich darauf beschränken, die gesetzlichen Grundlagen für das neue Verkehrsmittel zu schaffen (wie z.B. Enteignungsgesetze zur Unterstützung des Bodenerwerbs und ein Aktiengesellschaftsrecht[5]) und sich an der Vermessung der Trassen sowie der Erstellung von Sicherheitsvorschriften zu beteiligen.

Da der Staat also keinen Anteil der immensen Kosten für den Bau einer Eisenbahnlinie trug und es auch noch keine Banken im heutigen Sinne als Kreditgeber gab[6], konnten die Eisenbahnprojekte nur durch die Bündelung der Finanzkräfte vieler Bürger in Aktiengesellschaften

---

[5] Aktiengesellschaft (AG): In einer Aktiengesellschaft zahlten viele Personen Geld ein und erhielten dafür Aktien (Anteilscheine). Dieses Geld wurde z.B. zum Bau einer Eisenbahnlinie benutzt. Entsprechend ihres Aktienanteils wurden die Aktieneigner später am Gewinn beteiligt.

[6] Erst 1846 wurde die preußische Staatsbank gegründet, die der aufstrebenden Industrie günstige Kredite gewährte.

finanziert werden. Eine solche Aktienzeichnung stellte ein kaum abschätzbares finanzielles Risiko dar, da die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland zu diesem Zeitpunkt noch völlig ungewiss war. Ohne die Bereitschaft der Unternehmer, dieses Risiko einzugehen, die umfangreichen oben genannten Organisationsaufgaben zu übernehmen und sich auch politisch für die Eisenbahn zu engagieren, hätte die Verwirklichung der Eisenbahnidee zu jener Zeit in Preußen keine Chance gehabt.

1840 allerdings bestieg mit Friedrich Wilhelm IV. ein Befürworter des Eisenbahnbaus den preußischen Thron. Zudem erkannte man in Berlin die militärische Bedeutung von überregionalen Eisenbahnverbindungen – in der Revolution von 1848/49 wurden bereits Truppen mit der Eisenbahn transportiert. Von nun an beteiligte sich der Staat auch an den Kosten des Eisenbahnbaus. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts begann der Staat sogar, systematisch die Privatbahnen aufzukaufen – zu Beginn des 20. Jahrhunderts befanden sich nur noch sehr wenige Strecken in der Hand privater Gesellschaften. Besonders Bismarck forcierte die Verstaatlichung der Eisenbahn, einerseits um das Streckennetz zu vereinfachen und den Fahrbetrieb zu koordinieren, andererseits um die Eisenbahn jederzeit für Truppentransporte nutzen zu können und vor Streiks immun zu sein. Mit der Eisenbahn verfügte der Staat über ein sehr wichtiges wirtschaftspolitisches Instrument.

2.2. Von der Rhein-Weser-AG zur Coeln-Mindener Eisenbahngesellschaft

2.2.1. Pläne – Initiativen – Widerstände

Am 15.Oktober 1847, dem Geburtstag des preußischen Königs Friedrich Wilhelm IV., wurde in Minden das letzte Teilstück der wichtigen Verbindung Berlin-Ruhrgebiet von der Coeln-Mindener Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen. Diese Bahn wurde die Schiene für die industrielle Entwicklung an Rhein, Ruhr und Weser.

Minden, eine alte preußische Festungsstadt an der Grenze zum Königreich Hannover, wurde als Endpunkt der Bahn gewählt. Zunächst dachte man nur an eine Verbindung innerhalb des preußischen Staatsgebietes. Friedrich List (1789 – 1846) fordert schon 1833, als es in Deutschland noch gar keine Eisenbahn gab, ein deutsches Eisenbahnnetz, worin die Strecke Köln-Minden als wichtige Ost-West-Verbindung, also von Köln über Minden und Hannover nach Berlin, schon vorgesehen war.

Die Mindener unterstützten frühe Pläne einer Bahnverbindung, indem sie die Vorteile ihrer Stadt betonten:

> „Minden, der natürliche Stapelplatz für die Weserschiffahrt der Provinz Westphalen, im Mittelpunct sich kreuzender Straßen von Coeln, Münster, Osnabrück, Bremen, Hannover, Hamburg, Braunschweig, Magdeburg und Kassel, fast im alleinigen Besitz der Spedition für viele dieser Städte, in der Nähe vorzüglicher Kohlenbergwerke, mit einzelnen aber bedeutenden Fabriken in der Nähe und im Orte, dazu Festung mit einem geschützten, ganz vorzüglich für die großartigsten Anlagen geeigneten Hafenplatz zum Anschließen der Eisenbahn an die Weser, ist in jeder Beziehung bey der Anlage einer solchen um so mehr interessirt, als ein großer Theil seines Wohlstandes, entweder vermehr oder vermindert, dabei auf dem Spiele steht, wenn es zur Frage kommt, ob diese Eisenbahn hier oder weiter oberhalb von der Weser abgehen soll.“

[Mittheilungen über die Anlage einer Eisenbahn zur Verbindung des Rheines mit der Weser, Minden 1832, Kommunalarchiv Minden, Nr. 3096.]

Friedrich Harkort verfasste 1833 die Denkschrift „Die Eisenbahn von Minden nach Cöln". Auch aus reinem Eigeninteresse errechnete er die wirtschaftliche Bedeutung des Projekts und versuchte, private Anleger dafür zu gewinnen.
Aber auch der Staat sollte Interesse daran entwickeln: Man könnte große Truppenbewegungen in kurzer Zeit von Minden an die französische Grenze durchführen. Auch das Salz der staatlichen Saline Neusalzwerk (später Bad Oeynhausen) könnte besser transportiert werden.

Über Minden, auf seiner beigefügten Karte noch Endpunkt der Bahn mit einer Trasse links der Weser ohne Weserbrücke, schrieb Harkort:

> „Minden als Anfangspunkt der Bahn hat bedeutende Vorteile durch dieselbe zu erlangen. Wird hier ein Freihafen errichtet, welcher mit dem von Cöln in directe Verbindung tritt, so muß sich eine Masse von Transitgüter für das Ausland der Eisenbahn bedienen. Vom Gefühle der Wichtigkeit dieser Anlage durchdrungen, haben sich Bürger zu großen Leistungen verpflichtet, und alle Stände ein schönes Beispiel des ächten Gemeinsinns geliefert, welches hoffentlich ähnliches Vertrauen in eigene Kräfte und Nacheiferung erwecken wird."
>
> [Friedrich Harkort: Die Eisenbahn von Minden nach Cöln, Hagen 1833.]

Friedrich Harkort (1793 – 1880), der sich als erster für die Rhein-Weser-Bahnverbindung einsetzte:

[Aus: Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen, Berlin 1935, S. 50.]

Harkort hatte als Mitglied der Westfälischen Provinzialstände, einer Vorform des Parlaments mit beratender Funktion, den Antrag gestellt, dass der Staat die Teilstrecke Lippstadt-Minden bauen sollte. Der Staat sollte die Hälfte an Geld dazu geben und den westfälischen Oberpräsidenten von Vincke und den Oberbergrat von Oeynhausen mit der Leitung beauftragen.

Man bat 1832 den König Friedrich Wilhelm III., „die Ausführung des Baues der Eisenbahn von Lippstadt nach Minden, sobald wie thunlich befehlen zu wollen". Die Antwort kam erst ein halbes Jahr später. Sie zeigte, dass die preußische Bürokratie noch nicht in der Lage war, die Bedeutung eines Eisenbahnnetzes für die Industrielle Entwicklung zu erkennen:

> „Auf den Antrag, wegen Anlegung einer Eisenbahn zwischen Rehme und Lippstadt, eröffnen Wir unseren getreuen Ständen, daß Unser Ministerium des Innern für Handel und Gewerbe die Vermessung und Nivellirung des dabei in Betracht kommenden Landstrichs hat vornehmen lassen und nach nunmehriger Beendigung dieser Arbeiten auch über Richtungs-Linie, Bauart und Baukosten seine Ermittelungen ausdehnen wird, um mit diesen Vorarbeiten zu Hülfe zu kommen, wenn eine Actiengesellschaft die Ausführung des Werkes auf Privatkosten übernimmt, wozu der Staat durch Uebernahme von Actien eine angemessene Beihülfe gewähren wird. Eine weitere Zusage, sie für Rechnung des Staates – entweder unmittelbar, oder durch Gewährung von Darlehen zu bewirken, kann aber nicht ertheilt werden, da das jetzige Communications-Bedürfniß durch die vorhandene Chaussee gesichert ist, die künftige kommerzielle Wichtigkeit der Anlage auf unsicheren Voraussetzungen beruht, und andere dringende Bauten die disponiblen Mittel in Anspruch nehmen."
>
> [3. Westfälischer Provinziallandtag, Landtagsabschied 1832, S. 10, zitiert nach: Walter Steitz: Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahn, Köln 1974, S.128 f.]

Der preußische Handelsminister Rother äußerte sich in einer Stellungnahme des Kabinetts grundsätzlich zur Forderung von Staatsgeldern für den Eisenbahnbau. Diese Stellungnahme war eindeutig auf Minden gemünzt. Preußen hatte zwar Interesse an einer Verbindung seiner Gebiete durch die Eisenbahn, aber Minden schien einfach zu unbedeutend um es mit einzubinden.

Rother behauptete, Eisenbahnen seien nur dann sinnvoll, wenn sie in einem Gebiet mit schon bestehender wirtschaftlicher Bedeutung gebaut würden, das sei aber hier nicht der Fall:

> „Dagegen wird hauptsächlich einer Verbindung des Rheins mit der Weser in den Endpunkten Düsseldorf und Minden als einem unabweislichen Bedürfnis das Wort geredet. Ein eigentlicher Fracht- und Handelszug ist aber hier nicht vorhanden, beide Städte sind keine Handels- und Fabrikstädte, die Bahn ist dreimal länger als die zwischen Manchester und Liverpool. Düsseldorf ist nicht Manchester, Minden ist nicht Liverpool, die Weser mit ihrem seichten Wasser nicht das Meer, welche das gewerbetätige England mit der ganzen Welt in Verbindung setzt."
> [Zitiert nach: Walter Steitz: Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahn, Köln 1974, S.154.]

Trotz der ablehnenden Haltung des Staates bildeten sich in vielen Städten entlang der geplanten Trasse Komitees, die den Eisenbahnbau finanzieren wollten. Dabei entstanden Konflikte über den Verlauf: von Köln aus über Düsseldorf oder über Elberfeld nach Minden.

Es gelang dem Mindener Komitee, so viele Geldanleger zu gewinnen, dass König Friedrich Wilhelm III. seine Konzession erteilte. Eine Aktiengesellschaft wurde unter dem Namen „Rhein-Weser-Eisenbahn-Akteingesellschaft" am 28. September 1836 in Minden gegründet. Die Bedingungen des Staates waren, dass die angenommenen Baukosten von 4,4 Millionen Talern innerhalb von sechs Monaten zu 2/3 von Interessenten aufgebracht werden sollten. Dieses gelang dem Mindener Komitee wider Erwarten. 3,8 Millionen Taler wurden in 1900 Aktien zu je 200 Talern gezeichnet, d.h. sie wurden vorbestellt, aber nur z.T. angezahlt.

Weil die Aktionäre auf hohe Gewinne spekulierten, stieg das „Eisenbahnfieber". Sie wurden aber bald misstrauisch wegen der Eingriffe und Bedingungen des Staates. Diese „Allgemeinen Bedingungen" wurden im Eisenbahngesetz von 1838 festgeschrieben und bedeuteten eine wichtige Weichenstellung für die Industrialisierung in Preußen. Die Bedingungen des Staates waren:

1. Keine finanzielle Beteiligung durch den Staat.
2. Ablehnung der Gewinngarantie durch den Staat für private Aktionäre.
3. Kostenlose Beförderung der staatlichen Post durch die Privatbahn.
4. Streckenführung wird vom Staat bestimmt.
5. Beaufsichtigung der Bahn durch Eisenbahnkommissare.

6. Mitbestimmung bei Tarifen und Fahrplänen durch den Staat.

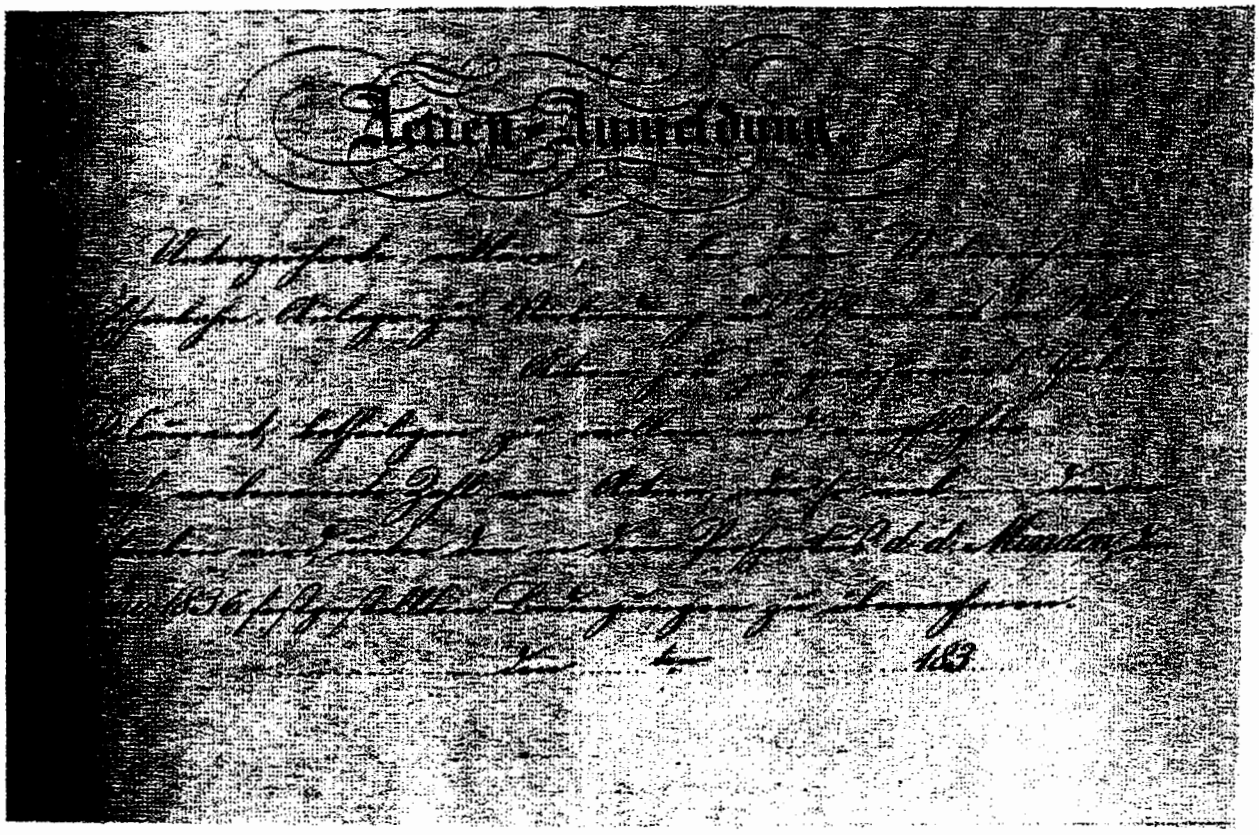
Weil die meisten Aktionäre wegen dieser Eingriffe um ihre Gewinne bangten, zahlten sie ihre gezeichneten Beträge gar nicht erst ein, und die Gesellschaft kam in Zahlungsschwierigkeiten. Ein Aktiengesetz, dass die Spekulanten zur Zahlung verpflichtet hätte gab es in Preußen erst ab 1843. So scheiterte das große Unternehmen, ohne dass man mit den Bauarbeiten begonnen hätte.

Ein Aktionär aus Bremen urteilte in einer gedruckten Denkschrift 1838 mit dem vielsagenden Titel: „Über die Mittel, die Verwicklungen worin sich die Rhein-Weser-Bahn-Gesellschaft sich jetzt befindet auf die sicherste Art zu lösen. Zur Beherzigung und zur unbefangenen Prüfung für die General-Versammlung am 18.Juni 1838."

> „Soll nun das schöne Unternehmen, zu welchem so manche wackre deutsche Männer sich die Hände gaben, untergehen, weil es verkehrt eingeleitet wurde? (...) Die Überschätzung des Personen-Verkehrs, das fortwährende Hinblicken auf die Belgischen und Französischen Bahnen neben der Geringschätzung des Gütertransports und aller wahrhaft vaterländischen Motive welche das Unternehmen begründeten, sind Symptome des Fiebers, welches nun da es aufgehört hat, die gewöhnliche Erschlaffung nach sich zieht. Folge dieser Erschlaffung ist es, wenn eine Menge Actionaire die, angelockt durch die neueren Erfahrungen in Belgien und Leipzig plötzlich verschwinden sehen und die Hoffnung ihre Actien schnell wieder mit Nutzen verkaufen zu können aufgeben müssen, nun laut nach Auflösung schreien..."
>
> [Staatsarchiv Detmold MIID Nr.48]

Ein anderer Aktionär urteilte:

> „Die Rhein-Weserbahn ist ein schöner, dem Gesamt- und Staats-Interesse durchaus entsprechender Plan, aber zu groß, und nach der vorherrschenden Meinung zu wenig lukrativ, um als Privat-Unternehmen ausführbar zu erscheinen. man wird sich entschließen müssen, den Plan für jetzt aufzugeben."
>
> [Zitiert nach: Walter Steitz: Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahn, Köln 1974, S.190.]



[Denkschrift zur Begründung des Projekts der Eisenbahn-Anlage zur Verbindung des Rheins und der Weser, Minden 1836; KAH/St, B 1072]

Transkription:

„Actien=Anmeldung

Unterzeichnete... erkläre..., bei dem Unternehmen einer Eisenbahn-Anlage zur Verbindung des Rheins mit der Weser mit ..... Actien, jede zu zweihundert Thalern Preuß. Courant, betheiligen zu wollen und verpflichte ..... hierdurch vorbenannte Zahl von Actien, oder so viel ..... davon zugeschrieben wird, unter den in dem Prospectus d. d. Minden, den 18. Juni 1836 festegestellten Bedingungen zu übernehmen.

..... den .....ten ..... 183....."

2.2.2. Gründung und Konzessionierung der Coeln-Mindener Eisenbahngesellschaft

Nur wenige Jahre vergingen, bis eine völlig neue Situation entstand. In dieser Zeit verdichtete sich das Eisenbahnnetz in den deutschen Staaten, und Preußen schloss 1841 Staatsverträge mit dem Königreich Hannover, dem Großherzogtum Braunschweig und dem Fürstentum Schaumburg-Lippe, um das fehlende Teilstück der Strecke Ruhrgebiet-Berlin bauen zu können.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft in Köln bot sich an, die Strecke zu bauen. Aber die Bedingungen des Staates wurden von der Gesellschaft nicht angenommen. Deshalb bildete sich in Köln durch die Initiative des Unternehmers David Hansemann aus Aachen die „Ostrheinische Eisenbahngesellschaft", die ihren Namen auf Wunsch des Kronprinzen Wilhelm in „Coeln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft" umwandelte.

„Köln 5. Januar.

Die im vergangenen Jahre hier zusammengetretene Ost-Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, welche die Erbauung einer Eisenbahn von Köln bis Minden beabsichtigt, hat die Allerhöchste Bestätigung erhalten. Die Bahn soll indeß nicht den Namen „Ost-Rheinische", sondern „Köln-Mindener" führen. Zur Wahl der Direktion und des Administrations-Raths ist nunmehr auf den 6. Februar eine General-Versammlung in Köln anberaumt. Treten nicht unvorhergesehen Hindernisse ein, so wird binnen weniger Jahren der Schienenweg Berlin und Köln in Verbindung bringen, was um so mehr zu erwarten steht, als die hannoverschen Behörden zu der Vollendung des großen Unternehmens kräftig mitzuwirken, dem diesseitigen Königl. Commisarius versprochen haben."

[Die Fama, Beilage zum Mindener Sonntagsblatt, 3. Stück, 1844.]

Der König von Preußen erteilte der Gesellschaft am 18. Dezember 1843 die Konzession:

„Concessions= und Bestätigungs=Urkunde für die Köln=Mindener Eisenbahn=Gesellschaft.

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden, König von Preußen ec.ec.

Nachdem von der unterm 21. August 1837 bestätigten Rhein-Weser-Eisenbahn-Actiengesellschaft das von ihr eingeleitete Unternehmen einer Eisenbahn zur Verbindung des Rheins mit der Weser aufgegeben und nunmehr anderweitig nach Inhalt des anliegenden Notarial-Actes vom 9. October d.J. zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden eine anonyme Gesellschaft mit einem Grund-Capital von dreizehn Millionen Thaler gebildet worden ist, wollen Wir hierdurch zur Ausführung dieser Eisenbahn, welche von Deutz ausgehen, bei Duisburg die Ruhr überschreiten und nach der Landesgrenze bei Minden zum Anschlusse an die von Hannover dorthin zu bauende Eisenbahn geführt werden soll, Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilen (...) im Anerkenntnisse der Wichtigkeit der obenbezeichneten Eisenbahn-Verbindung für die allgemeinen Landes-Interessen, für die Zinsen des Actien-Capitals (...), und zwar zum Satze von Drei und Ein halb Procent, unter den in den Statuten erhaltenen nähern Bestimmungen und Bedingungen die Garantie des Staates hierdurch bewilligen (...).

Gegeben Charlottenburg, den 18. December 1843“

[Die Fama, Beilage zum Mindener Sonntagsblatt, 3. Stück, 1844.]

Die Fama.

Beilage zum 3. Stück des Mindener Sonntagsblatts. 1844.

Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Nachdem von der unterm 21. August 1837 bestätigten Rhein-Weser-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft das von ihr eingeleitete Unternehmen einer Eisenbahn zur Verbindung des Rheins mit der Weser aufgegeben und nunmehr anderweitig nach Inhalt des anliegenden Notarial-Actes vom 9. October d. J. zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden eine anonyme Gesellschaft mit einem Grund-Capital von dreizehn Millionen Thaler gebildet worden ist, wollen Wir hierdurch zur Ausführung dieser Eisenbahn, welche von Deutz ausgehen, bei Duisburg die Ruhr überschreiten und nach der Landesgrenze bei Minden zum Anschlusse an die von Hannover dorthin zu bauende Eisenbahn geführt werden soll, Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilen, zugleich auch hiermit, nach der Bestimmung des Art. 37 des Handels-Gesetzbuches Unserer Rheinprovinz die eben gedachte Gesellschaft mit der Benennung: »Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft« als eine anonyme Gesellschaft bestätigen, und deren Statuten, wie solche auf Grund der Seitens Unseres Finanz-Ministers gepflogenen Verhandlungen in dem erwähnten Notarial-Acte vom 9. October d. J. festgestellt worden sind, mit der Maßgabe:

zu §. 20, daß die Amortisation der hierin gedachten Documente nicht von der Direction selbst, sondern, auf Grund des von ihr nach §§. 20 und 30 veranlaßten Aufgebotes, von Unserem Landgerichte in Köln auszusprechen ist.

zu §. 30, daß im Fall des Eingehens der »Allgemeinen Preußischen Zeitung«, statt ihrer eine andere in Berlin erscheinende Zeitung gewählt werden muß;

zu §§. 40 und 60, daß die darin erwähnten, von der Direction selbst, durch einen nach §. 72 zu unterzeichnenden Vermerk wieder in Cours gesetzt werden dürfen,

in allen Punkten genehmigen, indem Wir insbesondere, im Anerkenntnisse der Wichtigkeit der obenbezeichneten Eisenbahn-Verbindung für die allgemeinen Landes-Interessen, für die Zinsen des Actien-Capitals wie dasselbe im §. 9 der Statuten vorläufig angenommen worden und demnächst in Gemäßheit des §. 15 definitiv festgestellt werden wird, und zwar zum Satze von Drei und Ein halb Procent, unter den in den Statuten enthaltenen nähern Bestimmungen und Bedingungen die Garantie des Staates hierdurch bewilligen.

Zugleich bestimmen Wir, daß, so weit nicht in den eben erwähnten Statuten besondere Festsetzungen getroffen werden, die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation nebst den besonderen Bestimmungen und Maßgaben, welche in dem am 10. April 1841 mit der Königlichen Hannoverschen und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung wegen der Herstellung einer Eisenbahn von Magdeburg über Braunschweig und Hannover nach Minden abgeschlossenen Staats-Vertrages (Gesetzsammlung für 1842, Seite 46 folgende) hinsichtlich der Strecke von Minden bis zur Landesgrenze enthalten sind, auf die vorgedachte Eisenbahn-Unternehmung Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Concessions- und Bestätigungs-Urkunde soll nebst den in dem mehrerwähnten Notarial-Acte vom 9. October d. J. enthaltenen Statuten durch die Gesetzsammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben Charlottenburg, den 18. December 1843.

Köln, 5. Januar. Die im vergangenen Jahre hier zusammengetretene Ost-Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, welche die Erbauung einer Eisenbahn von Köln bis Minden beabsichtigt, hat die Allerhöchste Bestätigung erhalten. Die Bahn soll indeß nicht den Namen »Ost-Rheinische,« sondern »Köln-Mindener« führen. Zur Wahl der Direktion und des Administrations-Raths ist nunmehr auf den 6. Februar c. eine General-Versammlung in Köln anberaumt. Treten nicht unvorhergesehene Hindernisse ein, so wird binnen wenigen Jahren der Schienenweg Berlin und Köln in Verbindung bringen, was um so mehr zu erwarten steht, als die hannoverschen Behörden zu der Vollendung des großen Unternehmens kräftig mitzuwirken, dem diesseitigen Königl. Commissarius versprochen haben.

[Aus: Mindener Museum (Hg.): Köln-Mindener Eisenbahn. Eine Dokumentation für die Schule, Minden 1987, S. 53.]

Verkleinerter Prämienanteilschein der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft von 1871:

100 Thaler

Serie [illegible] 3½ % № [illegible]

PRÄMIEN-ANTHEILS-SCHEIN

über

Einhundert Thaler

im 20-Millionen

an

Zwanzig Millionen Thaler Nominal

Coupons-Bogen ausgeliefert 1898

der auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums Sr. Majestät des Königs von Preussen vom 4. September 1869 (G.-S., pag. 1065) emittirten 3½-prozentigen Prioritäts-Anleihe der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft

unter Administration der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Inhaber dieses Prämien-Antheilsscheins hat nach Verhältniss eines Kapitalbetrages von Hundert Thalern Antheil an denjenigen Annuitätszahlungen, welche laut untenstehender Deposital-Verschreibung die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft übernommen hat.

Diese Annuitäten mit den in dem Allerhöchsten Privilegium Sr. Majestät des Königs von Preussen vom 4. September 1869 beschriebenen Vorzugsrechten sind in ihrer Gesammtheit ausschliesslich und vollständig dazu bestimmt, für die Inhaber der Prämien-Antheilsscheine zur Verzinsung mit 3½ vom Hundert für das Jahr und Rückzahlung des Kapitals nebst Prämien im Wege der Verloosung in Gemässheit der umstehenden Vertragsurkunde vom 3. Februar 1871 und des beigefügten Prämien- und Tilgungsplanes verwendet zu werden.

Die Zahlung der Zinsen in halbjährlichen Terminen am 1. April und am 1. October jeden Jahres gegen Rückgabe des fälligen Zins-Coupons, ebenso die planmässige Auszahlung der Kapitalbeträge nebst Prämien gegen Ausbändigung der Antheilsscheine wird aus den von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft jedes Mal eingezahlten Annuitäten bewirkt

in *Hamburg* . . bei der Norddeutschen Bank,
in *Berlin* . . . bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in – . . . . bei S. Bleichröder,
in *Frankfurt a/M.* bei M. A. von Rothschild & Söhne,
in *Cöln* . . . . bei Sal. Oppenheim jr. & Co.

Gezogene Serien und Prämien werden sofort nach der jedesmaligen Ziehung durch die von der Administration bestimmten, an den Orten der Zahlstellen erscheinenden öffentlichen Blätter bekannt gemacht.

Mit den Einlösungsterminen hört die Verzinsung der ausgeloosten Antheilsscheine auf.

Den Antheilsscheinen sind Zins-Coupons für 28 Jahre beigefügt, nach deren Ablauf die zweite Serie von Zins-Coupons bei den vorgenannten Zinszahlstellen an den Inhaber des Antheilsscheines gegen Vorzeigung des letzteren ausgegeben wird.

Zur Aufsicht über die planmässige Verwendung der eingezahlten Annuitäten, so wie über die laut Deposital-Verschreibung der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft hinterlegten Prioritäts-Obligationen, ist die in dem umstehenden Vertrag bezeichnete Administration eingesetzt.

Hamburg, den 3. Februar 1871.

Norddeutsche Bank in Hamburg.

Eingetr. im Lagerbuche der Administration sub Fol. [illegible]

Deposital-Verschreibung.

Nachdem die Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin durch Vertrag vom heutigen Tage von zum Zwanzig Millionen Thaler der auf Grund des Allerhöchsten Privilegii vom 4. September 1869 (G. S. pag. 1065) emittirten 4½-prozentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft übernommen und die betreffenden Prioritäts-Obligationen nebst Zins-Coupons und Talons resp. die dafür ausgestellten Interimsscheine bei uns hinterlegt hat, bestätigen wir hierdurch, dass wir auf Grund des vorgedachten Vertrages auf die hinterlegten Papiere vom 1. October 1870 ab an Zinsen 4½ Procent, gerechnet von vier und von halb Procent pro anno und vom 1. April 1875 ab an Zinsen und Amortisation zusammen 5, gerechnet fünf Procent pro anno bis zur vollständigen Tilgung der Anleihe in Berlin an die Direction der Disconto-Gesellschaft oder an den Rechtsnachfolger derselben vertragsmässig baar zu zahlen verpflichtet sind und für die Direction der Disconto-Gesellschaft resp. für den Rechtsnachfolger derselben die vorgedachten Prioritäts-Obligationen nebst Zins-Coupons und Talons resp. die dafür ausgestellten Interimsscheine in Verwahrung genommen haben, mit der Bestimmung, dass dieselben bei uns hinterlegt bleiben müssen, bis sie durch die obigen Baarzahlungen successive eingelöst und freigegeben sein werden.

Cöln, den 2. Februar 1871.

Die Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.
ex. W. Jenny. ex. Kühlwetter.

[Aus: Mindener Museum (Hg.): Köln-Mindener Eisenbahn. Eine Dokumentation für die Schule, Minden 1987, S. 67.]