

VI.

Ausführung des Plans.

§. 67. Industrie und Gewerbethätigkeit haben nirgends einen solchen Aufschwung genommen, solche Fortschritte gemacht und so augenscheinlich auf die Entwicklung der intensiven Volkskraft eingewirkt, als in England während der letztverflossenen 60 oder 70 Jahre.

Allerdings hat die glückliche Handelslage dieses abgeschlossenen Inselreichs, sein großer Reichthum an schätzbaren Naturproducten und seine eigenthümliche Verfassung viel zu dieser Entwicklung beigetragen, die allen andern Ländern weit vorangeschritten, und noch immer im Fortschreiten begriffen ist; Jahrhunderte aber, welche England durchlief, ohne in Erfindsamkeit und Betriebsamkeit anderen Ländern merklich vorzueilen, beweisen, daß auch dort die Kräfte schlummerten, und man erst von dem Augenblicke an rasch von einer Bervollkommnung zur andern fortging, als der Sinn dafür einmal erwacht, und unterstützt von den Wissenschaften, ungehemmt durch die Verfassung, unter den Einwohnern selbst, und auf diese Weise in kurzem über das ganze Land und über alle Gewerbszweige verbreitet war.

Von diesem Zeitpunkte an entstanden täglich neue Anlagen und Unternehmungen, täglich vermehrte sich die Zahl nützlicher Erfindungen und Verbesserungen im Gebiete der Mechanik, Chemie und Physik; die Technologie bildete sich aus, und die Wissenschaften und Künste gingen Hand in Hand mit der fortschreitenden Cultur und Industrie.

Nicht selten wird die Behauptung ausgesprochen, es seien die Capitalien der Engländer allein, welche die Fabriken so blühend und große Unternehmungen möglich machen; aber man bedenkt dabei nicht, daß diese Capitalien von Anfang an keineswegs vorhanden waren; daß sie durch Handel und Industrie erst erworben werden mußten. England war vormals, ehe es in der Betriebsamkeit die Quelle des Reichthums entdeckte, nicht wohlhabender als andere Länder, und noch jetzt muß jeder Thaler verdient und oft mühsam verdient werden; aber die Bewohner sind unermüdet beschäftigt, ihre Gewerbe nach den Fortschritten, welche die Wissenschaften täglich bei ihnen machen, zu verbessern, und aus der Vervollkommnung ihren Gewinn zu ziehen.

Jener Geist des Fortschreitens war es, welcher von selbst das Bestreben erzeugte, die Hindernisse zu beseitigen oder zu vermindern, die der freieren Entwicklung der Kräfte sich entgegenstellten. Man überzeugte sich, daß es keine wichtigere Grundlage und Stütze des Handels und der Gewerbe gebe, als den freien und ungehinderten Verkehr im Inneren des Landes, und war nun, mit Aufwendung aller dem menschlichen Geiste zu Gebote stehenden Kräfte und Mittel, darauf bedacht, den Zustand der innern Communication und aller damit in Verbindung stehenden Anlagen bis zu dem Grade der erdenklichsten Zweckmäßigkeit zu vervollkommen. Die Verbesserung der Straßen und Wege, die Schiffbarmachung der Flüsse, die Anlegung unzähliger Canäle, die Dampfschiffahrt und die Eisenbahnen verdanken diesem Bestreben ihre bewundernswürdigen Fortschritte. Fragt man gleichwohl nach den Mitteln, durch welche solche Resultate geschaffen wurden, so bemerkt man nur selten die unmittelbare Einwirkung der Staatsgewalt-

ten; nirgends waren es die Fonds der Staatscassen, durch deren Hülfe Fabriken und Manufacturen, Canäle, Chausseen, Eisenbahnen, Brücken, Dämme, Docks, Häfen, Leuchthürme und so viele bewunderte Anlagen und Bauwerke entstanden. Alles ging und geht aus Privat-Unternehmungen hervor; Alles was wir an England bewundern, von ihm lernen und für uns benutzen, dieses Alles sind die Früchte des Fortstrebens seiner Bewohner, und dieses Streben giebt täglich neuen Erfindungen und Schöpfungen ihr Dasein.

Derselbe Geist, dieselbe Kostlosigkeit in Erfindungen und Unternehmungen aller Art, welche England unter den handeltreibenden Völkern so hochstellt und die übereinstimmende Handlungsweise seiner Regierung bezeichnet, hat sich vom Mutterlande auch auf dessen vormalige Colonien, die Vereinigten Staaten von Nordamerica, verpflanzt. Wie in England, erblickt man auch dort täglich neue großartige Unternehmungen, die der Staat nicht selbst betreibt, vielmehr nur beschützt und fördert; die Gewerbe schreiten unaufhaltsam fort, und haben schon viele Staaten Europa's hinter sich gelassen, in welchen die Cultur seit Jahrhunderten wohnte, als jener junge Staat des neuen Welttheils nur noch Wilde und Raubthiere zu seinen Bewohnern zählte.

Frankreich folgt demselben Wege, den England eingeschlagen hat, und trotz der innern und äußern Kämpfe, welche seit 40 Jahren unaufhörlich sich erneuerten, eilt seine Industrie doch mit raschen Schritten vorwärts. Auch dort gehen die größten Unternehmungen, z. B. Canäle, Brücken, Eisenbahnen und andere Anstalten zur Beförderung der Gewerbe und des innern Verkehrs, nicht un-

mittelbar von der Regierung aus, vielmehr überläßt diese ihre Ausführung der Speculation und Thätigkeit der Einwohner.

§. 68. Wenn wir von jenen Ländern, wo seit nicht langen Jahren die Industrie einen höhern Schwung genommen, als in Jahrhunderten zuvor, den Blick auf Deutschland und vorzugsweise auf unsere Länder richten, so zeigen sich freilich große Verschiedenheiten in Allem, was auf Gewerthätigkeit Bezug hat. Dennoch haben wir kein Recht, uns zu beklagen, daß etwa die Natur diese Gegenden stiefmütterlich ausgestattet und ihre besten Gaben uns versagt hätte. Sie legte in ihren Boden den Keim zu vielfältigen schätzbaren Erzeugnissen und segnete sie mit manchen Producten, die jene Länder weniger, als wir die ihrigen, zu entbehren vermögen; sie gab das Nothwendigste reichlich, des Nützlichen Vieles, und beinah alles das, durch dessen Besitz die Unabhängigkeit von Andern begründet wird. Sind wir dennoch zurückgeblieben, so liegt die Schuld davon theils in Hemmungen und Beschwernissen, welche den Handel nicht allein in andern Ländern, sondern in Deutschland selbst bedrücken, theils in Ansichten und Vorurtheilen, die bis jetzt verhinderten, denselben Weg einzuschlagen, auf welchem Andere uns vorangeeilt sind.

Dasselbe Mittel, welches Englands Handel und Gewerbefleiß hob, höchstmögliche Erleichterung des Verkehrs im Innern und nach Außen, ist hier der Aufmerksamkeit und Anstrengung in gleichem Maaße werth, wie dort, kann aber auch hier nur auf demselben Wege, den England einschlug, vollständig erreicht werden. In der jetzigen, in Deutschland fast noch allgemein verbreiteten Ansicht, daß große Unternehmungen aller Art, und sogar diejenigen, welche Bervoll-

Kommung der innern Communicationen und Belebung der Gewerbsthätigkeit bezwecken, ausschließlich von den Regierungen, und bloß durch die Fonds der Staats-Cassen zur Ausführung gebracht werden können und sollen, liegt mindestens eben so viel Irrthum, als Vorurtheil und Unbilligkeit. Irrig ist sie, wie das Beispiel anderer Länder überzeugend nachgewiesen; vorurtheilsvoll, weil der Versuch, Unternehmungen solcher Art durch Privat-Vereinigungen zu Stände zu bringen, niemals gemacht und jene Ansicht also auch durch kein Mißlingen bestätigt worden ist; unbillig endlich, weil man verlangt, daß alle Gegenden und Bewohner des Staats, indem sie zu den Lasten des Staats ihre Beiträge liefern, auch gemeinsam zu den Kosten solcher Unternehmungen beisteuern sollen, durch welche mehr oder weniger doch nur die Interessen einzelner Gegenden und Classen befördert, die ihrigen aber vielleicht überall nicht, oder nur im weit unbedeutendern Maasse berücksichtigt werden. Am stärksten tritt die Unbilligkeit einer solchen Ansicht bei Straßen, Brücken, Häfen und ähnlichen Anlagen hervor, deren Erfolge vorzugsweise nur Theilen des Ganzen zu Gute kommen, und vermehrt sich gewöhnlich in dem Maasse, als sie in einem größern Staate angetroffen wird, wo der Natur der Sache zufolge stets nur einzelne Gegenden den Vortheil ziehen. Wenn einigen Provinzen der Vorzug zu Theil wurde, ihre Straßen und Wege durch die Beiträge Aller vollendet zu sehen, andere aber dergleichen Vortheile nicht besitzen, wenn auf ihnen vielleicht noch die Last der Erbauung und Unterhaltung kostbarer Dämme, Deiche und sonstiger Vorrichtungen ruht, und sie dabei von jenen nicht unterstützt werden, so kann das Gefühl, ungleich belastet und vernachlässigt zu sein, nur zu sehr genährt wer-

den. Bei dem Allen erscheint die richtige Vertheilung solcher Vorzüge und Lasten unter die verschiedenen Gegenden und Classen unstreitig als eine der schwierigsten Aufgaben, und grade aus diesem Grunde eignen sich Unternehmungen und Verbesserungen, deren Vortheile nicht Allen in gleichem Maaße zu Theil werden können, vor allen andern dazu, der eigenen Anstrengung der Betheiligten überlassen zu werden.

§. 69. Die in diesen Blättern besprochene Anlage wird nicht bloß die Interessen einiger, sondern fast aller Provinzen dieser Staaten unmittelbar befördern, indem sogar Ostfriesland, die entlegenste Gegend Hannovers, dadurch eine eben so schnelle, als wohlfeile Verbindung über Bremen und Hamburg mit den übrigen Theilen des Königreichs erhält.

Ihre Ausführung würde von den Regierungen in die Hände einer Privat-Unternehmung zu legen, und von dieser nach dem zu entwerfenden allgemeinen Plane zu vollenden sein. Die Herbeischaffung der Fonds wäre Sache der Unternehmer. Bedenkt man aber, welche Vortheile dem gesammten Handel und Verkehr gesichert werden, daß dabei nicht bloß die Interessen unserer Länder, sondern eben sowohl diejenigen der Hansestädte im Spiele, und wir, wie sie, durch Umstände dahin gekommen sind, nur mit solchen durchgreifenden Maaßregeln den Verlust der wichtigsten Interessen und Vorzüge verhüten zu können; — ist es keinem Zweifel unterworfen, daß die Anlage-Capitalien sichern und reichlichen Gewinn abwerfen werden, Verluste aber, grade bei einem Unternehmen dieser Art, da solches auf der unwandelbarsten Grundlage, dem täglichen Verkehr im Leben, gegründet, mit den wichtigsten

Interessen dieser Länder und deren Regierungen verknüpft ist, also bessere Garantien darbietet, als die mehrsten Unternehmungen in fremden Staatspapieren — nicht zu fürchten sind; so wird auch mit Zuversicht darauf zu rechnen sein, daß aus Mangel der nöthigen Geldmittel der Plan nicht scheitern werde. In England, wo der Handel und die Gewerbe schon ungeheure Capitalien beschäftigen, fehlt es gleichwohl nie an solchen bei neuen Unternehmungen dieser Art, und sollten sie auch zu den allerkostspieligsten gehören. Das meiste Vertrauen genießen die Eisenbahnen; man darf sich daher nicht wundern, daß z. B. das Anlage-Capital von fünf Millionen Thalern bloß für die Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester ohne Schwierigkeit zusammengebracht wurde, wenn gleich zwischen beiden Städten schon einer der vorzüglichsten Canäle Englands bestand.

Da die hiesige Anlage eine Ausdehnung von 50 Meilen begreift und nach verschiedenen Richtungen führt, so möchte die Frage entstehen, ob die Ausführung nur einer einzigen Gesellschaft von Unternehmern, oder ob sie nicht besser, in mehrere Abschnitte getheilt, verschiedenen Gesellschaften übertragen werden möchte? Wahrscheinlich würde die Ausführung durch eine Trennung erleichtert und beschleunigt, und um so zweckmäßiger ins Werk gerichtet, diese Trennung aber, in dem Maaße, daß eine Gesellschaft die Bahn auf Hamburg und Lübeck, die zweite Gesellschaft hingegen die Bahn auf Bremen übernehme, ohne Schwierigkeit ausgeführt werden können.

Von den Bewohnern der freien Hanse-Städte ließe sich zugleich erwarten, daß sie, in Betracht der unter ihnen selbst bestehenden Concurrrenz-Verhältnisse, diejenige

Unternehmung, bei welcher ihr specielles Handelsinteresse zunächst in Frage steht, mit Geld und andern Mitteln vorzugsweise unterstützen würden.

§. 70. Die Bildung und Constituirung von Actien-Gesellschaften für Zwecke, wie der gegenwärtige, kann auf verschiedene Weise stattfinden. Entweder übernehmen Einzelne das Anlage-Capital und die Ausführung für alleinige Rechnung, leihen die Gelder auf eigenen Credit an, und gewähren den Darleihern bestimmte Procente oder Antheile am Ertrage; oder es vereinigen sich mehrere, welche das Anlage-Capital durch Unterzeichnungen decken, und den Darleihern verhältnißmäßige Theilnahme am Gewinne und an der Verwaltung zusichern. In jedem Falle muß, wie sich von selbst versteht, zuerst die Genehmigung der Regierungen eingeholt, und ein förmlicher Vertrag, in welchem die gegenseitigen Bedingungen ausführlich zu bezeichnen sind, abgeschlossen werden.

Zu den wesentlichsten Punkten einer solchen Vereinbarung gehören: genaue Festsetzung der Richtung, so wie der Construction der Bahn; Art und Dauer der Ausführung, Wahl der Materialien und Bestimmung der Punkte, von welchen sie entnommen werden sollen, Erwerbung des erforderlichen Terrains gegen zu leistende Entschädigung, so wie Ueberlassung der vorhandenen Straßen, dazu gehöriger Brücken, Gebäude und Anlagen von Seiten der Regierungen, Zusicherungen der letzteren hinsichtlich neu entstehender Anlagen ähnlicher Art, Bestimmungen über den Gebrauch der Bahn, die Frachtkosten, die Vertheilung der Dividenden der Actionairs und die successive Abtragung des Anlage-Capitals, Organisation der von den Unternehmern zu führenden Verwaltung, obere Aufsicht

über selbige von Seiten der Regierungen, Festsetzung der öffentlichen Abgaben, welche von den auf der Bahn zu transportirenden Gütern zu entrichten sind, so wie der damit in Verbindung stehenden Niederlage-Einrichtungen u. s. w.

Wenn ein Plan dieser Art in England zuerst in Frage kommt, so treten gewöhnlich Capitalisten, oder Mitglieder des Handels- oder Fabrikstandes zusammen, berathen die Gründe und Vortheile des Unternehmens, und entscheiden hiernach über die Nützlichkeit oder Unrätlichkeit der Ausführung. Sobald für das erstere entschieden worden ist, werden vorläufige Unterzeichnungen zu den Kosten gesammelt, die Pläne und Anschläge entworfen, und bei dem Parlamente die nöthigen Schritte gethan, um das Privilegium zur Ausführung zu erlangen. Ist letzteres erfolgt, so erwählen sämmtliche Unterzeichner einen Ausschuß aus ihrer Mitte, welchem die Leitung der ganzen Angelegenheit übertragen wird. Eben solche Ausschüsse führen auch später die Verwaltung auf den Grund der von sämmtlichen Actionairs ihnen ertheilten Instruktionen. Letztere versammeln sich dagegen entweder zu bestimmten Zeiten, oder auf vorgängige Berufung des Ausschusses, und entscheiden über alle, das Interesse der Unternehmung betreffende Punkte nach Stimmenmehrheit, wobei die Regel gilt, daß jedem Actien-Inhaber so viele Stimmen, als er Actien besitzt, angerechnet werden.

Diese ganze Verfahrensweise erscheint in allen Beziehungen als sehr angemessen und zweckmäßig. Beim Eingehen auf den hier vorgeschlagenen Plan würde ungefähr in der nämlichen Art zu verfahren, und also auch die erste Einleitung damit zu treffen sein, daß eine Ge-

ellschaft von Privat-Personen sich an die Spitze der Sache zu stellen, und bei den Regierungen um die Genehmigung des allgemeinen Project's, so wie um Eröffnung einer Unterhandlung über die nähern Bedingungen nachzusuchen hätte.

Gewöhnlich sind es einzelne Personen, bei welchen großartige Ideen, wie diese, zuerst Eingang finden, Personen, welche mit tiefem Einsichten, rasche Thätigkeit und wahres patriotisches Streben vereinigen, und die solche Ideen nicht bloß mit vorübergehendem Interesse betrachten, sondern sich berufen fühlen, sie zu verwirklichen und ins practische Leben einzuführen. Männer dieser Gattung fehlen uns eben so wenig, als die materiellen Erfordernisse aller Art, welche die Ausführung erforderlich macht.

Möchten die Regierungen sich nun bewogen finden, das hier vorgelegte Project der genauern Prüfung zu unterziehen, und möchten ihnen, wenn sie dasselbe als dem Wohl des Allgemeinen zuträglich erkennen, dann die Bemühungen des Publicums entgegenkommen. Werden diese Erwartungen erfüllt, so werden wir vielleicht in Jahr und Tag schon Gelegenheit haben, die großartigen Erfolge einer Eisenbahn aus eigener Anschauung hier kennen zu lernen.