










1849 - 1853	1853 - 1856	1856 - 1858	1859 - 1863
 Wernich	 Wiebe	 Offermann	 Eger
1863 - 1867	1867 - 1874	1874 - 1881	1881 - 1898
 Maybach	 V. Mahrt	 Wex	 Pape
1898 - 1903	1903 - 1905	1905 - 1908	seit April 1908
 Naumann	 Schulze-Nickel	 Krueger	 Pedell
Voritzende und Präsidenten der Königlich Eisenbahndirektion Bromberg			

Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn.

Von
Regierungsrat Dr. BORN,
Bromberg.

Mit einer Karte und einer Tafel.

SONDERABDRUCK
aus
"ARCHIV FÜR EISENBAUWESEN"
1911, Heft 4-6.
Verlag von Julius Springer in Berlin.



Einleitung.

Flächengröße, Bevölkerung und Verkehrsverhältnisse der östlichen Provinzen vor 1850.

Als gegen Ende der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts der Plan auftauchte, den Osten des Königreichs Preußen durch eine Eisenbahn mit den übrigen Teilen zu verbinden, umfaßte die Monarchie 288 456 qkm und hatte beinahe 14 Millionen Einwohner. Bei der eigenartigen, langgestreckten, geographischen Lage des Landes waren die wirtschaftlichen Verhältnisse im Osten und Westen durchaus verschieden. Besonders befanden sich die Landesteile östlich der Weichsel in einer gewissen Abgeschlossenheit. Aber außer der damaligen Provinz Preußen unterschieden sich auch Posen und Pommern wesentlich von Schlesien, Brandenburg, Sachsen und besonders von Rheinland und Westfalen durch Zahl und Charakter, Bedürfnisse und Erwerbsart ihrer Bewohner.

Die Provinz Preußen, von den acht Provinzen des Staates die größte, machte mit einem Flächenraum von 66 839 qkm mehr als $\frac{1}{5}$ der Monarchie aus, beherbergte dagegen mit etwas über 2 Millionen Menschen nur $\frac{1}{7}$ der Gesamtbevölkerung¹⁾. Sie umfaßte das flache Küstenland, in dem die Weichsel, der Niemen, der Pregel in die Ostsee mündeten. Gebirge fehlen ganz, nur bei Danzig, nach der Grenze von Pommern zu und im südlichen Teil von Ostpreußen finden sich Landrücken²⁾. Die Provinz zerfiel damals in zwei, jetzt zu eigenen Provinzen erhobene Teile, Ost- und Westpreußen, mit den Regierungsbezirken Königsberg, Gumbinnen und Danzig, Marienwerder. Der östlichste, Gumbinnen, 16 420 qkm groß mit etwa 540 000 Einwohnern, also 330 auf 10 qkm, umfaßte das alte, von Deutschen, Litauern, Masuren bewohnte Litauen und stieß an das Kurische Haff. Die größte

¹⁾ Die Angaben über Flächengröße und Einwohnerzahl der Ostprovinzen sind in der Anlage I zusammengestellt.

²⁾ Fast 18,5 % des Landes waren Wiese und Weide, 19,15 % unbebautes Land. Siehe Anlage II.

1305/11

Stadt, Tilsit, zählte noch nicht 12 000 Einwohner, und mancher landrätliche Kreis enthielt überhaupt keine Stadt. Die einfachen Bedürfnisse des Lebens erforderten nur geringe, gewerbliche Tätigkeit; Ackerbau war die ganz allgemeine Beschäftigung der Bewohner. Trotz vieler kleinen Besitzungen freier Eigentümer war fast das ganze Land Domäne; es gab nur wenige große Rittergüter. Der meist fruchtbare Boden trug Weizen.

Auch im Regierungsbezirk Königsberg, der, 22 473 qkm groß, mit 730 000 Seelen, 324 auf 10 qkm, das eigentliche Altpreußen umfaßte, war der Landbau die Hauptbeschäftigung, daneben aber hatte der Handel des Küstenlandes auch andere Verhältnisse geschaffen. Königsberg mit mehr als 60 000 Einwohnern beherrschte wirtschaftlich und geistig den ganzen Bezirk. Memel, Braunsberg hatten 7000 bis 8000 Einwohner. Auf dem Lande überwogen hier nicht die Domänen, da viel großer Grundbesitz ansässig war. Wenig bewohnte Waldungen bedeckten große Teile des Landes. In den Küstenstädten war ein reger Handel, gegen den das Gewerbe zurücktrat. Memel war seit Jahrhunderten Ausfuhrort für Holz, Memel und Königsberg führten viel russische Erzeugnisse ein und standen mit England seit langem in Geschäftsverbindung. Ein wichtiger Fabrikationszweig, der einzige, der über die Grenzen hinauswirkte, war die Herstellung von Garn und Leinwand in den vier Kreisen des Ermlandes, Braunsberg, Heilsberg, Rössel, Allenstein.

Der Regierungsbezirk Danzig, nur 8 385 qkm groß, mit 332 667 Einwohnern, also 397 auf 10 qkm, umfaßte die Mündung der Weichsel und das Land westlich davon. An den Ufern des Stromes, der sich in Weichsel und Nogat teilt, in der fruchtbaren Niederung lagen die großen Städte, in denen der Handel blühte. Danzig mit fast 55 000 Einwohnern, damals der Haupthandelspunkt des preußischen Staates an der Ostsee¹⁾, war ein Ausfuhrhafen für Getreide und für die Erzeugnisse Polens, die auf der Weichsel herunterkamen. Elbing hatte 18 000, das alte Marienburg 5 600 Einwohner. Während in diesem Teil 704 Menschen auf 10 qkm kamen, waren die westlichen Gegenden menschenleere, sandige, unfruchtbare, mit Wald bedeckte Landstriche, ohne Städte von einiger Bedeutung. Pr. Stargard war mit 3100 Einwohnern die größte.

Der Regierungsbezirk Marienwerder, 17 588 qkm groß, mit 471 488 Einwohnern, also 268 auf 10 qkm, erstreckte sich an den Ufern der Weichsel entlang, wo Ackerbau und Viehzucht getrieben wurde und die größeren Städte lagen, Thorn mit 8 000, Culm, Graudenz und Marienwerder mit je 5 000 Einwohnern. Die übrigen zahlreichen Städte hatten höchstens 3 000 Seelen. Viele Einwohner des fast in seinem ganzen Umfange erst

¹⁾ Siehe die Übersicht Anlage III.

1773 preußisch gewordenen Landes waren nur der polnischen Sprache mächtig. Neben viel Sand und Heide fand sich nur stellenweise fruchtbarer Boden; die großen Striche östlich und westlich des Weichsaluferlandes waren die am wenigsten bebauten und bewohnten der preußischen Monarchie. Neben dem Handel auf der Weichsel waren Ackerbau und Holzkultur die Haupterwerbszweige; die gewerbliche Tätigkeit war nur gering.

Während die Provinz Preußen im ganzen Getreide, Holz und Vieh abgab, bezog sie ihre Bedürfnisse an Kolonialwaren und Fabrikaten zum größten Teil aus den westlichen Provinzen. Englische Waren und russische Erzeugnisse führten die Häfen Danzig, Elbing, Königsberg, Memel nicht nur für die Provinz Preußen, sondern auch für das gesamte dahinterliegende Binnenland ein. Während sich das Leben in den Städten von dem der übrigen preußischen Städte kaum unterschied, war es im Innern, auf dem Lande, höchst einfach, ja ärmlich. Kartoffeln und Erbsen waren die Hauptnahrungsmittel, dazu Fleisch und Fische. Neben der Viehzucht war die Pferdezucht in einzelnen Gegenden bedeutend¹⁾.

Von der Provinz Pommern lag nur der östliche Teil, der Regierungsbezirk Köslin, mit 343 000 Einwohnern im Verkehrsgebiet der zu erbauenden östlichen Eisenbahn. 241 Einwohner wohnten hier auf 10 qkm. Nur drei Mittelstädte von je etwa 7 000 Einwohnern waren vorhanden, Kolberg, Köslin, Stolp, sonst nur kleinere Orte; auch Rügenwalde hatte nur 4 000 Bewohner. Landbau war die Haupttätigkeit der Bewohner, während in den kleinen Seehäfen wie Kolberg, Rügenwalde, Stolpmünde ein bescheidener Handelsverkehr herrschte. Viel Roggen, aber auch Weizen wurde gebaut. Bei der umfangreichen Schafzucht²⁾ auf den großen Gütern kam viel Wolle in den Handel. Neben der Aufzucht von Rindvieh blühte die Schweinezucht und Federviehzucht, die über das Bedürfnis des Bezirks weit hinausging³⁾. Gleichwohl war die Lebenshaltung des einfachen Mannes auch hier sehr bescheiden. Kartoffeln waren die Hauptnahrung und wurden fast mehr wie in Preußen gebaut.

In der Provinz Posen, 29 542 qkm groß, mit 1 120 000 Menschen, wohnten 379 auf 10 qkm. Dieses Binnenland hatte sehr fruchtbaren Boden, auf dem viel Weizen angebaut wurde. Früher ein Teil Polens, war es in der Ausdehnung des Regierungsbezirks Bromberg bereits 1773 zu Preußen gekommen. Hier in dem Flußgebiet der Netze hatte sich die Regierung Friedrichs des Großen, aber auch später der Einfluß des preußischen Staates

¹⁾ Siehe Anlage IV.

²⁾ Siehe Anlage IV. Bei einem Durchschnitt von 2 935 für ganz Preußen kamen in Pommern 4 596 Schafe auf die Quadratmeile.

³⁾ Über 21 % des Landes waren Wiesen und ständige Weiden. Anlage II.

sehr segensreich erwiesen. Wenn auch die Bevölkerung noch größtenteils polnisch sprach, so war doch überall deutsche Kultur eingedrungen und stellenweise überwiegend. Bromberg mit 7 000 Einwohnern war die bedeutendste Stadt, Gnesen hatte 5 500, Inowrazlaw (Hohensalza) noch nicht 5 000, die übrigen, verhältnismäßig zahlreichen Städte 1 500 bis höchstens 3 000 Einwohner.

In dem südlicheren, größeren Regierungsbezirk Posen, der von der Warthe durchströmt wird, hatte die Stadt und Festung Posen 31 000 Einwohner. Außer Lissa, Rawitsch, Fraustadt, Krotoschin mit je 6 000 bis 8 000 Einwohnern war auch hier eine Menge kleiner Städtchen vorhanden, in denen nur Kleingewerbe getrieben wurde und die zahlreichen Juden den Zwischenhandel zwischen Produzenten und Konsumenten im Innern des Landes abwickelten. Die Bevölkerung dieses erst 1793 preußisch gewordenen und von 1806 bis 1812 zum Herzogtum Warschau gehörenden Landes war größtenteils polnisch, mit Ausnahme der an der schlesischen und märkischen Grenze sitzenden evangelischen deutschen Weber und Tuchmacher, die die ganze Provinz, aber auch die benachbarten Bezirke und früher Polen mit ihren Waren versorgten. Im übrigen wurde in der Provinz Getreidebau und Viehzucht getrieben, auch viel Wolle und Wollwaren hergestellt. Handel in größerem Maßstabe wie in Preußen war kaum vorhanden. Der Kleinhandel und kleine Verkehr wurde von den, den 15. Teil der Bevölkerung ausmachenden Juden besorgt. Nur in Posen und Bromberg war reges gewerbliches Leben.

In den drei Provinzen Preußen, Posen, Pommern überwog bei weitem der Landbau. Mehr als der vierte Teil des dort angebauten Weizens¹⁾ ging in das Ausland. Neben Getreide waren Haupthandelsartikel eigentlich nur noch Holz, Wolle, Vieh²⁾. Unter diesen Umständen waren die Verkehrsstraßen wenig entwickelt. Im Verkehr der östlichen Provinzen mit den westlichen hatten bisher neben dem Seewege zwischen Stettin, Danzig und Königsberg die Binnenwasserstraßen³⁾ eine wichtige Rolle gespielt. Ihre Hauptverkehrsader von Berlin durch die zur Oder führende Kanalverbindung über Cüstrin und weiter durch die Warthe, die Netze, den von Friedrich dem Großen erbauten Bromberger Kanal und die Weichsel abwärts bis Danzig und zu dem Frischen Haff berührte die fruchtbarsten und bewohntesten Landstriche der östlichen Provinzen und vermittelte den Massengüterverkehr von Naturprodukten wie Holz und Getreide westwärts bis zur Elbe und von Kolonialwaren von Hamburg und Stettin ostwärts. Die Wasserstraße

¹⁾ Siehe Anlage V.

²⁾ Siehe Anlage IV.

³⁾ Siehe Anlage VI.

verzweigte sich in der Richtung auf Posen die Warthe aufwärts und in der Richtung auf Thorn und Warschau die Weichsel aufwärts. Die Beförderung der Güter im inneren Verkehr erfolgte zum großen Teil auf den Flüssen Niemen, Pregel, Weichsel, Warthe, Netze und einer Anzahl kleinerer Küsten- und Nebenflüsse. Dazu kam die See- und Küstenschiffahrt.

Die Weichsel war nur bei Thorn überbrückt, aber die Thorner, bei Eisgang wenig zuverlässige, hölzerne Pfahljochbrücke lag ganz außerhalb der Verkehrswege. Um die Weichsel zu überschreiten, war man sonst auf die Fähre angewiesen, deren Betrieb Eisgang und Hochwasser regelmäßig gefährdeten oder unmöglich machten.

An Kunststraßen waren östlich¹⁾ der Oder nur wenige vorhanden. Von Altdamm führte in der Nähe der Küste eine Chaussee über Naugard, Köslin, Stolp nach Danzig. Über Cüstrin lief von Berlin her die alte Königsberger Heerstraße über Landsberg a. W., Friedeberg, Woldenberg, Ruschendorf, Deutsch Krone, Landeck, Schlochau, Konitz, Dirschau, Marienburg, Elbing, Frauenburg, Braunsberg. Von ihr zweigte sich in Ruschendorf die Straße nach Bromberg über Schneidemühl, Wirsitz, Nakel, in Dirschau die Straße nach Danzig über Hohenstein und nach Bromberg über Mewe, Neuenburg, Schwetz, in Elbing nach Pr. Holland ab. Von Cüstrin ging auch die Chaussee nach Posen über Sonnenburg, Schwerin, Pinne aus. Während eine Chaussee von Bromberg nach Inowrazlaw (Hohensalza) vorhanden war, fehlte eine solche zwischen Bromberg und Thorn, Bromberg und Posen, Thorn und Posen. In Ostpreußen gingen von Königsberg Chausseen über Tapiau, Insterburg, Gumbinnen zur russischen Grenze bei Eydtkuhnen und, bei Taplacken abzweigend, über Skaisgirren, Tilsit zur russischen Grenze bei Tauroggen. Schließlich führten noch, abgesehen von kleineren Seitenchausseen, Kunststraßen von Königsberg über Pr. Eylau, Bartenstein nach Ortelsburg und Rastenburg. Daß die Länge der Chausseen, die zahlreiche Städte überhaupt nicht berührten, für die ausgedehnten Landstriche des Ostens unzureichend war, leuchtet um so mehr ein, als die Dichtigkeit der Einwohner im Vergleich zu der der anderen Provinzen durchaus nicht gering war²⁾. Noch im Jahre 1852 kam durchschnittlich ein Kilometer Chaussee auf 15,72 qkm und 922 Einwohner des ganzen preußischen Staates, während diese Zahlen für

Ost- und Westpreußen . .	35,40 qkm	und	1 380 Einwohner,
Posen	33,75	„	1 532 „
Pommern	24,62	„	944 „

waren.

¹⁾ Siehe die Karte.

²⁾ Siehe Anlage VII.

Von der Abgeschlossenheit, in der die kleineren Orte damals lebten, hat man heute kaum noch eine Vorstellung. Es dauerte oft tagelang, ehe die Kunde von selbst wichtigen Ereignissen von einer Stadt zur anderen gelangte oder sich allgemein verbreitete. Zwar bestanden schon in den Jahren 1830 bis 1840 Einrichtungen, die die schnelle Weitergabe von Nachrichten ermöglichten. Wer in jener Zeit in Norddeutschland reiste, konnte an dieser oder jener Stelle Türme sehen, auf denen eine merkwürdige Maschine mit ihren Armen in der Luft arbeitete. Das war der optische Telegraph, der zwischen Berlin und Coblenz Nachrichten übermittelte. Für das große Publikum war er jedoch ohne praktischen Wert, da er nur Staatsdepeschen beförderte.

Das einzige allgemeine Beförderungsmittel der damaligen Zeit zu Lande war das Pferd. Durch Schaffung von gut gebauten Landstraßen wurde diese Beförderungsmöglichkeit den Verhältnissen entsprechend ausgebildet.

Die alten, dem Personen- und Paketverkehr dienenden Postwagen, Diligencen, waren meist schwerfällig und unbequem und hielten sich auf den Stationen stundenlang auf. Neben der Fahrpost bestand eine reitende Post für Briefe. Der Postillon führte sie in einem Felleisen, mit sich das er vor sich auf dem Pferde liegen hatte. Später wurde diese Post in eine Karriolpost verwandelt, bei der der Postillon auf einem kleinen offenen, einspännigen Wagen fuhr. Zwischen nahegelegenen Orten wurde der Verkehr vielfach durch Boten vermittelt, die kleinere Sendungen, wie zum Teil heute noch, als Traglast hin und her beförderten.

Der Güterverkehr zu Lande wurde durch Frachtwagen vermittelt, von denen in der Regel mehrere zusammen reisten. Es waren große, hochaufgestapelte Wagen, mit Leinwand überzogen, unter der die Güter in Stroh verpackt lagen, mit vier oder mehr Pferden bespannt, die meist ein Geläute am Hals trugen. Nebenher schritt im blauen Kittel der Fuhrmann und schwang die Peitsche. Schon früh am Morgen wurde aufgebrochen und tagsüber 6 bis 8 Wegestunden zurückgelegt.

Wenn man die Unbehilflichkeit der Transportmittel, die Unbequemlichkeit und Kostspieligkeit bedenkt, so muß man sich wundern, daß in jener Zeit schon soviel gereist wurde¹⁾.

¹⁾ Vor Eröffnung der Ostbahn 1851 kamen z. B. durch die Stadt Nakel täglich die neunsitzige Personenpost zwischen Berlin und Bromberg, die viersitzige Schnellpost von Berlin nach Bromberg, die neunsitzige Personenpost von Dirschau nach Breslau und außerdem gingen von dort täglich aus eine dreisitzige Personenpost zwischen Nakel und Konitz und eine viersitzige Personenpost zwischen Nakel und Gnesen. Die Posthalterei unterhielt damals 13 Postillone

Von den zu Wagen Reisenden fuhr die oberste Klasse, vornehme und reiche Leute, mit Extrapost, womöglich im eigenen Wagen, dem Postpferde vorgespannt wurden. Die Schnelligkeit der Beförderung richtete sich da wesentlich nach dem in Aussicht stehenden Trinkgeld für den Postillon. Wem die Extrapost zu teuer war, konnte zunächst die gewöhnliche Post benutzen. Bei dieser mußte man sich zeitig einschreiben lassen.

Die alten gewöhnlichen Postwagen waren recht unbequem, etwas besser die sogenannten Eilwagen. Sie hatten bequeme Sitze und man kam leidlich von der Stelle. Jedoch war die gewöhnliche Post recht teuer. Deshalb wählte man, wenn man in Gesellschaft reiste, lieber einen Mietwagen.

Die Schnelligkeit der Beförderung war übrigens genau geregelt und wurde auch im wesentlichen eingehalten. Die Meile wurde gefahren auf chausseierter und nicht chausseierter Straße von den Estafettenposten in 30 und 40 Minuten, von den Schnellposten in 35 und 45 Minuten und von den Personenposten in 40 und 50 Minuten.

Teil I.

Vorgeschichte der Ostbahn.

Kapitel I.

Verhandlungen der Vereinigten ständischen Ausschüsse 1842¹⁾.

Nach Eröffnung der ersten Lokomotivbahn in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835 und der ersten Lokomotivbahn in Preußen zwischen Berlin und Potsdam am 29. Oktober 1838 dauerte es zwölf Jahre, bis zum Oktober 1850, ehe die erste Staatsbahnstrecke Preußens, 9,7 km der Saarbrücker Bahn, dem Betriebe übergeben wurde.

Der Beginn der Vorgeschichte der Ostbahn fällt zusammen mit dem Wechsel der Preussischen Eisenbahnpolitik im Jahre 1842. Das Gesetz vom 3. November 1838 hatte für Preußen den Eisenbahnbau und -betrieb der Privatunternehmung überlassen. Der Staat hatte auf unmittelbare

und etwa 50 Pferde. Rutsch, Chronik von Nakel. Siehe auch Anlage VIII, Abdruck einer Nachweisung aus den Akten der Königlichen Regierung zu Bromberg über den Postverkehr in Posen.

¹⁾ Siehe hierzu G. Fleck im Archiv für Eisenbahnwesen 1897, Studien zur Geschichte des preussischen Eisenbahnwesens, und v. d. Leyen ebenda 1881, Die Verhandlungen der Vereinigten ständischen Ausschüsse usw. S. 1 ff.

furt a. O. — Reppen — Drossen — Kriescht — Landsberg a. W., schließlich Frankfurt a. O. — Lebus — Cüstrin — Landsberg a. W.¹⁾, empfiehlt wegen der Wichtigkeit Cüstrins als Handelsort und Waffenplatz die Linie zwischen Frankfurt und Landsberg über Cüstrin, kommt aber auf den Vorschlag der Denkschrift vom 2. November 1844 zurück, die Ostbahn direkt von Berlin ausgehen zu lassen und so unabhängig von einer fremden Bahn zu machen, der die wesentlichsten Vorteile aus dem Verkehr zufallen mußten. Um Frankfurt a. O. mit der Ostbahn in Verbindung zu bringen, würde für den leichten Güter- und den Personenverkehr eine Pferdebahn nach Cüstrin genügen, da der hauptsächlich zu bewältigende Meßverkehr zur Frankfurter Messe nur zeitweise aufträte. Daß dieser nicht zu unterschätzen war, ist schon daraus zu ersehen, daß er dem Leipziger fast gleichkam, in der Zufuhr der ausländischen Waren aber ihn weit überholte²⁾.

Schon vorher, unterm 23. April 1845, hatte der Staatsminister von Arnim angeregt, ob nicht die Linie von Berlin bis Landsberg a. W. oder Schneidemühl der vorgeschlagenen Richtung folgen, von dort aber sich der Grenze von Pommern nähern und in die Richtung über Konitz auf Dirschau übergehen könnte. Dasselbe Gutachten vom 15. August 1845 behandelt auch diese Frage. Die Geländeschwierigkeiten zwischen Landsberg a. W. und Jastrow zwangen zunächst, die geplante Linie bis Schneidemühl beizubehalten, von da nach Landeck i. Wpr. im Tal der Küddow aufwärts zu gehen und weiter der Linie a) der Denkschrift vom November 1844 zu folgen. Ein Vergleich der Linie Stargard i. P. — Landeck — Dirschau und Berlin — Schneidemühl — Landeck — Dirschau mußte zugunsten des direkten Berliner Weges ausfallen, vom handelspolitischen Standpunkt, weil dadurch der Stettiner Handel gegenüber dem (ausländischen!) Hamburger Handel nach der Netze und nach Posen um etwa 47 Meilen näher gerückt, vom militärischen Standpunkt, weil der wichtige Waffenplatz Cüstrin nicht nur mit dem Osten, sondern auch mit dem Westen in Verbindung gesetzt wurde und die fruchtbare Gegend zwischen Berlin und Kreuz im Kriegsfall mehr materielle Hilfsmittel aufzubringen gestattete, als die von Stargard i. P. ausgehende. Bei einem Vergleich der Strecken Schneidemühl — Landeck — Dirschau und Schneidemühl — Bromberg — Dirschau mußte der Bromberger Linie vom Verkehrsstandpunkte schon wegen der großen Zahl der von ihr berührten oder in ihrem Verkehrsgebiet liegenden größeren Orte der Vorzug gegeben werden, ganz abgesehen davon, daß die Gegenden an der Netze und Weichsel fast doppelt so stark bevölkert und bedeutend ertragreicher waren als das von der Landecker Linie bediente Gebiet.

¹⁾ Siehe die Karte.

²⁾ Siehe Anlage IX.

War so der Bromberger Weg für den inneren Verkehr der vorteilhafteste, so war er es auch für den in der A. K. O. vom 22. Februar 1845 angeregten Plan, eine Verbindung mit Warschau zu schaffen, wofür allerdings Posen oder Danzig vorgesehen, Bromberg unter Beteiligung Thorns aber bei weitem günstiger gelegen war. Militärisch war ja die nördliche entfernt von der Grenze gelegene Linie gesicherter. Der Entfernungsunterschied ist aber einmal nicht so bedeutend, und dann mußte die südliche Linie den Wert der Festung Graudenz und — später einmal durch die Bahn nach Warschau — den Wert und die Streitbarkeit Thorns erhöhen. Die Linie Berlin — Schneidemühl — Bromberg — Dirschau blieb also die empfohlene.

Fast genau schloß sich das Staatsministerium dem Gutachten vom 15. August 1845 an, sowohl wegen der Weiterführung der Bahn nach Rußland als auch wegen der Einbeziehung Frankfurts in die Linie. Es hob insbesondere von neuem die Vorteile der Strecke Berlin — Cüstrin hervor und empfahl von dort nach Frankfurt a. O. eine Zweigbahn mit Pferdebetrieb, weil der im Jahre 1843 begründete Verein seine Bereitwilligkeit, die östliche Bahn zu bauen, zwar immer noch aufrecht erhalten, aber ausdrücklich von der Ausführung der mittleren Linie abhängig gemacht hatte.

Dem Antrag des Staatsministeriums, das mittlere System unverändert zu wählen und eine sich hierfür bildende Gesellschaft mit dem Bau der Hauptlinie und der Zweigbahn Danzig — Dirschau, sowie erforderlichenfalls auch der Pferdebahn Cüstrin — Frankfurt a. O. zu beauftragen und sie zu einer gleichmäßigen Förderung des Baues auf den drei Teilstrecken Berlin — Driesen, Driesen — Dirschau und Dirschau — Königsberg zu verpflichten, damit nicht die einträgliche Strecke Berlin — Driesen zuungunsten der beiden anderen bevorzugt werde, gab die A. K. O. vom 16. Januar 1846 insofern statt, als sie sich für den Bahnweg über Cüstrin, Bromberg, Dirschau entschied. Die weitere Anordnung, eine Eisenbahn mit Dampfbetrieb, wenn irgend möglich, von Frankfurt a. O. nach Cüstrin anzulegen, als Ausgangspunkt der neuen Bahn also nicht Berlin, sondern die Station Frankfurt der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu wählen, enthielt jedoch eine schwerwiegende und wesentliche Abweichung von dem Staatsministerialbeschuß, die in ihren Folgen schließlich die Ausschaltung des Privatunternehmers und die Herstellung der Ostbahn auf Kosten des Staates herbeiführte, obgleich die A. K. O. von neuem hervorhob, daß die Bahn durchaus von einer Privatgesellschaft zu bauen sei.

II. Die Ablehnung der Eisenbahnanleihe im Jahre 1847.

Die durch die Mißernte des Jahres 1846 verstärkte Geldkrise von 1846 und 1847 entzog den Eisenbahnunternehmungen die Gunst des Publi-

kums¹⁾ und ließ es nicht geraten erscheinen, die Ausführung der große Einnahmen nach allgemeiner Ansicht nicht versprechenden Ostbahn durch eine Privatgesellschaft weiter zu betreiben, zumal die eben, unterm 3. März 1846, konzessionierte und am 20. März im Bau begonnene Stargard-Posener Bahn mit so großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, daß der Staat sich veranlaßt sah, durch Zinsgarantie von 3 ½ % und Beteiligung an dem Aktienkapital von 5 Millionen Taler mit einem Siebentel unterstützend einzugreifen. In der Ostbahnfrage ging daher der Staat selbst vor.

Schon die A. K. O. vom 11. Dezember 1845 hatte in Ausführung des Entschlusses, zunächst östlich der Weichsel zu bauen, eine Eisenbahnkommission in Elbing geschaffen, deren Leitung dem Landrat des Kreises Schubin in Posen, Wernich, übertragen wurde.

Um das Ostbahnunternehmen trotz des allgemeinen wirtschaftlichen Rückgangs zu fördern, wollte der Finanzminister Flottwell, wie ein Bericht vom 13. Mai 1846 zeigt, den Eisenbahnfonds in Anspruch nehmen und aus seinen Mitteln sowohl die Brücken und Deiche als auch die anschließenden Teilstrecken bauen, bis die Krisis überwunden wäre und dem als Unternehmer immer noch in Aussicht genommenen Verein dann weitergehende Unterstützung gewährt werden könnte. Wegen der Unsicherheit der Linienführung zwischen Berlin und Dirschau beabsichtigte man, nachdem die A. K. O. vom 16. April 1846 sich für die über das Bergland zwischen dem Drausensee und der Passarge führende, Schlobitten und Mühlhausen i. Ostpr. berührende Linie nach Braunsberg unter Ablehnung der Haffuferbahn erklärt hatte, diesen Teil der Oststrecke zu bauen und in Marienburg zu beginnen²⁾.

Alle diese Pläne und Absichten konnten jedoch nicht verwirklicht werden, weil bei einer sorgsameren Berechnung der erforderlichen Kosten sich ergab, daß der Voranschlag für die Brücken-, Deich- und Strombauten um rund 40 % zu niedrig war. Diese Entdeckung zwang zu einer weiteren Einschränkung, die nur noch die Ausführung der Brücken, Deiche und Dämme und der Eisenbahn zwischen Dirschau und Marienburg mit den Bahnhöfen zuließ.

Unter diesen Umständen glaubte die Regierung ihren bisher peinlich

¹⁾ Eine A. K. O. vom 24. Mai 1844 hatte die Staatsbeamten vor Geschäften mit Eisenbahnpapieren, namentlich Aktienzeichnungen, Aufkaufen von Zusageversicherungsscheinen und Quittungsbogen gewarnt und disziplinarische Abmahnung wie beim Spiel und leichtsinnigen Schuldenmachen angedroht, falls die Beträge über die Mittel des Beamten hinausgingen.

²⁾ Preußisch-Holland hatte sich geweigert, Grund und Boden für die Eisenbahn herzugeben, da es sich von ihr Vorteile nicht versprach. Akten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

eingehaltenen Standpunkt verlassen zu sollen. Die A. K. O. vom 7. November 1846 regte an, den Bau der Bahn nach den Provinzen Ost- und Westpreußen überhaupt auf Staatskosten auszuführen und die Geldmittel von dem einzuberufenden Vereinigten Landtage bewilligen zu lassen. Der Bericht des Staatsministeriums vom 16. März 1847 stimmte dem zu, und die A. K. O. vom 23. März 1847 ordnete eine Vorlage an den Vereinigten Landtag an.

Die Königliche Botschaft vom 28. März 1847 forderte die zum Vereinigten Landtag versammelten Stände auf,

„zum Behuf der Herstellung der großen Preußischen Ostbahn und der damit in Verbindung stehenden Brückenbauten und sonstigen Anlagen die Aufnahme einer aus dem durch Erlaß vom 22. November 1842 bis zum Betrage von jährlich 2 000 000 Talern ausgesetzten Eisenbahnfonds zu verzinsenden und zu tilgenden Staatsanleihe in Erwägung zu nehmen und sich über die dazu nach § 5 der Verordnung über die Bildung des Vereinigten Landtags vom 3. Februar 1847 erforderliche ständische Zustimmung zu erklären,“

und begründete die Übernahme des Baues durch den Staat damit, daß in dem umfassenden, die preußischen Provinzen mit der Hauptstadt und unter sich verbindenden Eisenbahnnetz nach Fertigstellung der Stargard-Posener Eisenbahn nur noch die wichtige Verbindung von Berlin nach Danzig und Königsberg fehle, für ein solches Unternehmen nach den Verhältnissen des Geldmarktes eine Privatgesellschaft sogar unter Beteiligung des Staates in bisheriger Weise sich aber nicht finden lasse, also der Staat selbst für unmittelbare Rechnung den Bau und Betrieb der Bahn übernehmen müsse.

Die eingehende Denkschrift des Finanzministers von Duesberg vom März 1847, der im August 1846 dem Minister Flottwell gefolgt war, schilderte die Entwicklung der Angelegenheit und die bisherige Beteiligung und Sicherung des Staates bei den übrigen Bahnen zwischen Berlin und den Provinzen. Man rechnete mit einer Fertigstellung der Brücken usw. im Jahre 1857 und veranschlagte die Kosten jetzt auf 8 865 000 Taler, während die Bahn Frankfurt a. O. — Cüstrin — Dirschau — Danzig und Königsberg auf 23 887 235 Taler geschätzt war. Dabei waren die Grunderwerbungen zwischen Marienburg und Braunsberg bereits eingeleitet, die Erdarbeiten und Brückenbauten ebenfalls in Angriff genommen, hauptsächlich aber der große Brückenbau bei Dirschau und Marienburg weiter fortgesetzt worden. Für den Fall der Zustimmung zu dem Plan, diese letzte Bahn des großen Netzes von Staatswegen zu bauen, weil, abgesehen

von den allgemeinen Gründen für den Bau der Eisenbahn auf Staatsrechnung, hier wenigstens für eine Reihe von Jahren voraussichtlich auf bedeutende Einnahmeausfälle zu rechnen war, sah die Denkschrift zwei Wege der Geldbeschaffung vor.

Entweder konnten die nötigen Mittel im wesentlichen durch eine Anleihe beschafft werden, deren Verzinsung und Tilgung dem Eisenbahnfonds oblag. Da die Mittel dieses Fonds dazu aber nicht völlig ausreichten, so sollte der Bau vorerst für die Strecke Frankfurt a. O. — Cüstrin — Driesen ausgesetzt bleiben und nur von dem Kreuzpunkt mit der Stargard-Posener Bahn bei Driesen bis Danzig und Königsberg ausgeführt werden; denn auf diese Weise war dann Berlin über Stettin und die Stargard-Posener Bahn mit den östlichen Provinzen Preußen und Posen verbunden. Wenn eine Anleihe die Mittel zum Bau aufbrachte, konnte er sofort kräftig begonnen und spätestens mit dem Bau der Weichsel- und Nogatbrücken, also im Jahre 1857, beendet werden. Der zweite Weg bestand darin, daß ohne Aufnahme einer Anleihe die Mittel allein durch den Eisenbahnfonds aufgebracht wurden, was eine Bauzeit von über 18 Jahren ergab. Es wäre damit nicht nur die Vollendung der Bahn in ziemlich ferne Zukunft gerückt worden, sondern andere Bahnen hätten irgendwelche Unterstützung aus dem Eisenbahnfonds während der ganzen Zeit nicht erhalten können.

Die Verhandlungen des Vereinigten Landtages über die „Aufnahme eines Darlehns zur Ausführung der Preußischen Ostbahn“ fanden in den Sitzungen der Vereinigten Kurien vom 7. bis 9. Juni 1847 statt. Die zweite Abteilung des Landtages hatte dazu ein umfangreiches Gutachten vom 16. Mai 1847 ausgearbeitet, das man den Verhandlungen zugrunde legte. Zunächst wurde die von der Abteilung im Gutachten nicht behandelte, in der Abteilungsverhandlung aber angeregte Frage aufgeworfen, ob die Versammlung sich „überhaupt für befugt halte, die in der Allerhöchsten Botschaft geforderte Zustimmung auszusprechen“. Dieser Punkt war es, der schließlich die Vorlage zu Fall brachte.

Der König hatte es unklar gelassen, ob er eine ständische Vertretung regelmäßig berufen und ob und welche Rechte er ihr bei der Kontrolle des Staatshaushalts einräumen, mit anderen Worten, ob er den Wünschen des Volks nach einer Konstitution in der Form einer ständigen Ständevertretung nachkommen wollte. Nachdem auf die bei der Huldigung in Königsberg 1840 vom Provinziallandtage vorgetragene Bitte um eine allgemeine Landesvertretung nur die ständischen Ausschüsse in Berlin ohne selbständige, eigene Rechte zu gutachtlichen Beratungen versammelt worden waren, betrachteten die ständischen Vertreter jedes Vorgehen der Regierung in der Frage der Landesvertretung mit Mißtrauen. So kam es, daß im Vereinigten Landtage zunächst von einer Seite der, sicherlich von der Mehrheit

geteilte Einwand erhoben wurde, „daß die versammelten Stände nur unter der Voraussetzung eine Anleihe bewilligen könnten, wenn über deren Verwendung ihnen vollständige Rechnung gelegt würde, und daß sie im vorliegenden Falle die Genehmigung nicht erteilen könnten, weil nach der in der Abteilung von dem Finanzminister abgegebenen Erklärung eine solche Rechnungslegung nicht stattfinden solle“, der zwar im letzten Teile nicht zutraf, aber die Entschließung der Versammlung zu Ungunsten der Anleihe beeinflusste. Man versuchte, „das Recht der Anleihebewilligung als Waffe gegen die Regierung zu benutzen, um Zugeständnisse auf anderen Gebieten, insbesondere bei der Erhaltung der Grundlage der ständischen Rechte und der Überwachung des Staatshaushalts, zu erringen“¹⁾. Man wollte die Krone in die Notwendigkeit versetzen, sie zwingen, den Forderungen nach regelmäßiger Einberufung des Vereinigten Landtags nachzugeben, indem man ihr die Mittel vorenthielt, deren sie zur Ausführung ihrer Maßnahmen bedurfte. Diesen Bestrebungen trat der Abgeordnete der Ritterschaft des Kreises Jerichow von Bismarck-Schönhausen scharf entgegen, indem er den Landtag für kompetent für die Bewilligung einer Anleihe, und die Bahn „vom Standpunkt der Konsolidierung unserer politischen und militärischen Verhältnisse für nützlich“ hielt, aber unter „Aufregung“ der Versammlung rügte, daß man

„gleichsam ein Retentionsrecht an dem Rechte der Anleihebewilligung ausüben will, bis die Regierung Konzessionen erteilt hat; durch diese Konzessionen soll sich die Regierung gewissermaßen die Bewilligung der Anleihe erkaufen. Ich frage, welchen Sturm würde es erregen, wenn das Gouvernement seinerseits sagen wollte, daß es gewisse administrative Wohltaten, die es einer Provinz zuwenden oder entziehen kann, davon abhängig mache, wie die Vertreter dieser Provinz bei politischen Fragen votieren würden“.

Neben dieser Frage wurden alle für und gegen die Ausführung des Unternehmens durch den Staat, die Linienführung, die finanzielle Grundlage, in der Presse und in den Verhandlungen von 1842 und in der Abteilung vorgebrachten Gründe behandelt. Von einigen Seiten wurde zwar die Nützlichkeit und Notwendigkeit der Bahn in Zweifel gezogen, indessen erkannten doch die meisten Redner, namentlich die Abgeordneten der Provinz Preußen, die hohe Wichtigkeit der Bahn an sich in „merkantilischer“, politischer und militärischer Beziehung vollkommen an, wobei einzelne noch die Bedeutung der Bahn nicht bloß für die Provinz, sondern für die ganze Monarchie hervorhoben. Manche sprachen sich gegen die Anleihe aus, weil der Bau besser durch Private auszuführen sei, die Zulänglichkeit der geforderten Mittel nicht feststehe oder gar in Zukunft für andere Eisenbahnen gleichfalls Anleihen und Staatsausführung (!) beansprucht werden

¹⁾ von Bismarck-Schönhausen in der Sitzung vom 7. Juni 1847.

möchten, daß schließlich den Aktiengesellschaften, die bisher Bahnen gebaut, dadurch empfindlicher Nachteil zugefügt würde, überhaupt der Zeitpunkt für eine Anleihe infolge der ungünstigen Verhältnisse des Geldmarktes ungeeignet sei.

Während so hauptsächlich die Gegner der Vorlage zum Wort kamen, zeigte sich doch, daß der Staatsbahngedanke nach wie vor eine große Zahl Anhänger hatte. Vor allem war es der Abgeordnete der Rheinprovinz, der spätere Handelsminister von der Heydt¹⁾, damals Handelsgerichtspräsident in Elberfeld, der in der Sitzung vom 8. Juni 1847 darauf hinwies, daß die Staatsregierung den Grundsatz, die großen Bahnen für Staatsrechnung auszuführen, nunmehr als den richtigen anerkannt habe, wenn er auch selbst aus politischen Gründen sich gezwungen sah, die Anleihe abzulehnen. Auch wurde schon über die zu wählende Linie gestritten und von einigen gefordert, daß die Bahn direkt von Berlin bis Königsberg zu bauen sei, während der Oberbürgermeister von Posen, Geheimer Regierungsrat Naumann, den Antrag stellte, die Staatsanleihe nur unter der Bedingung zu genehmigen, daß die Bahn die Richtung von Frankfurt a. O. über Posen und Bromberg nach Dirschau erhalte.

Bemerkenswert war noch ein vom Abgeordneten Hansmann bereits in der zweiten Abteilung eingebracht und dort durch besonderes Gutachten zurückgewiesener Antrag, die Preußische Ostbahn „durch Verwendung der im Staatsschatz müßig liegenden baren Gelder und Metalle“ baldigst herzustellen, sowie das vom Provinziallandtagsmarschall der Provinz Preußen, Oberburggraf von Brünneck²⁾, einen Vermittlungsvorschlag darstellende Amendement. Dieses sprach sich dafür aus, daß die Ausführung der östlichen Eisenbahn in möglichst direkter Richtung von Königsberg über Cüstrin nach Berlin vom Staate selbst übernommen und einstweilen die dem Eisenbahnfonds dafür zu Gebote stehenden und noch zufließenden Mittel verwandt werden sollten, daß von der Zustimmung zu der Anleihe wegen der politischen und finanziellen Bedenken zunächst abgesehen, für diesen Zweck dem nächsten Vereinigten Landtage aber eine neue Vorlage gemacht werden möchte. Ganz unerörtert blieben in der Vollsitzung, da sie von keiner Seite aufgenommen und vertreten wurden, drei von der zweiten Abteilung bereits im Gutachten als nicht empfehlbar bezeichnete Petitionen des Abgeordneten von Frankfurt a. O., Stadtrats Linau, der die Linie Driesen—Cüstrin—Frankfurt a. O., des Abgeordneten von Bromberg, Kaufmanns Appelbaum, der die bisher nicht vorgesehene

¹⁾ Vgl. über ihn die Lebensbeschreibung von Bergengrün, Leipzig 1908.

²⁾ Er hatte schon seit Jahren für die Ostbahn gewirkt und seinen persönlichen Einfluß in den maßgebenden Kreisen Berlins geltend gemacht.

unmittelbare Berührung der Stadt Bromberg¹⁾, und des Abgeordneten der Ritterschaft des Kreises Deutsch-Krone, Landrats von Zychlinski, der eine von Woldenberg über Deutsch-Krone, Jastrow, Konitz, Preuß. Stargard nach Dirschau führende Linie verlangte.

Bei der Abstimmung über den Antrag der zweiten Abteilung:

auf die Allerhöchste Botschaft vom 28. März 1847, die ständische Zustimmung zu erklären, zu einer Staatsanleihe, welche aus dem durch die A. K. O. vom 22. November 1842 bis zum Betrage von jährlich 2 Millionen Talern ausgesetzten Eisenbahnfonds zu verzinsen und zu tilgen, und welche zu verwenden ist, behufs beschleunigter Herstellung der östlichen Eisenbahn von Königsberg bis Driesen unter gleichzeitiger Erbauung der Zweigbahn von Danzig bis Dirschau,

stimmten 179 Abgeordnete dafür, 369²⁾ dagegen. Bemerkenswert ist dabei, daß

von dem Herrenstand	Preußens	2 mit ja	0 mit nein
	Posens	3 „ „	0 „ „
von der Ritterschaft	Preußens	10 „ „	28 „ „
	Posens	3 „ „	16 „ „
von den Städten	Preußens	4 „ „	23 „ „
	Posens	0 „ „	14 ³⁾ „ „
von den Landgemeinden	Preußens	4 „ „	16 „ „
	Posens	2 „ „	5 „ „

stimmten.

Die Ablehnung verstimte den König so, daß er schon am folgenden Tage, am 9. Juni 1847, in einer A. K. O. die sofortige Einstellung der Arbeiten an den Weichsel- und Nogatbrücken und auf der Strecke Marienburg—Elbing—Königsberg anordnete und nur die Strom- und Deicharbeiten zur Beschäftigung der brotlosen Arbeiter noch fortzusetzen befahl. Auch sollten nur die schon angestellten Arbeiter bis zur nächsten Ernte in der Art beschäftigt werden, daß dadurch „zugleich ein die Dauer der schon ausgeführten Arbeiten möglichst sichernder Abschluß“ gewonnen werde. Die Eisenbahnarbeiten sollten, soweit es die Mittel des

¹⁾ Der Antrag der Stadt an den Minister vom 23. Oktober 1844 und das Gesuch an den König vom 27. Februar 1845, die Bahn über Bromberg und nicht eine Meile davon vorbei zu führen, hatte keinen Erfolg gehabt.

²⁾ Nach dem stenographischen Bericht 369, nach dem Sitzungsprotokoll und der Stimmnachweisung nur 360.

³⁾ Auch Appelbaum-Bromberg

Eisenbahnfonds zuließen, von Driesen her, d. h. von dem Kreuzpunkt mit der Stargard-Posener Bahn, in Angriff genommen werden.

Die Ablehnung der Ostbahnanleihe, insbesondere die Abstimmung der Abgeordneten Preußens, war nur damit zu erklären, daß dabei die allgemeine politische Unzufriedenheit zum Ausdruck kam, daß man, wie gleich zu Anfang der Verhandlungen hervorgehoben worden war, „sich zwar für kompetent, aber nicht für befähigt erachtete, auf die Allerhöchste Proposition einzugehen“, solange dem Vereinigten Landtage „eine detaillierte Vorlage, mithin eine gründliche Kenntnis des gesamten Haushalts ebenso wie eine Kontrolle der gesamten Einnahmen und Ausgaben des Staats“ noch fehle. Dem Volke fehlte das Gefühl für dieses Vorgehen. Die Zeitungen der durch die Ablehnung der Anleihe um ihre Eisenbahnhoffnungen betrogenen Provinzen verurteilten fast ohne Ausnahme die Abstimmung ihrer Abgeordneten und machten „die edle Entsagung der Abgeordneten von Preußen“, die aus Gründen, die der Sache völlig fremd waren, gestimmt hätten, lächerlich¹⁾.

Ein dem König unterm 22. Juni 1847 über die Angelegenheit von dem Landtag selbst erstatteter Bericht führte in erster Linie diese politischen Gründe aus, trug aber auch die sonstigen Bedenken vor, die Selbstbeteiligung des Staates, die starke Beanspruchung des Eisenbahnfonds, die Zweifel in der Linienführung, die Lage des Geldmarktes. Wie in der Sitzung vom 9. Juni 1847 beschlossen war, gipfelte der Bericht in der Bitte,

der König wolle geruhen, behufs der Ausführung der großen östlichen Eisenbahn nach Preußen, dem nächsten Vereinigten Landtage eine Allerhöchste Proposition vorlegen und bis dahin die an derselben begonnenen Arbeiten in geeigneter Weise fortsetzen zu lassen.

Wenn nun auch der König seine A. K. O. vom 9. Juni 1847 bereits am 12. Juli 1847 dahin einschränkte, daß die Strom- und Deichbauten auf Kosten des Eisenbahnfonds fortgesetzt werden durften, so lehnte doch der Bescheid im Landtagsabschied vom 24. Juli 1847 jedes Eingehen auf diese Bitte des Landtags ab:

„Nachdem Unsere getreuen Stände es abgelehnt haben, zu einer aus dem Eisenbahnfonds zu verzinsenden und zu tilgenden Anleihe zum Zweck der baldigen Herstellung der großen Preußischen Ostbahn und der damit in Verbindung stehenden Brückenbauten und sonstigen Anlagen ihre Zustimmung zu erteilen, so ist keine Veranlassung abzusehen, weshalb nach dem an jene Erklärung geknüpften Antrag U. g. St. dem nächsten Vereinigten Landtage eine anderweitige Proposition wegen Ausführung der gedachten Bahn vorzulegen wäre. Wir können daher eine solche Proposition nicht in Aussicht stellen, behalten Uns vielmehr vor, wegen Fortsetzung des Baus dieser Bahn mit den durch die stän-

dische Erklärung und die dringenden Ansprüche an die Mittel des Staates zur Unterstützung anderer besonders wichtiger Eisenbahnen gebotenen Rücksichten auf möglichstste Beschränkung der Kosten nach Zeit und Umständen das Weitere anzuordnen.“

Da es nicht möglich war, die umfangreichen Arbeiten bei Elbing sofort, an einem Tage, abzubrechen, so zog sich die Einstellung der Bautätigkeit bis zum 1. Oktober 1847 hin. Von da ab ruhte jede Arbeit an der Bahnstrecke östlich von Marienburg, die Bauanlagen verwitterten, die Bahndämme verfielen. Es war schon der Unterbau von Marienburg bis Mühlhausen in Angriff genommen und die Erdarbeiten und kleineren Brücken und Durchlässe fertiggestellt. Das Planum war in einer Länge von 4 Meilen von Marienburg bis Elbing vollendet. Zwar fehlte noch die Brücke über den Elbingfluß, aber die Erdarbeiten von Elbing bis Güldenboden waren mit Ausnahme einiger Stellen in moorigem Gelände beendet. Der Grund und Boden zum Bahnterrain war schon auf 11 Meilen erworben und bezahlt. Alles dies war jetzt mehr oder weniger wertlos. Die Baukommission in Elbing wurde endgültig am 31. Dezember 1847 aufgelöst. Ihr Vorsitzender, der Landrat Wernich, begab sich also wieder nach Schubin. Bei den Dirschauer Brücken blieb nur ein Kondukteur nebst einer kleinen Anzahl Geometer und Bauaufseher, um die Erhaltung der Bauten zu überwachen und sie namentlich im Winter gegen schädliche Einflüsse der Witterung soweit wie möglich zu schützen.

Damit ruhten jedoch die Arbeiten an der Ostbahn nicht vollständig. Wie die A. K. O. vom 9. Juni 1847 angeordnet hatte, wurden nun die Arbeiten von Driesen her begonnen; sie konnten aber nur in geringem Umfange und langsam betrieben werden, da die Mittel des Eisenbahnfonds äußerst beschränkt waren, auch von anderen Seiten in Anspruch genommen wurden, und da auch jetzt noch nicht feststand, ob von Driesen über Schneidemühl, Bromberg gebaut oder nördlich davon auf die Linie Landeck-Konitz-Dirschau übergegangen werden sollte.

Noch am 9. November 1847 hatte eine Sitzung des Staatsministeriums stattgefunden, das nach der A. K. O. vom 12. Juli diese Frage zu prüfen hatte. Für die nördliche Linie trat ein Teil der Anwesenden besonders warm ein, weil dort alle Wege, sowohl Landstraßen als auch Wasserwege, fehlten, der Kostenaufwand am geringsten, die Entfernung am kürzesten sei. Dagegen wurde die Aussichtslosigkeit eines inneren Verkehrs und die Unergiebigkeit der Strecke geltend gemacht, die die Ausführung durch ein Privatunternehmen ausschloße, während für die Strecke Berlin—Driesen noch am 30. August 1847 die Stadt Landsberg a. W. von neuem die Konzession erbeten hätte. Der Kriegsminister sprach sich entschieden wegen der Verbindung der Festungen Cüstrin, Stettin, Posen, Graudenz, Danzig

¹⁾ Neumärkisches Wochenblatt in Landsberg von 1847.

und auch Thorn für die Mittellinie aus. Schließlich ergab eine Abstimmung, daß 6 von 8 Ministern die Mittellinie vorzogen.

Aber erst die politischen Unruhen des Jahres 1848 und besonders die dadurch hervorgerufenen ungünstigen Arbeitsverhältnisse in Berlin gaben Veranlassung, schneller vorzugehen.

Handel und Gewerbe stockte, Bauten und sonstige Unternehmungen standen in Berlin und anderen großen Städten still, und die dort vorhandenen Tausende von Arbeitern waren brotlos. Sie verlangten Beschäftigung und Unterhalt und nahmen eine drohende Haltung an. Zu ihrer Beschwichtigung hatte der Magistrat von Berlin nutz- und zwecklose Arbeiten in den Rehbergen vorgenommen, viel Geld vergeudet und den Zweck doch nicht erreicht; denn die große verwilderte und zuchtlose Bande in der Nähe Berlins war stets bereit, jeden Putsch, jede Zusammenrottung in der Hauptstadt aufrührerisch zu unterstützen. Es erschien daher zweckmäßig, die gefährlichen Elemente aus Berlin fortzuschaffen und fern von der Hauptstadt ihnen Arbeit zu geben. Hierzu war der Bau der Bahn von Berlin nach Königsberg vorzüglich geeignet. Von dem Punkt, wo diese neue Bahn die schon bestehende Posen-Stargarder Eisenbahn kreuzen sollte, und der daher den Namen Kreuz erhielt, bis Schneidemühl reichte die Strecke, die zuerst in Angriff genommen werden konnte. Bis hierher konnten die revoltierenden Schreier auf der Eisenbahn aus Berlin geschafft und für die Ruhe der Hauptstadt unschädlich gemacht werden.

Auf den Antrag des Staatsministeriums vom 12. Juni 1848 genehmigte die A. K. O. vom 14. Juni 1848, daß mit den Erdarbeiten für die beabsichtigte Eisenbahnverbindung von dem Anschlußpunkte an der Stargard-Posener Eisenbahn unweit Driesen anfangend, in der Richtung auf Bromberg, soweit es zur Beschäftigung erwerbloser Arbeiter notwendig, unverweilt vorgeschritten werde ¹⁾.

Dieses Vorgehen erregte den politischen Argwohn besonders da, wo man fürchten mußte, nunmehr von der Ostbahn ausgeschlossen zu werden.

Mit „Erstaunen und Bedauern“ bemerkte der Magistrat von Bublitz die selbständige Verfügung des Ministeriums über den Fortbau der großen östlichen Eisenbahn.

„Wir sehen durch diese Verfügung das unzweifelhafte Konstitutionsrecht der Nation verneint, über Fortsetzung und Richtung eines für das ganze Land ebenso höchst wichtigen als sehr kostspieligen Baues gehört zu werden und darüber zu beschließen ²⁾.“

Sie legten beim Handelsminister Milde Protest ein und verlangten

¹⁾ Leiter der Geschäfte wurde auch hier der Landrat Wernich.

²⁾ Akten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

die sofortige Einstellung der Arbeiten und Vorlegung eines Gesetzentwurfes über Fortbau und Richtung der Ostbahn.

Die Einwohner des Schlochauer Kreises suchten in ähnlicher Weise, die Nationalversammlung in den „Berlinischen Nachrichten von Staats- und Gelehrten Sachen“ zum Einschreiten zu veranlassen, und auch sonst zeigten sich Gegner des Vorgehens der Regierung in der Ostbahnfrage.

Kapitel 3.

Die Verhandlungen der Nationalversammlung.

In der 32. Sitzung der zur Vereinbarung der preußischen Staatsverfassung berufenen Versammlung vom 25. Juli 1848 brachte der Abgeordnete von Pokrzywnicki folgende Interpellation ein:

1. ob das Ministerium gewillt ist, der Nationalversammlung eine Proposition über den Bau und die Richtung der Ostbahn vorzulegen,
2. welche Gründe das Ministerium bewogen haben, bei Driesen die Arbeiten beginnen zu lassen, ehe und bevor die Nationalversammlung über den Bau und die Richtung der Ostbahn sich ausgesprochen hat.

In der Begründung der Interpellation schilderte er das Schicksal der Ostbahn vor dem Vereinigten Landtage und machte der Regierung den Vorwurf, daß sie nicht nur der Nationalversammlung keine Vorlage für die Bahn gemacht, sondern sich berufen gefühlt habe, die Arbeiten an der Ostbahn in einer Richtung zu beginnen, die schon bei den Beratungen des Vereinigten Landtages sehr bestritten war und jetzt noch unsicherer geworden sei. Er hielt die Rechte der Nationalversammlung für verletzt, da es sich um eine bedeutende Geldfrage handele, über die sie nicht gehört worden war. Der Finanzminister Hansemann beschränkte sich auf die kurze Erklärung, daß die Regierung, sobald die Finanzverhältnisse günstiger geworden und das Vertrauen zurückgekehrt sei, neben anderen großartigen Arbeiten auch die Ostbahn weiter betreiben werde, und stellte einen Gesetzentwurf in Aussicht, bei dem dann sowohl die Gründe für den vorzeitigen Beginn der Arbeiten als auch die Richtung der Bahn näher behandelt werden würde. Jedes weitere Eingehen, ja selbst die Beantwortung der Frage, wann mit den Arbeiten begonnen worden sei, lehnte er ab. Daß damit die Sache nicht erledigt sein konnte, war anzunehmen.

Für die folgende Sitzung am 28. Juni 1848 hatte von Pokrzywnicki seine Interpellation in einen schleunigen Antrag umgewandelt, der als solcher geschäftsordnungsmäßig eine eingehende Besprechung und Verhandlung ermöglichte. Er schlug vor, eine aus 8 Mitgliedern bestehende Kommission zu wählen, die auf Grund des im Ministerium und sonst vorhandenen Materials sich gutachtlich darüber äußern sollte,

1. ob Veranlassung vorhanden ist, die an der Ostbahn in der streitigen Richtung von Driesen bis Bromberg begonnenen Arbeiten so lange einzustellen, bis die Nationalversammlung über die dieser Bahn zu gebende Richtung Beschluß gefaßt hat;
2. ob, wenn die Einstellung dieser Arbeiten beliebt werden sollte, die beschäftigten Arbeiter an einer Stelle der Bahn Beschäftigung finden können, wo die Richtung keinem Zweifel unterliegt.

Während die Interpellation vom 25. Juli neben der Beschleunigung der Ostbahnvorlage den Zweck hatte, für die Nationalversammlung das auf dem Gesetz beruhende Recht festzulegen, über Eisenbahnangelegenheiten, namentlich über die Richtung der Bahnen ein Wort mitzusprechen, fußte der Antrag ohne weiteres auf diesem Recht, das übrigens von keiner Seite bestritten wurde. Obgleich nun der Abgeordnete von Brünneck den Standpunkt vertrat, daß der Vereinigte Landtag die Richtung bereits festgelegt habe, eine neue Verhandlung darüber also nicht mehr stattfinden könne, sprach nicht einmal die Regierung gegen die Einsetzung einer Kommission.

Diese erledigte ihre Arbeiten in zwei Sitzungen am 2. und 5. August 1848 in Anwesenheit des Ministers für Handel und Gewerbe und erstattete in der Sitzung vom 15. August 1848 ihren Bericht. Vorsitzender war von Brünneck, Schriftführer der spätere Bürgermeister von Danzig, Grodeck.

Es war klar, daß die Beantwortung der Fragen auf eine Entscheidung über die Richtung der Bahn hinauslief. Die Kommission hielt es nun zunächst für unzweifelhaft, daß die Bahn Cüstrin und Landsberg a. W. berühren müsse und ließ daher die früher vorgeschlagenen Richtungen von Stargard i. P. über Dramburg und Landeck und von Frankfurt a. O. über Posen und Bromberg außer Betracht, weil ihr durch die inzwischen gebaute Stargard-Posener Bahn diese Wege ausgeschlossen erschienen; sie stellte sich aber im übrigen auf den Standpunkt, daß es gleichgültig sei, ob die Bahnrichtung schon mit oder ohne Zustimmung des Vereinigten Landtages festgesetzt sei, weil die Bewilligung der zu dem Bau erforderlichen Gelder von der Nationalversammlung abhängt und in diesem Bewilligungsrecht die Festsetzung der Richtung notwendig mit eingeschlossen sein müsse. Die Frage, wo die Stargard-Posener Bahn zu kreuzen sei, beantwortete sie im Sinne der Regierung, indem sie Woldenberg wegen der technischen Schwierigkeiten der Linie Landsberg a. W. — Woldenberg — Landeck — Konitz — Dirschau ablehnte.

Bei Besprechung der Verbindungsstrecke zwischen dem Kreuzungspunkt bei Driesen und Dirschau waren für die Ablehnung der Linie über Landeck und Konitz wirtschaftliche und strategische Gründe maßgebend. Die Ausführungen über die militärischen Gründe bieten ein besonderes Interesse. Man wies darauf hin, daß gerade in der Zeit, wo „es sich um Verteidigung der Zivilisation und der aufblühenden konstitutionellen Frei-

heit Preußens und Deutschlands“ handele, nicht „Friedensbahnen“ gebaut werden dürften, sondern auf die Möglichkeit eines Krieges Rücksicht genommen werden müsse.

„Kann man auch große Armeen mit ihrer gesamten Kavallerie, Artillerie, Train usw. nicht in zwei bis drei Tagen auf einer Eisenbahn 60 Meilen weit verschieben, so zeigen doch die in bezug auf Krakau und Schleswig¹⁾ gemachten Erfahrungen, daß man sehr erhebliche Streitkräfte, namentlich auch Artillerie nebst ihrer Bespannung und Munition in einem Tage ohne Ermüdung, ohne Marschkranken und ohne Vermehrung der Marschkosten so weit fortschaffen kann, als sonst mit Anstrengung und selten ohne Verlust nur in 10 bis 14 Tagen möglich war. Dabei . . . hat man bisher die gewöhnlichen Güter- und Personenzüge beibehalten und den Militärtransport nur nebenbei besorgt. Ein mit doppeltem Gleise und elektro-magnetischem Telegraphen versehene Bahn . . . würde auch ein großes Heer in wenigen Tagen 60 bis 80 Meilen weit fortschaffen. Jeder nur mit einer starken Lokomotive bespannte Zug bewegt ein Bataillon Infanterie oder eine Batterie nebst Bespannung oder eine Eskadron Kavallerie, und auf manchen (englischen) Bahnen gehen täglich 30 und mehr Züge!“

Die Landesverteidigung war ja überhaupt ein wesentliches Motiv für den Bau der Bahn von jeher gewesen. Die Weichsel ist zwischen Thorn und Danzig bei einem Angriff von Osten die erste große Verteidigungslinie und ebenso spielt das Netzetal eine Rolle bei südöstlichem Angriff. Graudenz und Thorn würden durch die Bahn ganz erheblich einander genähert, und Stettin und Cüstrin könnten Graudenz und Danzig mit der Bahn so unterstützen, als wenn die Festungen ohne Bahn 8 Meilen voneinander entfernt lägen.

Man stellte also die strategischen Gründe in die erste Linie, vergaß aber auch nicht die wirtschaftliche Seite der Frage und kam zu dem Ergebnis, daß eine Bahn durch öde Gegenden, wie die Tucheler Heide, die Bodenrente nur in geringem Maße steigen läßt, während der Wohlstand in einem fruchtbaren Landstrich wie der Netze-Distrikt und die Weichselgegend durch Anlage einer Eisenbahn bei weitem mehr wachsen muß. Dazu traten die Handelsverbindungen zwischen Bromberg und der Netzegegend, dem Weichselthal und Danzig, Stettin. Den Einwand, daß diesen Interessen schon durch die Chaussee Verbindung und durch die Schiffsstraßen genügt sei, sah man für widerlegt an, da die Konitzer Gegend ebenfalls eine Chaussee hätte und da die Wasserstraße an sich eine sehr mangelhafte Beförderungsgelegenheit bietet, die vier bis fünf Monate durch Eis, ein bis zwei Monate durch niedrigen Wasserstand der Weichsel, namentlich für die Bergfahrt, und in manchen Jahren vier bis sechs Wochen durch Aus-

¹⁾ Beim polnischen Aufstand 1846 und im schleswig-holsteiner Feldzug April 1848.

besserungen der Schleusen am Bromberger Kanal unbenutzbar gemacht würde. So sprach sich denn die Kommission mit 7 von 8 Stimmen für die alte Linie aus, erklärte sich aber einstimmig für die Ausführung der gesamten Strecke von Berlin.

Bei der Verhandlung in der Vollsitzung am 15. August 1848 wurde eine große Anzahl von Änderungs- und Ergänzungsanträgen eingebracht, die sämtliche Möglichkeiten der Linienführung, des Beginnes und der Dauer des Baues erschöpften¹⁾. Man forderte von verschiedenen Seiten Beschränkung des Baues auf die Strecke von Driesen bis Schneidemühl nur mit den schon zu Gebote stehenden Mitteln, sofortige Inangriffnahme der Strecke von Driesen bis Berlin, Führung der Bahn über Schneidemühl—Landeck—Konitz oder wenigstens ein neues Nivellement für diese Linie, Berücksichtigung der Linie Schneidemühl—Lobsens—Krojanke—Zempelburg—Mewe, Beginn der Arbeiten zwischen Dirschau und Königsberg, und zwar an mehreren Stellen zugleich, vorläufige Unterlassung des Baues wegen der zerrütteten Staats- und Finanzlage, Legung der Bahn über Stargard—Landeck—Konitz oder Stargard—Dramburg—Falkenburg—Konitz. Der Bürgermeister von Bromberg, Abgeordneter Heyne,²⁾ begründete in eingehender Rede die Notwendigkeit der Bahn und der Linienführung über Bromberg—Dirschau, indem er die bisher und schon so oft angeführten Gründe zusammenstellte. Besonders wies er auf die Wichtigkeit Brombergs mit seinen einschließlich „der herumliegenden Ortschaften“, die von Bromberg höchstens drei Viertelstunden entfernt liegen“, 16 300 Seelen, auf die Mühlen der Königlichen Seehandlung, die das Mehl selbst bis Posen schickten²⁾, die Maschinenfabriken und Eisengießereien und auf den starken Warenverkehr auf dem Kanal von jährlich 100 000 Zentnern hin und berührte auch die Weiterführung der Bahn nach Warschau.

Nach eingehender Verhandlung verwarf die Nationalversammlung sämtliche Amendements und nahm mit großer Mehrheit an,

1. daß der Kreuzpunkt zwischen der Stargard-Posener Bahn und der Ostbahn beizubehalten,

¹⁾ Es fehlte auch nicht an Leuten, die überhaupt Eisenbahnen für überflüssig hielten. Der Abgeordnete Dewe erklärte: „Es steht dahin, ob Eisenbahnen überhaupt heilbringend für das Land sind, da dies in kommerzieller Beziehung noch zweifelhaft ist. Fragen Sie selbst die Umwohner an Eisenbahnen, ob sie großen Segen davon haben, und sie werden Ihnen gestehen, daß das nicht der Fall ist. Sie sehen den Zug vorbei fliegen, etwas Dampf bleibt ihnen zurück, aber auch der verweht sehr bald.“

²⁾ Solange es noch an einer Chaussee zwischen Posen und Bromberg fehlte und die direkten Landwege oft nicht befahren werden konnten, benutzte man die Chaussee über Landsberg a. W. und Pinné!

2. daß die Richtung der Ostbahn von dem Kreuzpunkt bei Driesen über Schneidemühl, Nakel, Bromberg, Dirschau zu nehmen,
3. daß die Richtung von Berlin über Cüstrin und Landsberg bis Driesen als feststehend anzunehmen sei.

Kapitel 4.

Das Eisenbahnleihegesetz vom 7. Dezember 1849.

Für den Bau der Ostbahn schien somit die beste Aussicht vorhanden zu sein; die Unruhe des Jahres 1848, die Verlegung der Nationalversammlung nach Brandenburg a. H., der mehrfache Wechsel der Ministerien, die schließliche Auflösung der Nationalversammlung, ließen es aber nicht einmal zur Vorlage eines Eisenbahnleihegesetzes kommen. Zwar wurde bereits Anfang Dezember 1848 der Mann Handelsminister, dessen Tatkraft nicht nur der Bau der Ostbahn, sondern überhaupt die Entwicklung der Eisenbahnen in den folgenden Jahren zu danken ist, der von jeher und dann in seiner ganzen Amtstätigkeit Anhänger des Staatsbahngedankens war, August von der Heydt¹⁾; aber fast ein Jahr dauerte es noch, ehe das Gesetz über die Ostbahn ergehen konnte. Der neue Handelsminister, dessen erste verantwortlich gezeichneten Verordnungen die Auflösung der Nationalversammlung und die Verfassung vom 5. Dezember 1848, sowie die Einberufung der neu zu wählenden Kammern auf den 28. Februar 1849 betrafen, schloß sich in seinen Anschauungen über Eisenbahnpolitik und Staatsbahnbau im wesentlichen seinen Amtsvorgängern an. War schon von Männern wie Hansemann, Camphausen auf die Notwendigkeit des Staatsbaues von Eisenbahnen vor 1848 eindringlich hingewiesen worden, so kam es doch erst im Sommer 1848 unter dem nur 10 Wochen, vom 25. Juni bis Mitte September 1848, die Geschäfte führenden Ministerium Auerswald-Hansemann zur Ausarbeitung eines Planes, die wichtigsten Linien durch Ankauf oder durch Selbstauführung dem Staatsbetrieb zuzuführen.

Die Minister Hansemann und Milde haben in einer, in den Akten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten befindlichen Denkschriften Entwurf eines Gesetzes „über die Erwerbung der von Aktiengesellschaften gebauten oder noch im Bau begriffenen Eisenbahnen und die Beschaffung der dazu sowie zur Herstellung einiger anderer Eisenbahnen, namentlich der Ostbahn, erforderlichen Geldmittel“ ausgearbeitet und dazu einen Kredit

¹⁾ Das Handelsministerium war durch A. K. O. vom 18. April 1848 auf langjähriges Drängen des Handelsstandes geschaffen worden. Der erste Handelsminister war von Patow, sein Nachfolger im Sommer 1848 der Kaufmann Milde. Da für diesen nach dem Rücktritt des Ministeriums Auerswald-Hansemann am 9. September 1848 kein Ersatz gefunden wurde, so blieb der Ministerposten bis zum 4. Dezember, dem Eintritte von der Heydts, unbesetzt. Bergengrün a. a. O.

von 50 Millionen Talern verlangt und begründet. Nachdem sie aus der drohenden Auflösung mehrerer inländischen Eisenbahnunternehmungen infolge der Unlust des Publikums und der Börse, die Eisenbahnen zu unterstützen, die Notwendigkeit einer sofortigen kräftigen Staatshilfe gefolgert, die Unterstützung einzelner Bahnen wegen der Klagen über Bevorzugung aber als unangebracht und zwecklos bezeichnet haben, halten sie es für „erforderlich, zu dem Prinzip überzugehen:

daß der Staat selbst die Vollendung angefangener Bahnen, sowie überhaupt die Leitung und Verwaltung der Eisenbahnen übernehme und allmählich alle Bahnen im Interesse des Gesamtwohles in seiner Hand zu einem organischen Ganzen vereinige,

oder mit anderen Worten:

die Eisenbahnen müssen allmählich Staatseigentum werden“.

Die Privateisenbahngesellschaften hätten bereits angefangen, sich zu größeren gemeinschaftlichen Transportanstalten zusammenzuschließen und würden so in Zukunft ein tatsächliches Monopol sich aneignen. Ein Transportmonopol könne aber nur in den Händen des Staates ohne Nachteil bestehen; denn er allein könne die Interessen des Verkehrs selbst mit Hintenansetzung seines eigenen finanziellen Vorteils wahren. Als Weg zum Erwerb der Eisenbahnen durch den Staat komme die Enteignung wegen der Gewaltanwendung des Eingriffs in das Privateigentum nicht in Betracht. Es könnte sich also nur um den Ankauf der Aktien handeln. Da dieser im einzelnen unausführbar sei, an der Börse aber zu Preistreibereien führen würde, die das Vorhaben des Staates überhaupt vereiteln, so müßte zuvor mit den Eisenbahngesellschaften über ihre Auflösung verhandelt und demnächst die richtige Entschädigungsweise gefunden werden, um den Aktionären gerecht zu werden, ohne den Staat zu sehr zu belasten, wobei dieser grundsätzlich das Eigentum der Gesellschaft zu einem der Sachlage entsprechenden Werte zu erwerben haben werde. Die Prioritätsobligationen sollte der Staat als Schuldner übernehmen, die Stammaktien mit zinstragenden Staatsobligationen bezahlen. Während die gesamte private Eisenbahnkapitalanlage in Preußen auf 100 Millionen mit einem zeitigen Kurswert von 80 Millionen Talern geschätzt war, forderte die Denkschrift einstweilen einen Kredit von 50 Millionen Talern, betonte aber ganz besonders, daß als Ziel der Übergang sämtlicher Eisenbahnen in das Eigentum des Staates und damit die Vereinigung aller Bahnen zu einem organischen Ganzen angestrebt werde.

Von der Heydt ließ sich bald nach dem Beginn seiner Amtstätigkeit diesen Hansemann-Mildeschen Entwurf vorlegen. Es konnte ihm nicht entgehen, daß die Verhältnisse nicht mehr so günstig für eine Verstaat-

lichung der Eisenbahnen lagen, wie im Sommer 1848. Die geschäftlichen Schwierigkeiten der Privatbahnen waren bedeutend geringer geworden, der Kursstand der Aktien hatte sich gehoben. Gleichwohl ließ er den Ankauf von Privatbahnen und den Plan des Staatsbaues nicht aus dem Auge. Als im März 1849 bei den Verhandlungen der zweiten Kammer über die Adresse an den König der frühere Handelsminister Milde vorschlug, der Regierung die Hebung des wirtschaftlichen Lebens durch große öffentliche Bauten ans Herz zu legen, konnte von der Heydt außer sonstigen Bauten die Ausführung der Ostbahn in Aussicht stellen. Ende März war der Entwurf für ein Ostbahngesetz bereits vollendet; die Vorlage an die zweite Kammer wurde aber durch ihre Auflösung verhindert.

Die mangelnde parlamentarische Zustimmung war kein Grund, mit der Bauausführung zu warten. Auf der Strecke zwischen Driesen und Bromberg hatte ja schon die A. K. O. vom 14. Juni 1848 die Inangriffnahme der Arbeiten angeordnet, um Arbeitslose zu beschäftigen. Jetzt genehmigte die A. K. O. vom 4. Mai 1849 auf den Bericht des Ministers von der Heydt vom 17. April „mit Vorbehalt der Zustimmung der Kammern, daß mit den Erdarbeiten für die beabsichtigte Zweigbahn von Dirschau nach Danzig, soweit es zur Beschäftigung erwerbsloser Arbeiter notwendig wird, unverweilt vorgeschritten werde“.

Der auf Grund der A. K. O. vom 30. Mai 1849 am 7. August zusammengetretenen zweiten Kammer legte von der Heydt in der elften Sitzung vom 4. September 1849 einen Gesetzentwurf über die Ausführung der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Eisenbahn mit einer umfangreichen Denkschrift vor. Er begründete den Plan, Eisenbahnen von Staats wegen zu bauen, damit, daß zurzeit, nachdem der Eisenbahnbau zunächst der Privatindustrie überlassen worden war, von dieser Seite eine weitere Förderung nicht erwartet werden konnte; denn es war nicht nur Entmutigung und Verzagtheit in den Eisenbahnplänen eingetreten, sondern in allen Industriezweigen fehlte es an Unternehmungsgeist. Er veranschlagte die Kosten für die zunächst nur von Driesen zu beginnende Ostbahn einschließlich der Brückenbauten, die 5 700 000 Taler, und der Strom- und Deichregulierung, die 3 200 000 Taler erforderte, auf 26 600 000 Taler, die aber zum Teil aus den laufenden Mitteln des Eisenbahnfonds und aus sonstigen Überschüssen der Staatseinnahmen bestritten werden sollten, während eine Anleihe in Höhe von etwa 21 Millionen Talern auf die sechs Baujahre der Ostbahn zu verteilen war. Die Eisenbahnvorlage wurde, da für sie sowohl die Kommission für Finanzen als auch für Handel und Gewerbe zuständig zu sein schien, einer besonderen, kleineren Kommission von 14 Mitgliedern überwiesen.

In der 46. Sitzung am 2. November 1849 erstattete sie ihren Bericht durch den Abgeordneten Groddeck. Der Bericht sprach sich darüber aus,

- „1. ob es als zweckmäßig erscheine, daß der Staat sich bei dem Bau von Eisenbahnen überhaupt und direkt beteilige,
2. ob eine solche Beteiligung rücksichtlich einzelner Eisenbahnen angemessen oder aber ob derselben der Erwerb sämtlicher preußischen Eisenbahnen durch den Staat vorzuziehen sei,
3. ob der Bau der im Gesetzentwurf bezeichneten Eisenbahnen durch das Gesamtinteresse des Staates als notwendig geboten sei,
4. ob rücksichtlich der für den Bau dieser Bahnen gewählten Richtungen und der für die Ausführung gemachten Veranschlagungen etwas zu erinnern sei,
5. ob die seitens der Regierung für die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel gemachten Vorschläge der Zustimmung der Kammern zu empfehlen seien.“

Die Kommission hatte einstimmig die Frage nach der direkten Einwirkung des Staates auf die Herstellung eines großen Eisenbahnnetzes und seiner Beteiligung an den Bahnen bejaht und noch besonders die Wichtigkeit der in der letzten Zeit geschaffenen Einrichtung der Telegraphenlinien hervorgehoben, die mit den Eisenbahnen in unmittelbarer und unzertrennlicher Verbindung ständen.

Bedeutungsvolle Richtlinien für die Zukunft gab die Beantwortung der zweiten Frage. Hier sagte der Bericht:

„Daß der Staat zu dem Ziele einer Beteiligung am sichersten und vollständigsten gelangt, wenn sämtliche Eisenbahnen Eigentum des Staates werden leuchtet von selbst ein, da dann die Regierung in der Verfolgung der Staatszwecke völlig unbehindert und rücksichtlich der zu erbauenden Bahnstrecken, des Betriebes und des Fahrplanes unbeschränkte Herrin ist. Existierten noch keine Privatbahnen, so würde das einfachere Mittel der Erbauung aller preußischen Eisenbahnen auf Staatskosten dem Zwecke entsprechen, wie denn dieser Weg in Belgien ursprünglich wirklich eingeschlagen worden ist. In Preußen aber, wo sämtliche Eisenbahnen Privateigentum sind, würde nur durch deren Ankauf mit gleichzeitiger Erbauung der noch fehlenden Bahnstrecken das Eisenbahnwesen in die Hände der Regierung gelangen können.“

Jetzt das Versäumte nachzuholen, wurde als nicht möglich erkannt, da schon an und für sich der Wert der Eisenbahnen eine außerordentliche Höhe erreicht habe, und beim Bekanntwerden eines solchen Planes die Aktien sofort übermäßig steigen würden. Man vertrat jedoch den Standpunkt, daß „der Übergang aller Eisenbahnen in das Eigentum des Staates stets das Ziel der Regierung bleiben müsse, niemals aus den Augen verloren werden dürfe und auf dessen Erreichung durch jedes sich anbietende Mittel hinzustreben sei“, und wies die Regierung geradezu an, daß sie unter Benutzung jeder günstigen Gelegenheit auf dem betretenen Wege fortzu-

schreiten habe. Unter Wiederholung aller wirtschaftlichen und militärischen Gründe wurde anerkannt, daß der Bau der Ostbahn notwendig sei und beschleunigt werden müsse, von der Befürwortung der Linie Driesen — Berlin jedoch abgesehen, da der Umweg über Stettin zwar 8 Meilen¹⁾ betrage und eine Verzögerung von zwei Stunden bedeute, dem Zweck der Bahn, Verbindung der Provinz Preußen mit den Landesteilen links der Oder, aber nicht zuwiderlaufe. Eine spezielle Prüfung der Veranschlagungen vorzunehmen, lag nach Ansicht der Kommission nicht im Bereich ihrer Aufgabe.

Hinsichtlich der Geldbeschaffung hatte der Gesetzentwurf vorgeschlagen:

1. die Baukosten auf den Eisenbahnfonds anzuweisen,
2. dem Ministerium die sonstigen Bestände und die etwaigen künftigen Jahresüberschüsse des Staatshaushalts zur freien Disposition zu stellen,
3. dasselbe zu einer Anleihe auf den Betrag des Mehrbedarfs zu ermächtigen.

Hier schien es der Kommission angebracht, das Recht der Kammer, die Verwendung der „sonstigen Bestände“ zu überwachen und zu genehmigen, ausdrücklich in das Gesetz aufzunehmen. Die Ermächtigung zu einer Anleihe hatte die Regierung in der Denkschrift als letztes Mittel zur Beschaffung der Kosten erbeten, da sie sonst einen festen, die ganze Bauzeit umfassenden Bauplan nicht entwerfen und festhalten könnte, und als Höchstbetrag 21 Millionen angegeben. Dieser Erwägung schloß sich die Kommission an, sprach aber die Hoffnung aus, daß diese Summe nur teilweise in Anspruch genommen werden möchte.

Die Vollverhandlungen der zweiten Kammer, die bei dieser Gelegenheit zum ersten Male ihre „in Beziehung auf Geldsachen durch die Verfassung begründeten Rechte“ ausübte, waren zwar außerordentlich eingehend, brachten aber wesentlich neues nicht zu Tage. Die Anhänger und Gegner des Staatsbahngedankens erschienen wieder auf dem Plan; doch folgte die Mehrheit dem Staatsbahnprinzip. Seine Verfechter führten erfolgreich aus, daß eine vollkommen ineinandergreifende Organisation des Transportbetriebes der Eisenbahnen eines umfangreichen Staates sich schlechterdings nicht durchführen läßt, ohne daß sie wesentlich von einer Hand ausgeht „und diese leitende Einheit kann nur die Staatsregierung in der vollkommensten Weise darbieten. Eine Polizei, die soweit reichte, möchte wohl kein Volk ertragen oder bei sich einführen. Ist es aber im Wege der Polizei nicht möglich, eine systematische Betriebsorganisation zu erreichen, so kann es nur geschehen, indem der Staat sich selbst die Administration oder den Besitz und das Eigentum dieser Institute aneignet“. Noch ge-

¹⁾ Jetzt 69,6 km = 9,28 Meilen.

wichtiger wurde ins Feld geführt, daß auf die so wünschenswerte Billigkeit der Preise oder auch nur auf Gleichmäßigkeit der Preise für Personen- und Güterbeförderung auf verschiedenen Bahnen nur zu hoffen sei, wenn der Staat den Besitz oder doch die Betriebsleitung der Haupteisenbahnen in seinen Händen vereinigte. Man regte auch hier an, jetzt mit einer Erwerbung der beim Publikum nicht mehr allzu beliebten Eisenbahnaktien vorzugehen, und suchte das Bedenken der Kurstreiberei dadurch zu zerstören, daß der Staat die Bahn nur nach ihrer Ertragsfähigkeit bezahlen werde.

Die Gegner teilten sich in solche, die überhaupt dem Staat das Recht und die Aufgabe bestritten, Bahnen zu bauen und sich auf das geschäftlich und volkswirtschaftlich als Vorbild geltende England beriefen, das keine Staatsbahnen kenne, auch z. B. den Dampferverkehr nicht verstaatlicht habe, und andere, die zwar die Ostbahn als Staatsbahn zulassen, den Staatsbahngedanken als Grundsatz aber nicht anerkennen, und z. B. die Strecke Dirschau — Danzig dem Privatunternehmen, insbesondere der Danziger Kaufmannschaft, überlassen wollten. Es wurden auch Bedenken laut wegen der Bevorzugung der Provinz Preußen. Es könne nicht Aufgabe des Staates sein, „den fehlerhaften geographischen Bau der preußischen Monarchie durch eine zweifellos unrentable, große Zuschüsse erfordernde Bahn zu korrigieren“.

Bei der Beratung der einzelnen Paragraphen des Gesetzentwurfs wurden die zahlreichen Wünsche auf Änderung der Linienführung und Ergänzung des Plans durch Chausseen und weitere Eisenbahnen vorgebracht und von einer Seite sogar vorgeschlagen, von der Brücke bei Dirschau ganz abzusehen, da die Rheinprovinz auch keine Rheinbrücke habe; man könne dann etwa 4 Millionen Taler sparen. Bedenklich war das Bestreben einiger Abgeordneten, den Einfluß der Volksvertretung auf die Verwendung der bewilligten Mittel zu verstärken. Es zeigte sich dabei, wie wenig Vertrauen zwar nicht dem Ministerium, wohl aber seiner Dauer und der Regierung im allgemeinen entgegengebracht wurde. Man wollte besonders vorsorgen, daß die 21 Millionen auch zu keinem anderen Zweck verwendet würden, als zu dem beschlossenen Bau. Ein Antrag des Oberappellationsgerichtspräsidenten Wentzel zu Ratibor suchte das zu erreichen, indem er die Verwaltung der Anleihe von allen anderen Kassen scharf trennte, die jährliche Ausgabe von Staatsobligationen beschränkte und öffentliche Bekanntmachung des verausgabten Betrages verlangte.

Die Versammlung nahm jedoch schließlich die Fassung des Gesetzes nach dem Vorschlage der Kommission an. Es lautet in seinen die Ostbahn betreffenden Teilen:

§ 1. Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist ermächtigt:

1. den Bau der Eisenbahn nach Königsberg, welche den Namen „Ostbahn“ führen soll, einschließlich der Brücken über die Weichsel und Nogat und der durch die Eisenbahnanlage bedingten Deich- und Stromregulierungen an diesen beiden Strömen, vorläufig von dem Kreuzungspunkt der Ostbahn mit der Stargard-Posener Bahn ab, in der Richtung über Bromberg, Dirschau, Marienburg, Elbing, Braunsberg nach Königsberg, mit einer Zweigbahn von Dirschau nach Danzig, für Rechnung des Staates auszuführen.

2. 3.

§ 2. Die zur Ausführung der drei gedachten Unternehmungen noch erforderlichen Geldmittel von überschläglich dreiunddreißig Millionen Talern sind aus den Beständen und der etatsmäßigen jährlichen Einnahme des Eisenbahnfonds sowie aus sonstigen noch vorhandenen Beständen, welche den Kammern zur Verwendung für diesen Zweck in Vorschlag zu bringen sind, und den etwaigen künftigen Jahresüberschüssen des Staatshaushalts zu entnehmen.

Insoweit die bezeichneten Fonds zur Vollendung jener Bauten (§ 1) in angemessener Frist nicht ausreichen sollten, ist Unser Finanzminister ermächtigt, den Mehrbedarf durch eine nach dem Bedürfnis des fortschreitenden Baues allmählich zu realisierende, verzinsliche und in angemessener Frist zu amortisierende Staatsanleihe höchstens im Betrage von 21 Millionen Talern zu beschaffen.

§ 3.

Die Kommission der ersten Kammer trat in ihrem Bericht vom 22. November 1849 für den Staatsbahngedanken nicht so unbedingt ein. Sie konnte sich nicht ohne Einschränkung dafür erklären, daß „der Staat mittels außergewöhnlicher Mittel die vorhandenen Bahnen an sich bringe oder der Bau neuer Bahnen nur auf Staatsrechnung erfolge“. Staatsbauten sollten nur zulässig sein, soweit die Mittel der dafür bestehenden etatsmäßigen Fonds ausreichten, und in Ausnahmefällen. Einen solchen Ausnahmefall fand man bei der Ostbahn darin, daß sich für sie kein Privatunternehmer gefunden hatte. So nahm denn auch die erste Kammer in ihrer Sitzung vom 29. November 1849 das Gesetz, betreffend den Bau der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Eisenbahn, sowie die Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel an. Es wurde alsbald unter dem 7. Dezember 1849 veröffentlicht.

Jahr der Betriebs- eröffnung	Tag	Bezeichnung der eröffneten oder über- nommenen Strecken	Länge ¹⁾	Ost- bahn- strecke	Länge der Ostbahn- strecken am Jahresschluß	Datum der Konzession oder des Gesetzes
			km	km	km	
1846	1. Mai	Stettin—Stargard i. P. ²⁾	34,6	—	—	Konzession vom 26. Januar 1844
1847	10. August	Stargard i. P.—Woldenberg ³⁾	66,6	—	—	Konzession vom 4. März 1846
1848	20. Juni	Woldenberg—Wronke ⁵⁾	54,6	—	—	desgl.
	14. Juli	Wronke—Samter ³⁾	18,1	—	—	desgl.
	10. August	Samter—Posen ³⁾	33,0	—	—	desgl.
1851	27. Juli	Kreuz—Bromberg Stettin—Stargard—Posen in Ver- waltung und Betrieb genommen	145,5	145,5	—	Gesetz vom 7. Dezember 1849
1852	6. August	Bromberg—Danzig	—	206,9	352,4	Vertrag vom 26. Juni 1851
	19. Oktober	Elbing—Elbingfluß	1,5	1,5	—	Gesetz vom 7. Dezember 1849
	19. Oktober	Marienburg—Braunsberg	83,8	83,8	597,7	desgl.
1853	2. August	Braunsberg—Königsberg	61,9	61,9	659,6	desgl.
1857	12. Oktober	Dirschau—Marienburg	17,5	17,5	—	desgl.
	12. Oktober	Frankfurt a. O.—Cüstrin—Kreuz	135,0	135,0	605,2 ⁴⁾	Gesetz vom 7. Mai 1856
1859	1. Juni	Stargard i. P.—Köslin ²⁾	135,4	—	—	Konzession vom 18. August 1856
	1. Juni	Kolberger Hafenbahn ²⁾	1,5	—	—	desgl.
	1. Juni	Belgard—Kolberg ²⁾	35,9	—	605,2	desgl.
1860	6. Juni	Königsberg—Stallupönen	141,9	141,9	—	Gesetz vom 10. Mai 1858
1861	24. August	Stallupönen—Eydtkuhnen Grenze	11,1	11,1	758,2	desgl.
1862	5. Dezember	Bromberg—Thorn	49,7	49,7	807,9	Gesetz vom 2. Juli 1859
1865	16. Juni	Thorn—Ottlofschin Grenze	14,9	14,9	822,8	desgl.
	11. Septbr.	Insterburg—Tilsit ⁵⁾	53,8	—	822,8	Konzession vom 22. Dezbr. 1862
	24. Septbr.	Königsberg—Pillau ⁶⁾	46,5	—	822,8	Konzession vom 2. Novbr. 1863
	1. Oktober	Gusow—Cüstrin	57,7	—	841,8	Gesetz vom 24. September 1862
1867	1. Oktober	Berlin—Gusow	19,0	19,0	—	desgl.
	1. Oktober	Danzig—Neufahrwasser	63,5	63,5	—	desgl.
	1. Oktober	Bartenstein—Rastenburg ⁶⁾	7,3	7,3	—	Gesetz vom 26. Mai 1865
1868	8. Dezbr.	Rastenburg—Lyek ⁶⁾	45,0	—	912,6	Konzession vom 2. Novbr. 1863
1869	1. Juli	Köslin—Stolp ²⁾	79,1	—	912,6	desgl.
			67,1	—	912,6	Konzession vom 24. April 1867

1870	1. Juli	Zoppot—Danzig ²⁾	10,5	—	—	desgl.
	1. Septbr.	Danzig—Olivaer Tor—Danzig Hohe Tor ²⁾	1,3	—	—	desgl.
	1. Septbr.	Stolp—Zoppot ²⁾	119,5	—	912,6	desgl.
1871	16. Januar	Gerdauen—Insterburg	44,7	44,7	—	Gesetz vom 17. Februar 1868
	16. Januar	Schneidemühl—Flatow	32,3	32,3	—	desgl.
	16. Januar	Preußisch Stargard—Dirschau	24,9	24,9	—	desgl.
	1. Novbr.	Lyek—Prostken ⁶⁾	19,4	—	—	Gesetz vom 17. Februar 1868
	15. Novbr.	Flatow—Konitz	50,9	50,9	—	desgl.
	20. Novbr.	Thorn—Schönsee	26,1	26,1	—	desgl.
	20. Novbr.	Schönsee—Gößlershausen	32,4	32,4	—	desgl.
	27. Dezbr.	Rothfließ—Gerdauen	62,5	62,5	1 186,5	desgl.
1872	26. Mai	Posen—Bromberg ⁷⁾	151,9	—	—	Konzession vom 4. Septbr. 1868
	16. Septbr.	Friedensdorf—Rüdersdorf	5,4	5,4	—	Erlaß vom 27. April 1867
	1. Dezbr.	Göblershausen—Osterode	65,0	65,0	—	Gesetz vom 17. Februar 1868
	1. Dezbr.	Allenstein—Rothfließ	30,6	30,6	1 287,5	desgl.
1873	25. März	Hohensalza—Thorn ⁷⁾	34,5	—	—	desgl.
	15. April	Hoch Stübblau—Preußisch Stargard	15,5	15,5	—	Konzession vom 4. Septbr. 1868
	15. August	Konitz—Hoch Stübblau	56,8	56,8	—	Gesetz vom 17. Februar 1868
	15. August	Thorn—Moecker	2,2	2,2	—	desgl.
	15. August	Osterode—Allenstein	39,7	39,7	1 401,7	desgl.
1875	1. Juni	Poggen—Memel	86,0	86,0	—	Gesetz vom 25. März 1872
	30. Juni	Gnesen—Jarotschin ⁸⁾	65,6	—	—	Konzession vom 17. Juni 1872
	1. Oktober	Tilsit—Poggen	6,3	6,3	1 494,0	Gesetz vom 25. März 1872
	1. April	Memel—Dangefluß	1,1	1,1	—	desgl.
	1. August	Marienburg—Deutsches Eylau ⁹⁾	69,0	—	—	Konzession vom 1. Juni 1872
	1. Oktober	Deutsches Eylau—Montowo ⁹⁾	25,0	—	—	desgl.
1877	22. Novbr.	Memel—Winterhafen	2,1	2,1	1 497,2	Gesetz vom 1. Juni 1872
	15. August	Montowo—Ilowo ⁹⁾	60,0	—	—	Gesetz vom 7. Dezember 1849
	1. Novbr.	Königsberg—Kathnhof	1,4	1,4	—	Konzession vom 5. Juli 1870 und Gesetz vom 9. Juli 1875
	1. Novbr.	Schlochau—Konitz ¹⁰⁾	14,8	14,8	—	desgl.
	1. Novbr.	Ruhnow—Dramburg ¹⁰⁾	22,2	22,2	—	desgl.
	1. Dezbr.	Dramburg—Tempelburg	28,8	28,8	1 564,4	desgl.

¹⁾ Die Längen sind nach dem heutigen Bestande angegeben. — ²⁾ Berlin-Stettiner Eisenbahn. — ³⁾ Stargard-Posener Eisenbahn. — ⁴⁾ Die Strecke Stettin—Posen ging in die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn über. — ⁵⁾ Tilsit-Insterburger Eisenbahn. — ⁶⁾ Ostpreussische Südbahn. — ⁷⁾ Oberschlesische Eisenbahn. — ⁸⁾ Oels-Gnesener Eisenbahn. — ⁹⁾ Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. — ¹⁰⁾ Pommersche Zentralbahn.

Jahr	Tag der Betriebs- eröffnung	Bezeichnung der eröffneten oder über- nommenen Strecken	Länge ¹⁾ km	Ost- bahn- strecke km	Länge der Ostbahn- strecken am Jahresschluß km	Datum der Konzession oder des Gesetzes
1878	16. Januar	Hammerstein—Schlochau ²⁾	30,6	30,6	—	Konzession vom 6. Juli 1870 und Gesetz vom 9. Juli 1875
	15. Mai	Neustettin—Hammerstein ²⁾	15,8	15,8	—	desgl.
	15. Mai	Tempelburg—Neustettin ²⁾	37,1	37,1	—	desgl.
	15. Novbr.	Neustettin—Belgard	63,5	63,5	—	Gesetz vom 17. Juni 1874
	15. Novbr.	Neustettin—Stolpmünde	121,5	121,5	—	desgl.
	15. Novbr.	Grandenz—Goßershausen	30,2	30,2	—	desgl.
	15. Novbr.	Zollbrück—Rügenwalde	34,5	34,5	—	desgl.
	15. Novbr.	Goldap—Insterburg	53,5	53,5	1 951,1	desgl.
1879	15. Mai	Posen—Neustettin	166,8	166,8	—	desgl.
	1. Juli	Lyck—Goldap	65,8	65,8	—	Gesetz vom 17. Juni 1874
	1. Oktober	Stolpmünder Hafenbahn	2,2	2,2	—	desgl.
	1. Oktober	Rügenwalder Hafenbahn	1,0	1,0	—	desgl.
	15. Novbr.	Laskowitz—Grandenz	21,6	21,6	2 207,5	desgl.
1880		Von der Berlin-Stettiner Bahn über- nommen	—	405,6	2 613,1	Gesetz vom 20. Dezember 1879
1881	1. Novbr.	Schneidemühl—Deutsch Krone	26,7	26,7	—	Gesetz vom 9. März 1880
1882	3. Novbr.	Orzechowo—Orzechowo Warthehafen ³⁾	1,1	—	2 639,8	Ministerielle Genehmigung
	1. Januar	Altddamm—Gollnow ⁴⁾	22,9	—	—	—
	1. Juli	Moeker—Culmsee	18,0	18,0	—	Gesetz vom 9. März 1880
	31. August	Cüstrin—Stargard i. P. ⁵⁾	28,8	—	—	Konzession vom 12. Mai 1881
	1. Septbr.	Hohensalza—Montwy ⁶⁾	6,9	—	—	Konzession vom 15. August 1881
	1. Novbr.	Culmsee—Graudenz	38,8	38,8	—	Gesetz vom 9. März 1880
1883	1. August	Güldenboden—Mohrungen	39,8	39,8	2 705,8 ⁷⁾	Gesetz vom 9. März 1880
	15. August	Grandenz—Marienburg	76,8	76,8	—	desgl.
	15. August	Kornatowo—Kulm	17,0	17,0	—	desgl.
	15. August	Konitz—Laskowitz	70,1	70,1	—	Gesetz vom 25. Februar 1881
	15. August	Mohrungen—Allenstein	45,8	45,8	—	desgl.
	31. Oktober	Glasow—Bethlinchen ⁸⁾	19,8	—	—	Konzession vom 30. Juli 1883
	1. Novbr.	Altenstein—Ortelsburg	44,9	44,9	—	(Gesetz vom 25. Februar 1881
	20. Novbr.	Zollbrück—Barnow	29,1	29,1	2 989,0	desgl.)

1884	1. August	Zajonskowo—Löbau ⁹⁾	7,0	—	—	Konzession vom 16. Sept. 1883
	15. August	Ortelsburg—Johannisburg	56,9	56,9	—	Gesetz vom 15. Mai 1882
	15. August	Barnow—Bütow	18,5	18,5	—	Gesetz vom 25. Februar 1881
	16. Septbr.	Fischhausen—Palnicken ¹⁰⁾	18,4	—	—	—
	1. Novbr.	Göttkendorf—Wormditt	45,2	45,2	—	Gesetz vom 25. Februar 1881
	1. Novbr.	Braunsberg—Mehlsaek	27,1	27,1	—	desgl.
		Von der Oberschlesischen Bahn über- nommen	—	193,3	—	Gesetz vom 24. Januar 1884
		Von der Tilsit-Insterburger Bahn übernommen	—	53,8	3 383,8	Gesetz vom 17. Mai 1884
1885	1. Juli	Wormditt—Kobbelbrude	61,1	61,1	—	Gesetz vom 25. Februar 1881
	1. August	Hohenstein—Schöneck i. W.	21,6	21,6	—	—
	1. Novbr.	Bromberg—Fordon	11,8	11,8	—	Gesetz vom 21. Mai 1883
	1. Novbr.	Schöneck i. W.—Berent	31,4	31,4	—	Gesetz vom 15. Mai 1882
	16. Novbr.	Johannesburg—Lyck	55,9	55,9	—	desgl.
		Von der Oels-Gnesener Bahn über- nommen	—	66,6	3 631,9	Gesetz vom 17. Mai 1884
1886	1. August	Praust—Zuokau	29,5	29,5	—	Gesetz vom 21. Mai 1883
	1. Oktober	Simonsdorf—Fiegenhof	24,5	24,5	—	Gesetz vom 4. April 1884
	1. Novbr.	Zuckau—Carthaus	11,9	11,9	—	Gesetz vom 21. Mai 1883
	1. Novbr.	Goßershausen—Strasburg	23,3	23,3	—	Gesetz vom 4. April 1884
	15. Dezbr.	Garnsee—Lessen	13,5	13,5	3 729,8	Gesetz vom 19. April 1886
1887	1. Septbr.	Posen—Wreschen	48,7	48,7	—	Gesetz vom 4. April 1884
	1. Septbr.	Strasburg—Lautenburg	32,8	32,8	—	desgl.
	1. Oktober	Lautenburg—Soldau	22,0	22,0	—	desgl.
	1. Novbr.	Gnesen—Nakel	75,0	75,0	—	Gesetz vom 21. Mai 1883
	15. Novbr.	Altenstein—Hohenstein	30,3	30,3	—	Gesetz vom 4. April 1884
		Von der Altddamm-Kolberger Bahn gepachtet	—	22,0	3 961,4	Vertrag vom 26. Sept. 1887
1888	1. Januar	Wreschen—Stralkowo	18,5	18,5	—	Gesetz vom 19. April 1886
	1. Septbr.	Deutsch Krone—Callies	44,5	44,5	—	Gesetz vom 7. Mai 1885
	1. Septbr.	Terespöl—Schwetzw	6,8	6,8	—	Gesetz vom 1. April 1887
	1. Oktober	Hohenstein—Soldau	53,0	53,0	—	Gesetz vom 4. April 1884
	1. Dezbr.	Rogasen—Wongrowitz	18,5	18,5	4 102,7	Gesetz vom 7. Mai 1885

¹⁾ Die Längen sind nach dem heutigen Bestande angegeben. — ²⁾ Pommersche Zentralbahn. — ³⁾ Oels-Gnesener Eisenbahn. — ⁴⁾ Altddamm-Kolberger Eisenbahn. — ⁵⁾ Stargard-Cüstriner Eisenbahn. — ⁶⁾ Oberschlesische Eisenbahn. — ⁷⁾ Die Strecke Frankfurt a. O.—Cüstrin (30,1 km) wurde dem Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin zugewiesen. — ⁸⁾ Gleise der Ostbahn. — ⁹⁾ Mecklenburgische Eisenbahn. — ¹⁰⁾ Ostpreussische Eisenbahn.

Jahr	Tag der Betriebs- eröffnung	Bezeichnung der eröffneten oder über- nommenen Strecken	Länge ¹⁾ km	Ost- bahn- strecke km	Länge der Ostbahn- strecken am Jahresschluss km	Datum der Konzession oder des Gesetzes
1889	1. Januar	Montwy—Kruschwitz	9,8	9,8	—	Gesetz vom 1. April 1887 Ministerielle Genehmigung Konzession vom 15. August 1881 Gesetz vom 7. Mai 1885
	1. April	Cüstrin Neustadt—Wantheinstrang	1,3	1,3	—	
	1. April	Montwy—Montwyfluß	1,1	1,1	—	
	18. Septbr.	Wongrowitz—Hohensalza Danzig Olivaer Thor—Danzig Weichsel- bahnhof	77,7	77,7	—	
1890	1. Oktober	Königsberg—Labiau	4,4	4,4	—	Gesetz vom 1. April 1887 Gesetz vom 15. Mai 1882 Ministerielle Genehmigung desgl.
	1. Novbr.	Mooker—Katharinenflur	50,3	50,3	4 249,6	
	1. April	Schulitz—Weichselufer	2,3	2,3	4 251,1	
1891	1. Juni	Tilsit—Heinrichswalde	1,5	1,5	—	Gesetz vom 4. April 1884 desgl.
	1. Oktober	Heinrichswalde—Labiau	20,1	20,1	—	
1892	15. Juli	Wietstock—Wollin	55,1	55,1	4 326,3	Gesetz vom 19. April 1886 desgl.
	15. Juli	Gollnow—Kammin	15,7	15,7	—	
1893	15. Oktober	Mogilno—Strelno	16,7	16,7	—	Gesetz vom 11. Mai 1888 desgl.
	1. Novbr.	Tilsit—Ragnit	13,2	13,2	—	
1894	1. Novbr.	Pilkallen—Stallupönen	17,6	17,6	—	Gesetz vom 1. April 1887 desgl.
	1. Novbr.	Memel—Bajohnen	20,6	20,6	4 457,0	
1895	1. Septbr.	Elbing—Osterode	75,9	75,9	—	Gesetz vom 8. April 1889 desgl.
	1. Septbr.	Marienburg—Maldeuten	55,5	55,5	—	
1896	1. Novbr.	Rautenberg—Pilkallen	18,9	18,9	—	Gesetz vom 1. April 1887 desgl.
	1. Novbr.	Fordon—Culmsee	33,9	33,9	4 641,2	
1897	15. Januar	Ragnit—Klapaten	7,0	7,0	—	Gesetz vom 20. Juni 1891 desgl.
	15. Januar	Rautenberg—Naueningken	9,3	9,3	—	
1898	1. Juli	Culmsee—Schönsee	20,4	20,4	—	Gesetz vom 10. Mai 1890 desgl.
	1. August	Mohrungen—Wormditt	29,1	29,1	—	
1899	1. Oktober	Nakel—Konitz	74,9	74,9	—	Gesetz vom 8. April 1889 desgl.
	1. Oktober	Klapaten—Naueningken	10,2	10,2	—	
1900	1. Novbr.	Osterode—Hohenstein	40,8	40,8	4 832,0	Gesetz vom 11. Mai 1888 desgl.
	1. März	Landsberg a. W.—Landsberg Brücken- vorstadt	0,1	0,1	—	
1901	15. August	Angerburg—Goldap	49,9	49,9	—	Gesetz vom 1. April 1895
	1. Oktober	Riesenburg—Goßlershausen	48,9	48,9	—	
1902	1. Oktober	Landsberg Ostpr.—Heilsberg	20,4	20,4	—	Gesetz vom 1. April 1895
	1. Novbr.	Lauenburg—Leba	32,4	32,4	—	
1903	1. Novbr.	Heilsberg—Rothfließ	67,0	67,0	—	Gesetz vom 1. April 1895
	15. Januar	Freystadt—Marienwerder	28,6	28,6	—	
1904	1. Mai	Callies—Falkenburg	40,4	40,4	—	Gesetz vom 1. April 1895
	1. Juli	Neidenburg—Ortelsburg	63,5	63,5	—	
1905	15. Septbr.	Goldap—Gr. Rominten	12,8	12,8	—	Gesetz vom 1. April 1895
	1. Novbr.	Schönsee—Strasburg	49,8	49,8	—	
1906	1. Dezbr.	Berent—Lippusch	16,8	16,8	—	Gesetz vom 1. April 1895
	15. Juli	Lippusch—Bütow	24,2	24,2	—	
1907	1. August	Gr. Rominten—Stallupönen	37,8	37,8	—	Gesetz vom 1. April 1895
	1. August	Löwenhagen—Gerdauen	60,8	60,8	—	
1908	14. Novbr.	Berent—Karthaus i. Westpr.	32,7	32,7	—	Gesetz vom 1. April 1895
	15. Juli	Konitz—Lippusch	52,6	52,6	—	
1909	20. Juli	Culm—Unislaw	19,5	19,5	—	Gesetz vom 1. April 1895
	1. Septbr.	Bütow—Lauenburg	55,1	55,1	—	
1910	15. Oktober	Deutsch Eylau—Niedeck	32,4	32,4	—	Gesetz vom 1. April 1895
	1. Novbr.	Niedeck—Broddydam	8,8	8,8	—	
1911	15. Novbr.	Schlochau—Reinfeld	55,0	55,0	—	Gesetz vom 1. April 1895
	14. Juni	Skurz—Pr. Stargard	24,1	24,1	—	
1912	15. Juli	Bublitz—Pollnow	24,6	24,6	—	Gesetz vom 1. April 1895
	1. August	Von der Marienburg-Mlawkaer Bahn übernommen ⁴⁾	149,4	149,4	—	
1913	1. August	Von der Stargard-Cüstriner Bahn übernommen ⁴⁾	102,2	102,2	—	Gesetz vom 18. Mai 1903
	1. Oktober	Von der Ostpreussischen Südbahn übernommen ⁴⁾	242,8	242,8	—	

¹⁾ Die Längen sind nach dem heutigen Bestande angegeben.

Streckenentwicklung des Ostbahngebiets seit dem 1. April 1895.

Jahr	Tag der Betriebs- eröffnung	Bezeichnung der eröffneten oder über- nommenen Strecken	Länge ¹⁾ km	Eisen- bahn- Direktion
1895	1. August	Callies—Arnsvalde	38,0	B ²⁾
	1. Oktober	Bromberg—Znin	43,2	B
	15. Oktober	Callies—Wulkow	57,3	B
1896	1. Oktober	Kreuz—Rogasen	74,0	B
	1. Novbr.	Gramenz—Bublitz Stadtwald	14,3	D
1897	10. April	Goray—Czarnikau	5,6	B
	15. Dezbr.	Bublitz Stadtwald—Bublitz	5,8	D
1898	1. Juli	Gerdauen—Nordenburg	17,5	K
	7. August	Berlinchen—Arnsvalde ³⁾	27,6	—
	1. Septbr.	Nordenburg—Angerburg	19,2	K
	1. Septbr.	Rothfließ—Rudeczany	67,3	K
	15. Septbr.	Zinten—Landsberg i. Ostpr.	24,9	K
1899	15. Dezbr.	Rheda—Putzig	16,1	D
	1. März	Landsberg a. W.—Landsberg Brücken- vorstadt	0,1	B
1900	15. August	Angerburg—Goldap	49,9	K
	1. Oktober	Riesenburg—Goßlershausen	48,9	D
1901	1. Oktober	Landsberg Ostpr.—Heilsberg	20,4	K
	1. Novbr.	Lauenburg—Leba	32,4	D
1902	1. Novbr.	Heilsberg—Rothfließ	67,0	K
	15. Januar	Freystadt—Marienwerder	28,6	D
1903	1. Mai	Callies—Falkenburg	40,4	B
	1. Juli	Neidenburg—Ortelsburg	63,5	K
1904	15. Septbr.	Goldap—Gr. Rominten	12,8	K
	1. Novbr.	Schönsee—Strasburg	49,8	B
1905	1. Dezbr.	Berent—Lippusch	16,8	D
	15. Juli	Lippusch—Bütow	24,2	D
1906	1. August	Gr. Rominten—Stallupönen	37,8	K
	1. August	Löwenhagen—Gerdauen	60,8	K
1907	14. Novbr.	Berent—Karthaus i. Westpr.	32,7	D
	15. Juli	Konitz—Lippusch	52,6	D
1908	20. Juli	Culm—Unislaw	19,5	D
	1. Septbr.	Bütow—Lauenburg	55,1	D
1909	15. Oktober	Deutsch Eylau—Niedeck	32,4	D
	1. Novbr.	Niedeck—Broddydam	8,8	D
1910	15. Novbr.	Schlochau—Reinfeld	55,0	D
	14. Juni	Skurz—Pr. Stargard	24,1	D
1911	15. Juli	Bublitz—Pollnow	24,6	D
	1. August	Von der Marienburg-Mlawkaer Bahn übernommen ⁴⁾	149,4	D
1912	1. August	Von der Stargard-Cüstriner Bahn übernommen ⁴⁾	102,2	B
	1. Oktober	Von der Ostpreussischen Südbahn übernommen ⁴⁾	242,8	K

¹⁾ Die Längen sind nach dem heutigen Bestande angegeben. — ²⁾ Bromberg=B, Danzig=D, Königsberg=K. — ³⁾ Stargard-Cüstriner Eisenbahn. — ⁴⁾ Gesetz vom 18. Mai 1903.