

ROZPRAWY I MATERIAŁY

Ośrodka Badań Naukowych
im. Wojciecha Kętrzyńskiego
w Olsztynie
nr 156

ANDRZEJ PIĄTKOWSKI

KOLEJ WSCHODNIA W LATACH 1842–1880

**Z dziejów transportu kolejowego
na Pomorzu Wschodnim**



Olsztyn 1996

Redakcja wydawnicza
Daniela Lewicka

Opracowanie graficzno-techniczne
Elżbieta Skóra

Korekta
Teresa Tuross



3 A 74302
(Ser. 933 E - 156)

ISSN 0585-3893

OŚRODEK BADAŃ NAUKOWYCH
im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Olsztynie

Wydanie I. Nakład 500 egz. Objętość: 18.00 ark. wyd., 23.5/8 ark. druk.
Druk: Pracownia Małej Poligrafii OBN, 10-402 Olsztyn, ul. Partyzantów 87

W ramach szerzej zaplanowanych studiów autora nad dziejami transportu kolejowego w prowincji Prusy w latach 1842–1914 przygotowano prezentowaną obecnie pracę. Podjęcie tych badań było uzasadnione zarówno brakiem odnośnego opracowania naukowego, jak i wzrostem znaczenia kolei żelaznych dla rozwoju gospodarczego obszaru objętego działalnością kolei wschodniej. Wywołując rozległe przemiany gospodarcze i społeczno-polityczne kolej stanowiła, — jak to wielokrotnie podkreślano w dotychczasowej literaturze historycznej — także niezmiernie ważny czynnik rewolucji przemysłowo-technicznej XIX w.¹ Dzięki potaniu i ułatwieniu transportu przyczyniła się do rozwoju rynku lokalnego, a także do integracji regionu z państwem pruskim. Ten ostatni proces wyraził się, w miarę rozbudowy istniejącej od początków lat pięćdziesiątych XIX w. sieci kolejowej, coraz silniejszymi związkami jego gospodarki z rynkiem ogólnoniemieckim. W konsekwencji „wywarł wpływ na miejsce, jakie zajęła gospodarka tego regionu w podziale pracy, który w ciągu drugiej połowy XIX w. ukształtował się w obrębie gospodarki państwa niemieckiego”².

Opracowanie dziejów transportu kolejowego na wskazanym obszarze wymaga uwzględnienia całego kompleksu rozległych zagadnień. Za priorytetowe zadanie uznano badanie szeregu problemów dotyczących rozwoju, w latach 1852–1914, sieci kolejowej na wschodnich obrzeżach państwa pruskiego. Uzyskane rezultaty stanowią w tej pracy podstawę do opracowania dalszych zagadnień. Wśród nich najwięcej uwagi poświęcono tworzącej najistotniejszy składnik tej sieci, powstałej w 1849 roku, państwowej kolei wschodniej. Dążąc do poznania jej funkcji i miejsca w systemie transportowym państwa prusko-niemieckiego należało przedstawić zagadnienia szczegółowe. Wiążą się one z genezą powstania tej kolei, budową linii kolejowych, jej polityką taryfową, a przede wszystkim z działalnością przewozową, zaspokajającą potrzeby przewozowe prowincji wschodnich. Jej polityka taryfowa, wywierając w coraz większym stopniu wpływ na życie gospodarcze, a w pewnej mierze także i polityczne prowincji, prowadzona była w dwóch podstawowych

1 I. Pietrzak-Pawłowska, *Industrializacja opóźnionych obszarów Europy w XIX i XX w.*, Kwartalnik Historyczny, 1968, R. 74, nr 3; A. Wielopolski, *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*, Warszawa 1975, s. 230–235.

2 K. Wajda, *Drogi rozwoju gospodarczego Pomorza Gdańskiego w latach 1815–1914*, Zapiski Historyczne, 1974, R. 39, z. 3, s. 182.

dziedzinach: w ruchu osobowym i towarowym. Ponieważ kolej wschodnia była odrębnym, usługowym i na nowoczesnych zasadach zorganizowanym przedsiębiorstwem kolejowym z zachowanym dla niego odpowiednim, sięgającym 1879 r. materiałem statystycznym, jej produkcję przewozową badać możemy zarówno od strony ilościowej, jak i jakościowej. Dla określenia wielkości przewozów posługujemy się dwoma, współcześnie także wykorzystywanymi rodzajami miernika³. Jedne z nich — mierniki proste — są jednostkami dla wyrażania liczby pasażerów i ładunków, drugi zaś — mierniki złożone — jednostkami dla wyrażania liczby wykonanych przebiegów. Natomiast do ważniejszych kryteriów, pozwalających ocenić jakość produkcji przewozowej należą równomierność w czasie i równomierność w kierunkach.

Wskazane wyżej, omawiane w tej pracy zagadnienia nie wyczerpują pełnej, możliwej do zbadania w świetle dostępnego materiału, źródłowej ich listy. W związku z powyższym w osobnym opracowaniu zostaną przedstawione zagadnienia związane z finansami kolei wschodniej, urzeczywistniającym się w ciągu badanego okresu postępowaniem technicznym oraz jej bazą społeczno-zawodową.

Praca obejmuje w swoich najszerszych ramach chronologicznych lata 1842–1914. Zachowane one jednak zostały tylko w odniesieniu do zagadnień związanych zarówno z genezą kolei wschodniej oraz tych, które ukazują rozwój sieci kolejowej. Natomiast dla problematyki dotyczącej funkcjonowania badanej kolei zakres chronologiczny pracy musiał z konieczności być zacieśniony do lat 1852–1879. Najistotniejsze znaczenie miał tu stan zachowanych źródeł. Z początkiem lat osiemdziesiątych XIX w. znacznie skurczył się dotychczasowy zakres informacyjny sprawozdań państwowych organów kolejowych. Ponadto zarząd kolei wschodniej, działający pod nazwą Królewska Dyrekcja Kolei w Bydgoszczy, już w końcowych latach siedemdziesiątych XIX w. przestał opracowywać — co się zbiegło ze zmianą nazwy przedsiębiorstwa — wykorzystywane przez nas szeroko roczne sprawozdania (raporty) ze swej działalności. Ich namiastkę tworzyły, sporadycznie wydawane, dla poszczególnych dyrekcji i to dopiero na przełomie XIX i XX w. „Statystyki ruchu”. Prowadzona w nich sprawozdawczość ograniczała się np. w ruchu pasażerskim do liczby sprzedanych biletów przez różne stacje kolejowe⁴.

W układzie terytorialnym zagadnienia dotyczące kolei wschodniej rozpatrywane są w granicach obszaru objętego jej działalnością. Zasadniczą jego część tworzyły ziemie Pomorza Wschodniego z niewielkimi fragmentami północno-zachodniej Wielkopolski i Kujaw. Obszary te po Kongresie Wiedeńskim w 1815 r. znalazły się już w całości w obrębie państwa pruskiego. Według ustalonego w tym państwie w latach 1815–1818 nowego podziału terytorialnego ziemie te weszły w skład podzielonej na rejencje gdańską i kwidzyńską prowincji Prusy Zachodnie (Westpreussen) ze stolicą prowincji w Gdańsku oraz tworzonej przez rejencję królewiecką i gabińską prowincję Prusy Wschodnie (Ostpreussen) ze stolicą w Królewcu. W 1824 r. okręgi te zespolono pod wspólną nazwą Prowincja Prusy (Provinz Preussen), ale w 1878 r. przywrócono poprzedni podział. W 1905 r. wydzielono z dwóch wschodniopruskich rejencji — trzecią, olsztyńską z siedzibą w Olsztynie.

Prowincja Prusy⁵ należała wraz z Brandenburgią, Saksonią, Śląskiem, Pomorzem Zachodnim do bloku terytorialnego prowincji wschodnich. Zajmując powierz-

chnię około 65 tysięcy km² była największą prowincją państwa pruskiego obejmowała 1/3 jego obszaru⁶. Cechowała się stosunkowo gęstą, obejmującą w sumie 125 ośrodków, siecią miast. Wśród istniejących tu skupisk ludności miejskiej wyróżniały się dwa główne miasta portowe: Gdańsk i Królewiec. W badanym okresie łączyły one funkcje przemysłowo-handlowe z administracyjno-wojskowymi. Istotne znaczenie dla ich rozwoju gospodarczego i ludnościowego miała także rozbudowa kolei. Stały się one bowiem przez ześrodkowanie kilku linii ważnymi węzłami kolejowymi. Ponadto znajdowały się w ich duże zakłady przemysłowe związane z transportem, także kolejowym. W Gdańsku w ramach szerszego planu industrializacyjnego funkcjonowała w początkach XIX w. fabryka wagonów kolejowych⁷. Ośrodkiem przemysłu metalowo-maszynowego stał się również Królewiec. Największym jego zakładem była, sięgająca swym rodowodem 1828 r., odlewnia „Union-Giesselei”. Budowała ona na zamówienia państwowe lokomotywy już od 1855 r., a poza nimi produkowała w różnych gatunkach odlewy, w tym szyny kolejowe. Natomiast w istniejącej w tym mieście od 1830 r. fabryce maszyn L. Steinfurta podjęto w 1866 r. budowę wagonów towarowych, a w okresie nieco późniejszym, po jej rozbudowie i unowocześnieniu, także wagonów osobowych⁸. Z początkiem lat sześćdziesiątych XIX w. na przedmieściu Królewca (Ponarth) podjęły swoją działalność — obok już istniejących w Berlinie, Bydgoszczy i Tczewie — główne zakłady naprawcze kolei wschodniej.

Charakter miast średniej wielkości nosiły natomiast ośrodki miejskie Elbląga, Torunia, Wystruci, Tylży, a od lat osiemdziesiątych XIX w. także Grudziądz i Olsztyna. Po uzyskaniu szeregu połączeń stały się one liczącymi się w systemie transportowym prowincji węzłami kolejowymi. Nowym, ważkim impulsem do ich rozwoju stało się — obok innych czynników — budownictwo kolejowe. Przędowały tu zwłaszcza fabryki elbląskie. Działająca od 1837 r. w Elblągu firma F. Schihaua już od 1860 r. przejmowała zamówienia kolei wschodniej na tabor kolejowy, które do tej pory składano w zakładach prowincji zachodnich. W 1870 r. firma ta uruchomiła oddzielną fabrykę lokomotyw, a w następnym roku towarzystwo akcyjne przejęło funkcjonujący już zakład produkcji wagonów i elementów do mostów żelaznych⁹.

Prowincja pruska była w XIX w. miejscem dynamicznych zmian ludnościowych. W pierwszej połowie tego stulecia, po 1815 r., wyraziły się one przede wszystkim znacznym wzrostem liczby ludności oraz jej zagęszczenia. Jak informują odpowiednie dane w latach 1816–1852 Prusy Wschodnie wykazały wzrost liczby ludności o około 70%, natomiast Prusy Zachodnie — o około 80%¹⁰. Wspomniany proces był rezultatem wysokiego przyrostu naturalnego, typowego dla prowincji o rolniczym charakterze. Utrzymywał się on również w drugiej połowie tego wieku, ale dynamika

⁶ Die Provinz Preussen. Geschichte ihrer Cultur und Beschreibung ihrer Land- und fortwirtschaftlichen Verhältnisse, Königsberg 1863, s. 47.

⁷ E. Włodarczyk, *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808–1914*, Włocław–Warszawa–Kraków 1987, s. 120.

⁸ Ibidem, s. 115.

⁹ AP Gdańsk, Korporacja elbląska, nr 388/43; *Die Schihauwerke in Elbing, Danzig und Pillau 1837–1912*, Berlin 1912, s. 9, 47; *100 Jahr Schihau*, Berlin 1937, s. 13.

¹⁰ Mitteilungen des statistischen Bureau in Berlin, Hrsg. von FWC Dietrich, Jg. 11, 12; H. Rogmann, *Die Bevölkerungsentwicklung im preussischen Osten in den letzten hundert Jahren*, Berlin 1837, s. 191–194; Preussische Statistik 1861, Bd. 5, s. 88–89.

³ Por. W. Patlikowski, *Statystyka kolejowa*, Łódź–Warszawa 1957, s. 21.

⁴ Por. T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce 1815–1914*, Warszawa–Poznań 1976, s. 214.

⁵ *Historia Pomorza*, pod red. G. Labudy, t. 1 do 1477 r., cz. 1, Poznań 1969, s. 43–44.

rzeczywistego przyrostu ludnościowego była już w tym okresie znacznie słabsza. W latach 1855–1910 liczba ludności w całej prowincji pruskiej wzrosła o około 30%, przy czym wzrost ten obliczony dla Prus Wschodnich kształtował się poniżej poziomu 15%¹¹. Czynnikiem obniżającym przyrost rzeczywisty była przede wszystkim masowa od początków lat 70-tych XIX w. emigracja ludności wiejskiej za Ocean oraz do uprzemysłowionych zachodnich i centralnych prowincji państwa pruskiego, w sposób zasadniczy ufatwiona przez kolej. Proces wyludniania się badanej prowincji nasilał się w okresie obejmującym lata 1895–1900¹². Straciły wówczas Prusy Wschodnie 146 tysięcy mieszkańców, a Prusy Zachodnie 70 tysięcy. W następnych pięcioleciach ruch ten był nadal silny i jak widać to z wyżej przytoczonych danych objął on w większej skali ludność Prus Wschodnich. Szacuje się, że łącznie w latach 1871–1910 obszar ten opuściło ponad 700 tysięcy osób, przy czym tylko z samego Królewca od 1900 r. wyjeżdżało rocznie od 34 do 58 tysięcy¹³.

W innym miejscu już zaznaczono, że w literaturze historycznej brak jest do tej pory opracowania naukowego, które by w sposób całościowy obejmowało dzieje transportu kolejowego w Prusach Wschodnich i Zachodnich. Istnieje natomiast ogromna liczba opracowań typu przyczynkowego. Podejmowane w ich ramach wysiłki badawcze skupiały się przede wszystkim na problematyce związanej ze stroną organizacyjno-prawną budowy i funkcjonowania kolei pruskiej. Stosunkowo dobrze na tle innych problemów przedstawiają się badania nad rozwojem sieci kolejowej prowincji. Zapoczątkowały je prace P. Neuhausa¹⁴ i W. Feydta¹⁵. W latach międzywojennych wspomnianą problematyką zainteresowali się także polscy autorzy. Wśród nich wymieńmy B. Dobrzyckiego¹⁶, S. Srokowskiego¹⁷ i A. Wrzowska¹⁸. Do nowszych, wykorzystujących jedynie dotychczasową literaturę na ten temat, należą opracowania E. Bahra¹⁹, P. Dosta²⁰ i H.W. Scharfa²¹. Powojenną literaturę polską reprezentują prace poświęcone dziejom niektórych linii kolejowych. Przydatne okazały się wśród nich opracowania pióra M. Sedlińskiego²² i J. Rychtarskiego²³. Popularyzując wiedzę historyczną na ten temat na łamach fachowych cza-

sopism kolejowych zajmował się J. Mierzyński²⁴. Do prac ogarniających większe terytorium i w szerszych ramach chronologicznych należy gruntowne studium rozwoju sieci kolejowej Polski T. Lijewskiego²⁵. W dość dużym jednak stopniu przydatność tego opracowania dla naszych rozważań redukuje zacieśnienie jego pola badawczego do granic Polski po 1945 r.

Oddzielną grupę w literaturze naukowej zajmują te prace, które w całości poświęcono omówieniu polityki kolejowej państwa pruskiego. Wśród pozycji ukazujących ogólne jej zasady z uwzględnieniem polityki kanclerza Bismarka należy postawić na pierwszym miejscu prace A. Leyena²⁶. Historią tej polityki zajmował się również W. Schreiber²⁷. Z literatury w języku polskim należy wymienić pracę S. Schwana²⁸, ukazującą politykę kolejową państwa pruskiego od strony jego budżetu.

Osobne miejsce zajmują opracowania poświęcone stosowanym na kolejach pruskich taryfom przewozowym. Ze znajdujących się w naszej dyspozycji opracowań najwięcej materiału informacyjnego przyniosła praca L. Schollera²⁹. Badania nad tą problematyką rozwijały się również pod koniec XIX i w początkach XX w. Z powstałych w tym czasie prac na szczególną uwagę zasługują publikacje H. Burmeistera³⁰ i A. Schippfera³¹. Nowsze ustalenia dotyczące tej problematyki zawiera natomiast ujęcie K. Bloemera³².

W badaniach nad dziejami transportu kolejowego konieczne stało się uwzględnienie prac dotyczących badanej kolei. Wśród nich czołowe miejsce zajmuje szerzej znana publikacja K. Borna³³. Praca ze względu na sumienność badawczą autora zachowała, mimo iż od jej powstania upłynęło już ponad 90 lat, swoje niezachwiałe walory naukowe. Stanowi ona, co prawda zasadniczo pozbawione aparatu naukowego, swoiste kompendium wiadomości, zarówno z prehistorii kolei wschodniej, jak i o jej budowie i zasadach organizacyjnych. K. Born oprócz tej pracy jest również autorem dwóch innych publikacji³⁴, dotyczących problemów tej

11 H. Rogmann, op. cit., s. 191–194; A. Hesse, *Die Bevölkerung von Ostpreussen*, Jena 1916, s. 50.

12 Por. W. Köllman, *Bevölkerung in der industriellen Revolution. Studien zur Bevölkerungsgeschichte Deutschland*, Göttingen 1974, s. 227.

13 A. Gremberg, *Die Bevölkerung der Stadt Königsberg*, Jena 1926, s. 106.

14 P. Neuhaus, *Das ostpreussische Eisenbahnnetz im Osten der Weichsel. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte und Statistik der deutschen Nordostmark*, Altpreussische Monatschrift, 1889, Bd. 26, s. 1–58.

15 W. Feydt, *Der Einfluss der ostpreussischen Eisenbahnen auf die städtischen und einige andere Siedlungen*, Königsberg 1904.

16 B. Dobrzycki, *Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój*, Inżynier Kolejowy, 1928, R. 3, s. 121–136; tenże, *Rozwój sieci kolejowej w Niemczech*, Ibidem, 1921, R. 1, s. 98–108.

17 S. Srokowski, *Drogi żelazne Prus Wschodnich*, Bellona, 1935, R. 25, s. 211–218.

18 A. Wrzosek, *Z geografii komunikacyjnej Pomorza, w: Stosunki komunikacyjne na Pomorzu*, t. 4, Toruń 1935.

19 E. Bahr, *Die Entwicklung des westpreussischen Eisenbahntzes bis zum Ausgang des Ersten Welt Kriegs*, Westpreussen Jahrbuch, 1959, s. 37–48.

20 P. Dost, *100 Jahre Königliche Ostbahn in Berlin*, Westpreussen Jahrbuch, 1967, Bd. 17, s. 83–98.

21 E. Scharf, *Eisenbahnen in Westpreussen. Geschichtliche Entwicklung der Privat und Staatsbahnen bis 1920*, Westpreussen Jahrbuch, 1984, Bd. 34, s. 55–89.

22 M. Sedliński, „Wiosna ludów” a budowa kolei Krzyż–Bydgoszcz w latach 1848–1851, Rocznik Nadnotecki, 1966, t. 1, s. 70–75.

23 J. Rychtarski, *Dzieje kolejnictwa na Pomorzu, Warmii i Mazurach*, Jantarowe Szlaki, 1979, R. 22, nr 3, s. 29–35.

24 J. Mierzyński, *Spór o trasę kolei wschodniej*; tenże, *130 lat bydgoskiej kolei*, Na żelaznym szlaku, 1878, nr 63, s. 9–11; tenże, *Sto dwudziesta rocznica otwarcia linii kolejowej Bydgoszcz–Toruń–Otoczyn*, Eksploatacja Kolei, 1981, nr 10, s. 6–10; tenże, *Z historii niektórych linii kolejowych*, Eksploatacja Kolei, 1982, nr 7, s. 11–18.

25 T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Dokumentacja Geograficzna, 1959, z. 5.

26 A. Leyen, *Zehn Jahre preussisch deutscher Eisenbahnpolitik*, Leipzig 1876; tenże, *Die Verhandlungen der Vereinigten Ständische Ausschüsse*, Archiv f. Eisenbahnwesen, 1881, Jg. 12; tenże, *Die Durchführung der Staatsbahnsystems in Preussen*, Jahrbuch für Gesetzgebung. Neue Folge 16, H. 14, Leipzig 1892; tenże, *Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck*, Berlin 1912.

27 E. Kech, *Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik. Sammlung Göschen*, Leipzig 1911.

28 S. Schwann, *Rola budżetu państwowego w pruskiej polityce kolejowej w XIX w.*, Przegląd Zachodni, 1957, R. 4, s. 112–136.

29 L. Scholler, *Über die Gütertarife in Preussen*, Bromberg 1892.

30 H. Burmeister, *Geschichtliche Entwicklung der Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands*, Leipzig 1899.

31 A. Schippfer, *Preussisch-deutsche Eisenbahnfragen insbesondere die Reform des Tarifwesens*, Berlin 1906.

32 K. Bloemers, *Die Eisenbahntarifkampf*, w: *Moderne deutsche Wirtschaftsgeschichte*, Hrsg. K. E. Born, Köln–Berlin 1966, s. 151–170.

33 K. Born, *Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn*, Sonderabdruck aus Archiv für Eisenbahnwesen, 1911, Jg. 34, H. 4–6; tenże, *Die Entwicklung der Ostbahn*, Archiv für Eisenbahnwesen, 1934, Jg. 38, s. 879–939, 1125–1172, 1421–1461.

34 K. Born, *Die ersten Staatsbahnstrecken in der Provinz Posen*, Aus der Posner Lande, 1941, Jg. 6, s. 305–315, 515–522; tenże, *Die preussischen Eisenbahnen und Danzig*, Danzig 1931, s. 126–128.

kolei, z których dla nas najbardziej przydatną okazała się omawiająca jej znaczenie dla Gdańska i jego zaplecza. Dziejami kolei wschodniej ostatnio zajmowali się również, wykorzystując w dużej mierze wyniki Borna, inni autorzy niemieccy: H. Mühlfordt³⁵, W. Rathke³⁶, a także P. Dost³⁷.

Warsztatem naukowym i szerszym ogarnięciem badanych problemów wyróżnia się praca zbiorowa pod redakcją K. Wajdy³⁸, w której przedstawione zostały dzieje związanych z koleją wschodnią warsztatów naprawczych. Jej obszernie fragmenty autorstwa S. Kalembki i K. Wajdy poświęcone są bądź to rozwojowi bydgoskiego węzła kolejowego i związanych z nią linii, bądź też funkcjonowaniu samych warsztatów kolei wschodniej.

Sporo interesujących i wartościowych danych dotyczących badanych w pracy zagadnień przyniosły obszerniejsze, o charakterze całościowym, opracowania dziejów kolejnictwa w Niemczech. Oprócz starszej, pochodzącej jeszcze z końca XIX w. czterotomowej pracy A. Mayera³⁹ i nieco późniejszego opracowania E. Kröniga⁴⁰ dysponujemy kilkoma innymi opracowaniami. Wśród nich na wymienienie zasługuje przede wszystkim wydana w 1938 r. z okazji 100-lecia kolejnictwa pozycja *Hundert Jahre Deutschen Eisenbahnen*⁴¹. Charakter ujęcia syntetycznego noszą także dwa pozostałe obszerniejsze opracowania dziejów kolejnictwa w Niemczech⁴².

Jeżeli chodzi o całościowy obraz rozwoju kolejnictwa na badanym obszarze, to z prac popularnonaukowych nieźle udokumentowane są publikacje H. Scharfa⁴³ oraz S. Bufe⁴⁴.

W opracowaniu zagadnień związanych z zasadniczą tematyką przedstawianej pracy wykorzystano przede wszystkim materiały drukowane. Jeżeli chodzi o źródła archiwalne, to istotną przeszkodą w możliwie pełnym opracowaniu szeregu zagadnień, stał się fakt całkowitego zniszczenia akt dyrekcji kolei wschodniej z siedzibą w Bydgoszczy: Natomiast zachowane materiały władz centralnych w Berlinie, w tym akta departamentu kolejowego pruskiego Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Robót Publicznych, głównie skupiają się na sprawach organizacyjno-prawnych budowy linii, należących do badanej kolei. Z tych powodów szczególnego znaczenia w rozwiązywaniu problematyki opracowania nabrały publikacje sprawozdawcze. Wśród nich w pierwszym rzędzie wymieniamy sprawozdania roczne kolei wschodniej. Przygotowane przez jej dyrekcje obejmują lata: 1858, 1865, 1866, 1867, 1871, 1876

i 1877/78⁴⁵. Wszystkie, opracowane według jednolitego formularza zapisu danych, składają się z dwóch części. Pierwsza, opisowa, dotyczy przede wszystkim spraw związanych z rozbudową linii kolejowych podległych temu przedsiębiorstwu oraz z ich technicznym wyposażeniem. Omawia się również w niej ogólne warunki funkcjonowania kolei i osiągnięte wyniki eksploatacyjno-finansowe. W drugiej części, załącznikowej, zestawiono liczne zestawienia statystyczne, obrazujące poszczególne dziedziny działalności kolei.

W wykorzystywanym materiale źródłowym, obok sprawozdań rocznych kolei wschodniej, centralną pozycję zajęły również przygotowane w Ministerstwie Handlu i Wytwórczości, ujęte w kilkudziesięciu tomach, sprawozdania roczne pruskich kolei państwowych za lata 1850–1879⁴⁶. Dane tych sprawozdań informują m.in. o wielkości przewozów towarowych i osobowych, średniej odległości przewozów oraz dochodowości poszczególnego przedsiębiorstwa kolejowego. Ich wiarygodność została wysoko oceniona przez R. Fremdlinga⁴⁷. Ważnym uzupełnieniem wskazanych wyżej publikacji sprawozdawczych stały się wydawnictwa Pruskich Kolei Państwowych⁴⁸.

Niezmiernie ważnym źródłem, zezwalającym na zbadanie procesu rozwoju sieci kolejowej prowincji pruskiej, są przygotowane przez Biuro Statystyczne oddzielne zeszyty poświęcone poszczególnym państwowym i prywatnym zarządom kolejowym⁴⁹.

Sprawami kolejnictwa żywo interesowały się warstwy kupieckie z większych i średniej wielkości ośrodków miejskich. W sposób przekonujący wskazują na to drukowane od początków lat pięćdziesiątych sprawozdania korporacji kupieckich⁵⁰. Organizacje te w imieniu swoich członków, za pomocą tych sprawozdań, broniąc swoich interesów gospodarczych, zaciekle walczyły o uzyskanie połączeń kolejowych. Na ich też łamach wysuwały projekty dalszych linii kolejowych, które pomogłyby im utrzymać konkurencję innych ośrodków i przywrócić bądź rozszerzyć posiadane lub utracone zaplecze gospodarcze. Ponieważ sprawozdania korporacji z Królewca dostępne są od 1868 r., Elbląga od 1874 r., natomiast Kłajpedy od 1882 r., szczególnego znaczenia nabrało wydawnictwo ogólnopruskie zawierające sprawozdania izb handlowych i korporacji z lat 1860–1872⁵¹.

45 Jahres-Bericht über die Betriebsverwaltung der Königl. Ostbahn für 1858, 1865, 1866, 1867, 1871, 1876, 1877/78 (cyt. dalej JBO).

46 Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen. Bearbeitet auf Anordnung Sr. Excellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten von dem technischen Eisenbahn-Bureau des Ministeriums, Bd. 1–27, Berlin 1855–1880; zob. też: *Betriebsergebnisse der Eisenbahn Deutschlands für das Betriebsjahr 1878 verglichen mit früheren Jahrgängen*, Berlin 1880.

47 R. Fremdling, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und Theorie der Infrastruktur*, Dortmund 1975.

48 Bericht über die Ergebnisse der preussischen Staatseisenbahnen 1879/1880. Od 1880 r. ze zmienionym tytułem: *Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen 1878–1913*, Berlin 1913, (cyt. dalej Bericht).

49 Die historische Entwicklung des Deutschen und Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Netzes vom Jahre 1838 bis 1881, Bearb. von Ernst Kühn, Hrsg. vom Königlich Preussischen Statistischen Bureau, XII Ergänzungsheft zur Zeitschrift Königlich Preussischen Bureaus; *Die preussischen Eisenbahnen in den Jahren 1883, 1884 und 1885*, Bearb. von Königlich Preussischen Statistischen Bureau, Berlin 1887.

50 Bericht über Handel und die Schifffahrt zu Danzig 1849–1892; Bericht (Jahresbericht) des Vorsteher-Amtes des Kaufmannschaft zu Danzig 1893–1913; Bericht über Handel und die Schifffahrt von Königsberg in Pr. 1868, 1876–1879; Bericht über Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft von Königsberg in Pr. 1881–1913.

51 Jahresberichte der Handelskammern und Kaufmanischen Korporationen des Preussischen Staats 1860–1872.

35 H. Mühlfordt, *Die Ostbahn (Berlin-Königsberg)*, D. Redl. Ostpreuss., 1983, Bd. 34, s. 48–52.

36 W. Rathke, *100 Jahre Königliche Ostbahn*, Darmstadt 1951.

37 P. Dost, *100 Jahre Königliche Ostbahn in Berlin*, Westpreussen Jahrbuch, 1986, Jg. 17, s. 83–88; tenże, *Neues von der alten Preussischen Ostbahn*, Böttchers Kleine Eisenbahnschriften, Dortmund 1968, Bd. 34.

38 *Dzieje Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy 1851–1975*, praca zbiorowa pod redakcją K. Wajdy, Bydgoszcz 1976.

39 A. Mayer, *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von 1835 bis 1890*, Bd. 1–4, Berlin 1890.

40 F. Krönig, *Die Verwaltung des preussischen Staatseisenbahnen*, Bd. 1–2, Berlin 1909.

41 *Hundert Jahre deutschen Eisenbahnen Jubileumschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen*, Berlin 1938.

42 *Das deutsche Eisenbahnwesens der Gegenwart*, Bd. 1–2, Berlin 1911; *Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835–1943*, Bd. 1: *Deutsches Reich*, Hrsg. von Reichsverkehrsministerium, Berlin 1943.

43 H. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn in Osten bis 1945*, Freiburg 1981.

44 S. Bufe, *Eisenbahnen in West und Ostpreussen*, Eggilham und München 1987.

GENEZA KOLEI WSCHODNIEJ I PIERWSZE LINIE KOLEJOWE W PRUSACH

Oddzielną kategorię wykorzystywanych w pracy źródeł tworzą skierowane do centralnych pruskich władz ustawodawczych w Berlinie memoriały kół gospodarczych z miast prowincji Prus. Wysuwa się w nich na tle ogólnej sytuacji gospodarczej i komunikacyjnej żądania budowy i rozbudowy określonych linii kolejowych. Zapoczątkowały je pochodzące z Królewca, Elbląga i Wystruci memoriały dotyczący przyszłej trasy kolei wschodniej⁵². Poza nimi memoriały składały jeszcze ośrodki miejskie Gdańska, Torunia i Grudziądz⁵³.

Omówiony wyżej stan źródeł wywarł zasadniczy wpływ zarówno na zakres, jak i stopień wyczerpania problematyki dziejów transportu kolejowego w prowincji Prusy w latach 1842–1914. Prowadzone w przyszłości badania, przy szerszym wykorzystaniu źródeł innego typu, powinny objąć pozostałe gałęzie transportu. Zbliżyłoby to możliwość uzyskania całościowego obrazu stosunków komunikacyjnych na tym obszarze, dając podstawę do badań nad ich rozwojem w późniejszych latach.

⁵² *Betrachtungen über die Notwendigkeit und Möglichkeit einer preussischen Ostbahn*, Königsberg 1842; *Über die zweckmäßige Richtung der Eisenbahn vom Berlin nach dem Osten*, Königsberg 1844; *Betrachtungen über die Richtung der östlichen Eisenbahn*, Elbing 1844; *Über die Richtung der preussischen Ostbahn*, Insterburg 1844.

⁵³ T. Behrend, *Denkschrift der Kaufmanschaft von Danzig dem Euerhohen deutschen National Versammlung... zur geneigten betrachtung überreicht*, Danzig 1848; *Das Thorn-Königsberger Eisenbahnprojekt in seinen Beziehungen zu den Handel und der Industrie der Provinz*, Thorn 1863; *Der westpreussische Eisenbahnnotstand. Denkschrift dem preussischen Abgeordnetenhaus unterarbeitet von der Handelskammer zu Graudenz*, Graudenz 1900.

Pierwszą linię kolejową na świecie oddano do użytku w Anglii w 1825 r., łącząc Stockton z Darlington. Na obszarze Rzeszy Niemieckiej do budowy pierwszej linii przystąpiono 10 lat później, uruchamiając połączenie kolejowe pomiędzy Norymbergą i Fürth w Bawarii. Prusy wkroczyły jeszcze później na drogę rozwoju kolejnictwa, gdyż dopiero w 1838 r. wybudowano linię Berlin–Poczdami. Dyskusje i rozważania rządu nad tą gałęzią transportu trwały tam jednak już od kilku lat. Zapoczątkowane zostały w 1832 r. przez ekonomistę pruskiego Fryderyka Lista, wówczas występującego z koncepcją budowy centralnej sieci kolejowej w Niemczech¹. Idee tego ekonomisty, wobec ogólnie niechętnego kolejnictwu polityki rządu pruskiego, zwłaszcza do inicjatyw oddolnych, zostały odrzucone. Wyrazem tej postawy stała się również odmowa przyznania koncesji na budowę kolei zarówno wyżej wymienionemu, jak i burmistrzowi Magdeburga, Augustowi Wolframowi Frankiemu².

Przejściowo rząd pruski, szczególnie w osobach ministra finansów i spraw wewnętrznych, zamierzał prowadzić budowę i eksploatację kolei na rachunek państwa. Realizacja tych projektów stała się niemożliwa z powodu braku odpowiednich środków budżetowych, a na zaciągnięcie pożyczki nie pozwalały obowiązujące przepisy prawne, zawarte w ustawie z 17 I 1820 r. Wskazywały one na konieczność zatwierdzenia zaciągania i poręczania pożyczek państwowych przez zgromadzenia stanowe (*Reichsständische Versammlung*)³. Takie zgromadzenie w owym czasie jeszcze w Prusach nie zostało w ogóle zwołane. W tej sytuacji rząd pruski musiał czasowo budowę kolei pozostawić całkowicie inicjatywie kapitału prywatnego. Najpełniej ten nowy stosunek władz państwowych wyrażała fundamentalna dla późniejszego rozwoju kolejnictwa pruskiego ustawa o przedsiębiorstwach kolejowych z 3 XI 1838 r.⁴ Była ona w wielu punktach wzorowana na ustawie kolejowej angielskiej. Regulowała sposób tworzenia się przedsiębiorstw budowy kolei i ich nadzoru przez państwo, nabywania gruntów, emisji akcji, tryb udzielania potrzeb-

¹ W publikacji pt. *Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystem*, Berlin 1833.

² Por. S. Schwann, op. cit., s. 28.

³ *Verordnung wegen künftigen Behandlung des gesamten Staatsschuldenwesens vom 17-ten Januar 1820*, ogłoszony w *Gesetz-Sammlung für die königlich preussischen Staaten*, 1820, nr 2, s. 9 (cyt. dalej GS).

⁴ GS 1838, nr 35: *Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3 November 1838*.

nych koncesji. Według ustawy koncesję wydawano, o ile po zbadaniu projektów dane towarzystwo przedłożyło dokładny plan finansowy, który wskazywał, iż posiadany kapitał jest wystarczający na wykonanie budowy. Podobnej procedurze przedstawienia rządowi podlegał statut towarzystwa, który miał dowodzić, iż jego akcjonariusze akceptują specjalne uprawnienia władzy państwowej. Obok wspomnianych postanowień ustawa precyzowała stosunek państwa do prywatnych przedsiębiorstw kolejowych. Przyjęto w niej bowiem zasadę nieudzielania jakiegokolwiek pomocy przedsiębiorcom, a ponadto zapewniała państwu prawo przymusowego wykupu danej linii po 30 latach eksploatacji drogą wpłaty 25-krotnej przeciętnej rocznej dywidendy z ostatnich pięciu lat⁵. Wymieniony przepis gwarantował państwu, które ze względu na sytuację finansową musiało czasowo zrezygnować z budowy kolei we własnym zakresie, możliwość ich przejęcia w przyszłości⁶.

Wymieniona ustawa z 1838 r. objęła również szeroki wachlarz przepisów policyjno-porządkowych. Towarzystwa kolejowe były zobowiązane m.in. do pokrywania wszelkich strat, które ponieśli pasażerowie na kolejach towarzystwa. Ponadto ustawa zawierała rozporządzenia co do jednolitości wszelkich urządzeń kolejowych: ruchowych, trakcyjnych, łączności, rozkładów jazdy. Najważniejsze było to, iż ustawa zobowiązywała wszystkie towarzystwa do przepuszczania na własnych liniach także taboru obcego, włącznie z środkami transportowymi towarzystw konkurencyjnych. Przepis ten, o doniosłym dla rozwoju kolejnictwa znaczeniu, umożliwiał m.in. ruch towarowy na większe odległości bez przeladowywania⁷.

Kolej złamała dotychczas istniejący monopol poczty na transport osób, przesyłek i listów. W związku z ponoszonymi przez nią z tego tytułu stratami, ustawa kolejowa nakładała na towarzystwa kolejowe obowiązek finansowego ich wyrównywania na rzecz państwa. Wspomniana ustawa ingerowała również w przyszły charakter i kształt sieci kolejowej. Istniejący w niej zapis zabraniał bowiem w ciągu 30 lat od wybudowania danej linii, przeprowadzenie innej o podobnym kierunku. Równocześnie jednak towarzystwa zobowiązane były do udzielania zgody na połączenie swych własnych linii z liniami konkurentów, jak i na budowę odgałęzień.

Wydanie ustawy przyczyniło się do wzrostu zainteresowania sprawami kolejnictwa. W Prusach, a także w innych krajach niemieckich zaczęły się ukazywać liczne, obszerniejsze prace i artykuły prasowe dotyczące nowego rodzaju transportu⁸. Sfery kupieckie większych miast przygotowały w tym czasie również memoriały i petycje. Postulowano związanie ich ośrodków i ciężącym ku nim regionów z projektowanymi, także przez nie, liniami kolejowymi⁹. Na temat kolejnictwa i konieczności przeprowadzenia linii kolejowej przez Prusy Wschodnie wypowiedziano się po raz pierwszy także w Królewcu¹⁰. Konkretną formą żywego zainteresowania kolejami stało się powstanie licznych komitetów, które dążyły do organizowania spółek i budowania określonych dróg kolejowych. Ich rozwój na obszarze Prus na skutek

ogólnie niekorzystnych warunków udzielania koncesji nie odbywał się jednak bez komplikacji i opóźnień. Wywołane one były oporem biurokracji, która obawiała się głównie konkurencji kolei wobec szos budowanych przez państwo, a także dla państwowej poczty¹¹. Również w pewnym stopniu jej stanowisko spowodowane było niechęcią wobec nowinek i obawą przed demokratycznym charakterem transportu kolejowego¹². Z kolei rosnące ze strony towarzystw zapotrzebowanie na środki finansowe stwarzało stan niepewności w zakresie utrzymania w państwie dotychczasowych stosunków. Na początku lat czterdziestych XIX w. doszło bowiem, na skutek spekulacji akcjami kolejowymi, do załamania się na giełdzie kursu innych papierów wartościowych, w tym także emitowanych przez państwo listów zastawnych¹³. Nic więc dziwnego, że w tych warunkach tempo budowy kolei w Prusach nie było imponujące. Szczególnie z dużymi oporami uruchamiano koleje we wschodnich rejonach Prus¹⁴. Nie miały na to wpływ miała zarówno ich zła sytuacja gospodarcza, jak i słabość kapitałowa miejscowego kupiectwa. Zniechęcała ona towarzystwa i ludzi rozporządzających kapitałami do inwestowania w budowę dróg żelaznych na tych terenach. Oprócz powstałej w 1842 r. linii Berlin–Frankfurt n. Odrą uruchomiono jeszcze tylko w tym i następnym roku pierwsze odcinki Górnośląskiego Towarzystwa Kolejowego.

Odpowiednie dane liczbowe jednoznacznie ilustrują dysproporcje pomiędzy dużymi zamierzeniami w dziedzinie budownictwa kolejowego, a faktycznymi osiągnięciami. W 1841 r. w Prusach przekazano do eksploatacji tylko 311,4 km linii kolejowych, podczas gdy sieć kolejowa w innych państwach niemieckich wzrosła z 6 km w 1835 r. do 468,9 km w 1840 r., a w 1843 r. — do 1311,3 km¹⁵.

Polityka rządu pruskiego niewspierania finansami prywatnego budownictwa kolejowego nie mogła trwać długo. Rozwój społeczny i gospodarczy Prus wymagał otwierania coraz to nowych linii kolejowych. Już w 1840 r. wydano nakaz bankowi państwowemu Seehandlung popierania niektórych przedsiębiorstw kolejowych przez zakup akcji lub też udzielanie pożyczek¹⁶. Generalnie, sprawy związane z metodami i środkami finansowania kolejnictwa miały jednak załatwić, zwołane w 1842 r. po raz pierwszy do Berlina, komisje stanowe sejmów prowincjonalnych. Przedłożono im na pierwszym posiedzeniu 12 IX 1842 r. memoriał rządowy, dotyczący podziału nadwyżki budżetowej i budowy w przyszłości niektórych linii kole-

11 L. Schreiber, *Die preussischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staat 1834–1873*, Berlin 1874, s. 7; W. F. C. Schmeidler, *Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens*, Leipzig 1874, s. 45; H. Paul, *Die preussische Eisenbahnpolitik von 1834 bis 1838. Ein Beitrag zur Geschichte der Restauration und Reaktion in Preussen, Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte*, Bd. 1, Berlin 1938, s. 273.

12 Por. A. Mielcarek, *Rozwój sieci kolejowej na Pomorzu Zachodnim do 1914 roku*, Przegląd Zachodniopomorski, 1982, t. 26, z. 1–2, s. 17.

13 O. Eichholtz, *Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preussischen Eisenbahngeschichte*, Berlin 1962, s. 89, 94.

14 Por. G. Flenck, *Studien zur Geschichte des preussischen Eisenbahnwesens III. Die Entwicklung der preussischen Eisenbahnen von 1938 bis Herbst 1842*, Archiv für Eisenbahnwesen, 1897, s. 23–61 (cyt. dalej AE).

15 G. Stürmer, *Geschichte der Eisenbahnen*, Bromberg 1872. Tab. na s. 54–55, s. 58–59. Por. też H. Baumann, op. cit., s. 3.

16 Por. O. Schwarz, G. Strutz, *Der Staatshaushalt und die Finanzen Preussens unter Benutzung amtlicher Quellen*, Bd 1: *Die Eisenbahnverwaltung*, Berlin 1901, s. 578; Por. też S. Schwann, op. cit., s. 337.

⁵ Ibidem, s. 505–516: Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen § 42, pkt. 4; Por. również S. Schwann, *Rola budżetu*, s. 326.

⁶ T. Dohnalowa, *Rozwój transportu*, s. 156.

⁷ Por. B. Dobrzycki, *Koleje*, s. 349.

⁸ Por. B. Dobrzycki, *Rozwój sieci*, s. 220.

⁹ Np. w Berlinie opublikowano: *Denkschrift über die Ausführung des Eisenbahn — Netzes in Preussen betreffend*, Berlin 1840.

¹⁰ *Ueber Eisenbahnen in Beziehung auf die verschiedenen Bauart dasselben*, Väterländischen Archiv, Bd. 19, Königsberg 1838.

owych¹⁷. Jeżeli chodzi o nadwyżkę budżetową, początkowo przewidywano, że miała ona być przeznaczona na obniżkę cen soli. Natomiast w przedłożonym memoriale rząd proponował jej użycie na rozbudowę sieci kolejowej. Rozbudowa miała nastąpić zarówno poprzez budowę linii państwowych i subwencjonowanie przedsiębiorstw prywatnych¹⁸, to ostatnie drogą udziału skarbu państwa w funduszu zakładowym i przyjęcia 3,5% gwarancji z tytułu odsetek od akcji.

Ostatecznie przedstawiciele komisji stanowych, opowiadając się za przyjęciem wyżej wspomnianej gwarancji dywidendowej, jednocześnie ograniczyli udział państwa w budowie dróg żelaznych tylko do finansowego wsparcia towarzystw kolejowych¹⁹. W przedstawionym memoriale po raz pierwszy postulowano budowę linii kolejowej łączącej Berlin z Królewcem. Komisjom stanowym zaproponowano w związku z tym do wstępnego opracowania 3 warianty biegu linii kolejowej. Zgodnie z tymi planami pierwsza trasa miała wieść do Frankfurtu n. Odrą przez Poznań i Bydgoszcz do Grudziądza, druga od Kostrzyna przez Gorzów Wielkopolski, Piłę i Bydgoszcz do Wisły pod Grudziądem, z bocznym połączeniem do Poznania i wreszcie trzecia ze Stargardu Szczecińskiego na wschód do Grudziądza, również z połączeniem bocznym do Poznania. Pokonując przeprawę na Wiśle kolej dalej miała biec na północny wschód do Królewca. Stąd „w razie zaistniałych okoliczności będzie mogła zostać przedłużona aż do granicy rosyjskiej”²⁰. Zgodnie z tymi planami przewidywano, że pierwsza linia miała być połączona we Frankfurcie n. Odrą z linią kolejową Berlin–Frankfurt, trzecia koło Szczecina z linią kolejową Berlin–Szczecin, wreszcie druga z przewidzianą wówczas już do budowy Szczecin–Stargard.

Ustalone przez przedstawicieli komisji stanowych zasady polityki kolejowej zostały potwierdzone w rozporządzeniu królewskim z 22 XI 1842 r.²¹ Wskazano w nim, że rząd jest gotów udzielić niektórym liniom kolejowym gwarancji oprocentowania zainwestowanych kapitałów. Sprecyzowano dalej, że poparcie to będzie dotyczyło linii łączących Berlin z poszczególnymi prowincjami, prowincje między sobą oraz linii stwarzających połączenie Prus z zagranicą. Jednocześnie przeznaczono na ten cel stały fundusz roczny w wysokości 2 mln talarów. Już jednak w 1843 r., w celu zintensyfikowania prywatnego budownictwa kolejowego, na mocy rozporządzenia królewskiego z 28 IV tego roku został utworzony Fundusz Kolejowy (Eisenbahnfond). Rozporządzenie to nakazywało ministrowi finansów zarezerwowanie z nadwyżek budżetowych sumy 6 mln talarów na finansowanie lub udział państwa w niektórych przedsiębiorstwach kolejowych w celu późniejszego ich wykupu²².

Fundusz kolejowy spełnił całkowicie pokładane w nim nadzieje — kapitał prywatny w coraz to większym stopniu, przy wydatnej pomocy finansowej państwa,

angażował się w budownictwo dróg żelaznych. Obliczono, że w latach 1843–1847 gwarancja zysku udzielona przez państwo pruskie objęła kapitał w wysokości 31 650 talarów, a za 6 164 000 talarów zakupiono z funduszu kolejowego akcje kolejowe²³. Wykupem akcji i udzieleniem gwarancji objęto wiele prywatnych przedsiębiorstw. Wśród nich wymienimy tylko pozostające pod zaborami i koncesjonowane już w 1841 r. Koleje Górnośląskie (Oberschlesische Eisenbahngesellschaft), Koleje Dolnośląskie (Niederschlesisch-Märkische) i Stargard–Poznań (Stargard–Posner Bahn). Ostatnie przedsiębiorstwo, którego linia — jak wspomnieliśmy już wyżej — miała łączyć się z projektowaną koleją wschodnią, powstało z inicjatywy sfer kupieckich Szczecina. Jej budowa wynikała z konieczności rozszerzenia i utrwalenia zaplecza tego portu zagrożonego przez Hamburg²⁴. Nie było również bez znaczenia i to, że sfery kupieckie Szczecina podejmując budowę kolei do Stargardu, a następnie do Poznania chciały przez to stworzyć fakty dokonane, wymuszając kierunek przyszłej kolei wschodniej, tak by łączyła się ona z linią Berlin–Szczecin²⁵. Pożądane przez nie połączenie w istocie funkcjonowało w latach 1851–1857, do czasu wybudowania bezpośredniego połączenia Krzyż–Frankfurt n. Odrą.

Ponieważ cele gospodarcze Szczecinian były zbieżne z celami militarnymi²⁶ państwa pruskiego rząd zdecydował się najpierw na poparcie zawiązanego już komitetu. Komitet ten przygotował następnie powstanie spółki akcyjnej pod nazwą Stargardzko-Poznańskie Towarzystwo Kolejowe. W marcu 1846 r. wraz z uzyskaniem koncesji rząd udzielił mu gwarancji oprocentowania do 3,5% dla 5 mln talarów akcji. Ich subskrypcja, wskutek panującego w okresie budowy kryzysu, napotkała jednak olbrzymie trudności. Towarzystwo Kolejowe od upadłości ocaliło przejęcie przez państwo części kapitału zakładowego. Poszczególne odcinki linii kolejowej Stargard Szczeciński–Poznań oddawano do eksploatacji w następujących terminach: Stargard Szcz.–Dobiegniew 10VIII 1847 r., Dobiegniew–Wronki 20VI 1848 r., Wronki–Szamotuły 14VII 1848 r., Szamotuły–Poznań 10VIII 1848 r.²⁷

Pomimo istnienia ogólnie sprzyjających warunków, w tym utworzenia wspomnianego Funduszu Kolejowego, kapitał prywatny nie zainteresował się budową kolei wschodniej. Najistotniejsze tego przyczyny tkwiły w wybitnie agrarnej strukturze Prus Zachodnich i Wschodnich. Przeprowadzenie przez te obszary kolei nie stwarzało szans na uzyskanie zysków, zarówno z samej eksploatacji, jak i włożonych w jej budowę kapitałów²⁸. Kraje z zachodnich Niemiec, podobnie jak i stolica Prus — Berlin — znajdowały się dopiero na początku drogi wielkich przemian industrializacyjnych. Istniejące potrzeby aprowizacyjne ośrodków miejskich mogło jeszcze wówczas zaspokajać najbliższe zaplecze wiejskie²⁹. Z drugiej strony obszary leżące



17 Por. G. Flenck, *Studien*, IV: *Die Verhandlungen der Vereinigten Ständischen Provinzialausschüsse in Herbst 1842*, AE, 1897, s. 889–903, s. 1073–1098 (cyt. dalej Flenck, *Studien IV*); K. Born, *Die Entwicklung*, s. 13; T. Dohnalowa op. cit., s. 158.

18 T. Dohnalowa, op. cit., s. 158.

19 Por. L. Schneider, op. cit., s. 12.

20 Por. Flenck, *Studien*: V. *Die Anfänge des preussischen Eisenbahnwesens östlich der Oder*, AE, 1898, s. 653–680; K. Born, *Die Entwicklung*, s. 13.

21 GS, 1842, nr 25, s. 307–309. „Wegen des verheissenen Steuer — Erlasses und über die Beförderung einer umfassen den Eisenbahn Verbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie”. Kolei dotyczy punkt drugi tego rozporządzenia.

22 Por. H. Baumann, op. cit., s. 13–14; A. Leyen, *Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck*, Berlin 1914, s. 1–5; A. Mayer, op. cit., s. 112; S. Schwann, *Rola budżetu*, s. 339.

23 Por. H. Baumann, op. cit., s. 13; S. Schwann, op. cit., s. 329.

24 J. Stanielewicz, op. cit., s. 25–27; W. Stepiński, *Kupiectwo Szczecina wobec karty żeglugi na Lebie i cel sundzkich w pierwszej połowie XIX wieku*, *Zapiski Historyczne*, 1977, t. 42, z. 3, s. 38–49.

25 A. Mielcarek, op. cit., s. 19.

26 Livonius, Mertens, *Das preussische Eisenbahnnetz mit besonder Beziehung auf die östlichen Provinzen*, Berlin 1846, s. 36–41.

27 H. Scharf, *Eisenbahnen zwischen*, s. 546.

28 A. Leyen, *Zehn Jahre preussisch-deutscher Eisenbahnpolitik*, Lipsk 1876, s. 10. Kapitałowi prywatnemu zależało na wyższej stopie procentowej od lokat włożonych w budowę kolei od osiągniętej powszechnie w skali krajowej.

29 Por. S. Bufe, *Eisenbahnen in West und Ostpreussen*, Bufe-Fachbuch Verlag, Egglham u. München 1986, s. 7.

nad Wisłą, Niemnem i Pregołą pozbawione były całkowicie, w przeciwieństwie do prowincji śląskich, rud i kopalni, co przekreślało widoki na uzyskanie przez kolej opłacalnych frachtów. Ponieważ rządowi bardzo zależało, ze względów politycznych i militarnych, na połączeniu drogą żelazną Berlina z Królewcem i Prusami Wschodnimi problem jej budowy musiał rozwiązać we własnym zakresie.

Do prac wstępnych przystąpiono wiosną 1843 r. Zarządzono wówczas przeprowadzenie odpowiednich studiów w terenie. Powołano również w tym celu specjalną komisję, która miała opracować, opierając się na wcześniej wysuniętych propozycjach, różne warianty przebiegu trasy³⁰. W skład tej komisji — obok kilku doświadczonych budowniczych kolei — wszedł również przedstawiciel pruskiego sztabu generalnego³¹. Podjęcie pierwszych, zmierzających do budowy kolei wschodniej kroków, wywołało żywą reakcję wielu miast i regionów. W nadsyłanych petycjach, prośbach i w podaniach domagały się one przeprowadzenia przez ich teren wspomnianej linii. Szczególną aktywność wykazały społeczność i władze lokalne Poznania. Zobowiązały się one nawet do finansowego współuczestnictwa w budowie kolei wschodniej, o ile przebiegać ona będzie przez to miasto, a państwo na wyłożony kapitał udzieli gwarancji odsetkowej. Starania magistratu poznańskiego poparli wielcy właściciele ziemscy z Wielkopolski, zakładając oddzielne „Towarzystwo popierania przedsiębiorstwa kolejowego z Frankfurtu przez Poznań w kierunku Wisły”³². W narastającej fali głosów zabiegających o ten „znamienny produkt nowych czasów” nie zabrakło również władz miejskich i korporacji kupieckich większych miast z obszaru Prus Wschodnich i Zachodnich. Szerszym spojrzeniem, choć zgoła odmiennym na przebieg tras kolejowych i bogactwem argumentów, wyróżnili się zwłaszcza przedstawiciele Królewca i Elbląga³³.

Po długich dyskusjach i naradach w złożonym 2 XI 1844 r. memoriale członkowie Komisji opowiedzieli się za budową linii kolejowej na trasie od Berlina przez Kostrzyń, Gorzów i Piłę, o milę na wschód od Bydgoszczy, dalej na północ do Tczewa, gdzie skręcałaby ona na wschód i po przekroczeniu ramion Wisły i Nogatu docierałaby od strony Malborka do Elbląga i Braniewa, a stąd do Królewca. W opracowanym projekcie przewidziano zarówno budowę wielkich mostów wiślanych koło Tczewa i wyprowadzenie z tego miasta kolei odgałęzieniowej do Gdańska³⁴. Przedstawiony w memoriale projekt przebiegu trasy nie został jednak w całości zaaprobowany przez rząd pruski. Wstępnie przyjęto do wykonania tylko północny odcinek kolei wschodniej, tj. od Tczewa do Gdańska i Królewca. Nadal zastanawiano się, czy by budowę kolei nie powierzyć prywatnej spółce.

Po podjęciu odpowiednich decyzji i wyznaczeniu odpowiednich funduszy 6 VII 1845 r. powołano oddzielną komisję z siedzibą w Tczewie. Miała ona za zadanie przygotować i dalej prowadzić budowę wielkich mostów na Leniwcie i No-

gacie. W następnych dwóch latach podjęto również prace przygotowawcze na Żuławach oraz roboty ziemne między Malborkiem, Elblągiem i Braniewem. Nadal w sferze dyskusji pozostawał nie rozwiązany do tej pory problem: czy kolej wschodnia będzie przechodziła koło Bydgoszczy, czy też zupełnie ominie Bydgoszcz³⁵.

Nieurodzaje z lat 1846 i 1847 oraz wywołany przez nie kryzys pieniędzy hamowały budowę kolei. Stracono jednocześnie widoki na jej uruchomienie i eksploatację przez prywatną spółkę. Pomimo istniejących trudności finansowych, by nie przekreślić całkowicie dotyczących budowy kolei projektów, prowadzono nadal, choć już w mocno ograniczony sposób, prace nad wznoszeniem nasypów i kształtowaniem nawierzchni. Wkrótce okazało się jednak, że środki pieniężne funduszu kolejowego, z którego czerpano na powyższe prace, nie były wystarczające, gdyż preliminowane sumy były aż do 40% za niskie³⁶. W tej określonej sytuacji rząd musiał zrezygnować z prowadzonej do tej pory polityki kolejowej. Na mocy zarządzenia królewskiego z 7 XI 1846 r. postanowiono budowę kolei przez Prowincje Prusy Wschodnie i Zachodnie całkowicie prowadzić na rachunek państwa, a niezbędne ku temu środki zatwierdzić miał zjednoczony landtag³⁷. W współbrzmiającym z zarządzeniem królewskim raporcie rady ministrów z 16 IV 1847 r. wysunięto projekt zgromadzenia odpowiednich funduszy drogą rozpisania publicznej pożyczki. Miała ona być według tego projektu umarzana ze wspomnianego już funduszu kolejowego³⁸. Po raz pierwszy zjednoczony landtag zebrał się wiosną 1847 r., a obrady w sprawie budowy kolei trwały od 7 do 9 czerwca tego roku. Rządowe projekty budowy linii kolei wschodniej sumptem państwowym nie znalazły aprobaty w parlamencie. Domagał się on bowiem — przed wyrażeniem zgody na zaciągnięcie pożyczki — form wglądu i kontroli ze swej strony nad jej ewentualnym wykorzystaniem³⁹. Na posiedzeniu 8 VI 1847 r. za projektem ustawy głosowało 179, a przeciw 369 posłów.

Nieprzyjęcie projektu przez zebranych zmusiło rząd do zawieszenia prac przy trasowaniu linii kolejowej Malbork–Braniewo, a także przy mostach wiślanych. Jednocześnie jednak na rozkaz królewski z 14 VI 1848 r. podjęto prace ziemne w punkcie wyjściowym kolei na wschód od Drezdenka⁴⁰. Uzasadniając swoją decyzję król pruski podał, że podjęte prace nad budową kolei wynikają z konieczności zatrudnienia bezrobotnych. Stanowić to miało swoistą obronę inicjatywy królewskiej przed ewentualnym atakiem parlamentu⁴¹.

Sprawa budowy kolei wschodniej i potrzebnych na ten cel środków wróciła na posiedzeniu parlamentu 25 VI 1848 r. Ponieważ przedstawiciele poszczególnych regionów postulowali wiele poprawek, powołano w celu ich rozpatrzenia specjalną komisję. Zadanie jej utrudniała różnorodność prezentowanych poglądów w kwestii

30 Por. K. Born, *Die ersten Staatsbahnstrecken in der Provinz Posen*. Aus dem Posner Lande, 1911, Bd. 6, s. 305–315, 515–527.

31 Szerzej por. K. Born, *Die Entwicklung* s. 17; S. Kalembka, *Rozwój bydgoskiego węzła kolejowego 1850–1975*, w: *Dzieje Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy 1851–1975*, Bydgoszcz 1976, pod red. K. Wajdy.

32 K. Born, *Die Entwicklung*, s. 18.

33 Por. A. Ferne, *Betrachtungen über die Notwendigkeit und Möglichkeit preussischen Ostbahn*, Königsberg 1843; H. Wallenrodt, *Die ostpreussische Eisenbahn und die Zeit ihrer Entstehung*, Königsberg 1844; *Über die Richtung der östlichen preussischen Eisenbahn*, Elbing 1843.

34 K. Born, *Die Entwicklung*, s. 26.

35 ZStA Merseburg, Rep. 77, Tit. 258*, No 46, Bd. 1, f. 66–110; Denkschrift über die Eisenbahnverbindungen zwischen Berlin und Königsberg in Preussen und ihre Verzweigungen, z 2 XI 1848 r.; *Nachrichten über die Ostbahn*, w: *Allgemeiner Wohnungs Anzeiger für Bromberg auf das Jahr 1855*, Bromberg 1855, s. XXVII–XXIX. K. Born, op. cit., s. 13–27; S. Kalembka, op. cit., s. 14.

36 K. Born, *Die Entwicklung*, s. 30.

37 Ibidem, s. 31.

38 A. Leyen, *Die Eisenbahnpolitik*, s. 15; K. Born, *Die Entwicklung*, s. 31.

39 Por. S. Schwann, op. cit., s. 341.

40 GS, 1848, nr 25, s. 154: „Allerhöchster Erlass vom 14 VI 1848, den Bau der Eisenbahn zwischen Berlin und der Provinz von dem Anschlusspunkte an der Stargard–Posner Eisenbahn unweit Driesen bis Dirschau betreffend”.

41 S. Schwann, op. cit., s. 343.

wyboru trasy. Jedni opowiadali się za budową kolei w kierunku Bydgoszczy, drudzy byli zwolennikami trasy biegnącej od Piły na Chojnice i Tczew. Na przykład burmistrz Bydgoszczy, Heyne uzasadnił w swym wystąpieniu konieczność poprowadzenia kolei wschodniej przez Bydgoszcz–Tczew⁴². Jego zdaniem Bydgoszcz w pierwszej kolejności zasługiwałaby na kolej ze względów gospodarczych i politycznych. W tym znaczącym ośrodku przemysłowym zlokalizowane były młyny królewskie, fabryka maszyn i odlewnia żelaza. Burmistrz swoje miasto widział również w roli pośrednika między centrum wywozu polskiego zboża (jakim był Gdańsk), a Królestwem Polskim. Powoływał się tu na fakt, że prywatne towarzystwo kolejowe, działające w tym państwie, wybudowało już linię kolejową do Łowicza i przedłuży ją z pewnością do Torunia. Obok tego podniósł znaczenie strategiczne proponowanej przez niego linii w razie ewentualnej wojny z Rosją. Twierdził wreszcie, że przyczyni się ona do umocnienia niemieczyzny w regionie.

W czasie obrad parlamentu wskazywano też na konieczność kontynuowania podjętych już prac między Drezdenkiem a Piłą. Zapewnić miały one zatrudnienie dla większej liczby bezrobotnych, pochodzących głównie z Berlina. Ostatecznie na posiedzeniu 15 VIII 1848 r. Zgromadzenie Narodowe większością głosów postanowiło: a) utrzymać wyznaczone w miejscowości Krzyż skrzyżowanie kolei Stargard–Poznań i kolei wschodniej, b) wytyczyć kierunek kolei wschodniej od Drezdenka przez Piłę–Nakło–Bydgoszcz do Tczewa, c) przyjąć ostateczny kierunek kolei wschodniej z Berlina przez Kostrzyń, Gorzów do Drezdenka⁴³. Nieco wcześniej, jeszcze przed obradami Zgromadzenia Narodowego, powołano w czerwcu 1848 r. Królewską Komisję dla Kolei Wschodniej, której zadaniem było kierowanie budową kolei. W listopadzie tegoż roku komisję przekształcono w Królewską Dyрекcję Kolei Wschodniej. Miała ona wszelkie prawa urzędów państwowych i podlegała bezpośrednio ministerstwu handlu, wytwórczości i robót publicznych. Była to pierwsza państwowa dyrekcja kolejowa w Prusach.

W tym czasie zintensyfikowano roboty ziemne na odcinku Piła–Bydgoszcz. Rozpoczęto je we wrześniu 1848 r. od usypania nasypu kolejowego koło miejscowości Osiek w powiecie wyrzyskim. Duże trudności w jego uformowaniu stwarzał podmokły teren, o podłożu bagienno-torfowym. Podobnie jak miało to miejsce na odcinku między Drezdenkiem a Piłą, warunki te pociągnęły za sobą konieczność zatrudnienia większej liczby robotników, którzy w swej zasadniczej masie rekrutowali się także tu z pozostających bez pracy belińczyków⁴⁴. Zatrudnianie bezrobotnych z Berlina wywołało lawinę utrzymanej w ostrym tonie korespondencji pomiędzy domagającymi się zatrudnienia bezrobotnych z własnego terenu landratami i zarządami miejskimi Piły i Bydgoszczy z jednej strony, a zarządem kolei wschodniej — z drugiej. W celu stłumienia ewentualnych niepokojów sprowadzono oddziały wojskowe do wielu miast, w tym do Miasteczka Krajeńskiego, Wyrzyska i Nakła⁴⁵.

42 Por. J. Mierzyński, *Z dziejów kolejnictwa w regionie nadnoteckim. Linia Krzyż–Piła–Bydgoszcz*, Rocznik Nadnotecki, 1977, t. 8, s. 103.

43 *Nachrichten über die Ostbahn*, s. XXIV–XXXIV; K. Born, *Die Entwicklung*, s. 42–43; S. Kalemka, op. cit., s. 15.

44 J. Mierzyński, op. cit., s. 104.

45 K. Rehfeld, *Die preussische Verwaltung des Regierungbezirks Bromberg 1848–1871*, Studien zur Geschichte Preussens, 1968, Bd. 11, s. 206.

Pomimo wyraźnych postępów w budowie kolei wschodniej nie rozstrzygnięty pozostawał problem jej finansowania. Istniejący bowiem Fundusz Kolejowy był źródłem niewystarczającym, a prowadzenie budowy z jego środków groziło znacznym rozciągnięciem w czasie prowadzonych już prac. W tej sytuacji rząd złożył w parlamencie 9 VIII 1849 r. memoriał, w którym wystąpił z projektem ustawy zezwalającej mu na zaciągnięcie pożyczki w wysokości 16 mln talarów na budowę kolei westfalskiej i saarbrückiej, a przede wszystkim wschodniej⁴⁶. Po obradach parlamentu wybrano specjalną komisję, której zadaniem było wnikliwe zbadanie tej sprawy. W przedłożonym 2 XI 1849 r. sprawozdaniu tej komisji, jej członkowie jednoznacznie opowiedzieli się za budową kolei przez państwo, a ponadto orzekli, aby znajdujące się w rękach prywatnych koleje stały się jego własnością. W sprawie uzyskania potrzebnych na budowę środków w projekcie ustawy zaproponowano: pokryć koszty z funduszu kolejowego, pozostawić ministrowi handlu, wytwórczości i robót publicznych do dyspozycji coroczne nadwyżki budżetowe i wreszcie — upoważnić rząd do zaciągnięcia pożyczki w wysokości niezbędnej dla budowy kolei. Ustawa według projektu komisji została przyjęta przez parlament 29 XI 1849 r. i po zaaprobowaniu nabrała z dniem 7 XII tego roku sankcji ustawowej⁴⁷.

Po wejściu w życie ustawy prace przy budowie kolei posunęły się naprzód, tak że od 27 VII 1851 r. można było uruchomić liczący 145,5 km jej pierwszy odcinek z Krzyża do Bydgoszczy⁴⁸. Odbyło się to jednak ze stosunkowo dużym opóźnieniem w porównaniu do wykorzystywanych już od kilku lat linii kolejowych z innych rejonów państwa pruskiego. Przyczyny wyjaśniono już wcześniej. W tym miejscu przede wszystkim można wymienić funkcjonujące już w latach 1838–1843 prywatne, należące do poszczególnych towarzystw kolejowych, linie kolejowe wiążące Berlin ze znaczącymi ośrodkami administracyjno-wojskowymi z zachodnich i centralnych rejonów państwa pruskiego. Poza wzmiankowaną najstarszą w Prusach, koncesjonowaną już w 1837 r. i otwartą w następnym roku koleją berlińską–poczdamską, dotyczyło to jeszcze uruchomionej w 1841 r. biegnącej przez środkowe Prusy o długości 153 km kolei berlińsko-anhaltskiej oraz eksploatowanej od 1845 r. kolei Berlin–Hamburg⁴⁹. W kierunku wschodnim wybiegały ze stolicy eksploatowane już w latach 1842–1843 koleje: berlińsko-szczecińska i berlińsko-frankfurcka. Do innych kolei, związanych z wczesną, „prywatną” fazą rozwoju pruskiej sieci kolejowej, należały otwarte w 1840–1841 r. koleje: magdeburcko-lipska oraz wytyczona przez północną Nadrenię–Düsseldorf–Eberfeld. Znaczące miejsce w systemie połączeń kolejowych tego okresu zajęły również, otwarte w 1843 r. koleje: reńska z Kolonii do Akwizgranu oraz magdeburcko-halberstadtka.

Na Śląsku z tą kategorią dróg żelaznych były natomiast związane linie budowane przede wszystkim przez Towarzystwo Kolei Górnośląskich⁵⁰. Wybudowało ono

46 K. Born, *Die Entwicklung*, s. 45.

47 Tekst ustawy w: GS, 1849, nr 3198, s. 106: „Gesetz dem Bau der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Eisenbahn betreffend, sowie die Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel an.”; Por. K. Born, *Die Entwicklung*, s. 47–49.

48 *Nachrichten über die Ostbahn*, s. XXIX–XXXIV; K. Born, *Die Entwicklung*, s. 50–52.

49 Wykaz najstarszych w Prusach towarzystw kolejowych i należących do nich linii: H. Baumann, op. cit., s. 10.

50 H. Freymark, *Die Entstehung des Schlessiens Eisenbahnnetzes*, w: *Die Grundlagen der Verkehrsentwicklung und die Entstehung des schlessieschen Eisenbahnnetzes*, Beiträge von E. Obst., Breslau 1942, s. 35–177.

tam do 1843 r. 81 km torów, w tym otwarty w 1842 r. pierwszy na dzisiejszym terytorium państwa polskiego odcinek kolejowy z Wrocławia do odległej o 26 km Olawy. Do 1847 r. liniami tego towarzystwa osiągnięto nie tylko Opole, ale co ważniejsze, rejony Górnego Śląska ze znajdującymi się tam kopalniami węgla w Świętochłowicach, Katowicach i Mysłowicach. W tymże 1847 r. kolej górnośląską połączono w Maczkach z budowaną w tym czasie koleją warszawsko-wiedeńską. Na szerszą skalę budowę własnych linii podjęły w tym czasie również dwa inne towarzystwa. Pierwsze z nich, Towarzystwo wrocławsko-świdnicko-świebodzickie u progu swej działalności w latach 1843–1844 oddało do użytku liczący blisko 80 km odcinek Wrocław–Jaworzyna Śl.–Świebodzice. Drugie, dolnośląsko-marchijskie, uzyskując koncesję w 1843 r., już w następnych dwóch latach uruchomiło połączenie kolejowe pomiędzy Wrocławiem i Legnicą, a tej ostatniej z Bolesławcem. W 1848 r. przedłużono wspomnianą linię o około 170 km, do Frankfurtu n. Odrą.

Równie wcześniej jak na Śląsku podjęto budowę kolei w Królestwie Polskim. Pierwszą linią kolejową na tym obszarze była kolej warszawsko-wiedeńska⁵¹. Otwarta w latach 1845–1848 łączyła Warszawę przez Skierniewice–Piotrków–Częstochowę z kolejami górnośląskimi, a przez nie z Krakowem, Wiedniem i Wrocławiem. Odcinek Skierniewice–Łowicz, dobudowany w 1845 r. do linii głównej, stał się od 1862 r. pierwszym fragmentem budowanej przez odrębne towarzystwo akcyjne drogi żelaznej warszawsko-bydgoskiej. Uruchomienie tej drogi, współistniejącej z koleją wschodnią, zapewniło bezpośrednie połączenie kolejowe Warszawy z Berlinem przez Łowicz–Kutno–Włocławek–Aleksandrów Kujawski–Toruń–Bydgoszcz. Gdy uwzględnimy wszystkie, także nie wymienione z nazwy prywatne linie kolejowe, to okaże się, że ich całkowita długość wzrosła w państwie pruskim z 408,5 km w 1842 r. do 2398 km w 1850 r., tj. o 590%⁵².

Datujący się od 1851 r. rozwój linii kolei wschodniej przypadł na nowy, sięgający 1879 r., okres w dziejach pruskiego kolejnictwa⁵³. Jego sieć rozszerzyła się w podanym czasie z 2900 km w 1849 r. do 17 911 km, czyli o około 618%⁵⁴. Tak dynamiczny wzrost był rezultatem zarówno kontynuowanego po zwycięskiej wojnie Prus nad Austrią i w okresie ożywienia gospodarczego Prus budownictwa prywatnego, jak i rozwijanego zwłaszcza w latach 1873–1879 — państwowego. Nowym, a zarazem najistotniejszym czynnikiem zagęszczania się związanej z tego rodzaju budownictwem sieci, było otwieranie stanowiących własność państwa, nowych linii kolejowych, budowanych ze środków budżetowych. Znaczący wpływ wywierał również wykup lub też tylko ich oddawanie pod zarząd państwowy kolei prywatnych. O ostatecznym zaś kształcie tej sieci zadecydowało włączenie do niej po 1866 r. linii kolejowych państw — uczestników wojny z tego roku. W wyniku oddziaływania wszystkich tych czynników pruska państwowa sieć kolejowa rozrosła się zaledwie 88 km w 1850 r. do 4804 km w latach 1877–1878.

51 Z obszernej, dotyczącej tej drogi literatury zob. J. Hilchen, *Historia drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej*, Warszawa 1912; R. Kotodziejczyk, *Warszawsko-wiedeńska droga żelazna*, Warszawa 1962; także L. Rózdżyński, *Historia drogi żelaznej Warszawa–Bydgoszcz*, Ilustrowany Kurier Polski, 1936, R. 2, nr 64, s. 211.

52 E. Röhl, *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Preussische Eisenbahnwesens*. Berlin/Wien 1911, s. 220.

53 A. Mayer, op. cit., Bd. 1, s. 116.

54 H. Baumann, op. cit., s. 18.

Oddzielne miejsce w obowiązującym wówczas w pruskim budownictwie kolejowym „systemie mieszanym” zajmowały linie kolejowe towarzystw prywatnych. Te ostatnie rozwijały się nie tylko licznie, ogarniając przy tym coraz dłuższe trasy. Wzmacnianiu ich pozycji służyło: udzielanie im przez państwo gwarancji odsetkowych oraz jego wkład w kapitał inwestycyjny. Znalazło to swój wyraz w powstaniu w latach 1867–1872 wielu towarzystw kolejowych i udzieleniu aż 24 koncesji⁵⁵.

Jeżeli chodzi o koleje państwowe, to u progu badanego okresu, poza początkowymi odcinkami kolei wschodniej, zdołano uruchomić pierwsze dłuższe fragmenty tras, potężniejszych z upływem czasu, dwóch pozostałych kolejowych przedsiębiorstw państwowych. Dotyczyło to zarówno wiodącego z Wellesweiler w palatynacie bawarskim do Neunkirchen odcinka kolei Saary — wraz z jego licznymi bocznymi do kopalń węgla tego regionu, jak i fragmentów kolei westfalskiej⁵⁶. Ta ostatnia, oddawana do użytku w latach 1850–1856, wiodła z miejscowości Hamm do Padebornu oraz stamtąd do granicy państwowej.

Również ze środków finansowych wcześniej wzmiankowanego funduszu wybudowano w tym okresie berlińską obwodnicę kolejową. Łącząc od 1851 r. funkcjonujące w obrębie Berlina dworce, pierwotnie obsługująca jedynie ruch towarowy⁵⁷.

Poza wymienionymi, wspólnym z nimi rodowodem — chociaż o zdecydowanie różnym od nich znaczeniu gospodarczo-komunikacyjnym, a także ogólnych warunkach rozwoju — związana była również kolej wschodnia. Wyróżniała się ona w porównaniu do poprzednich znacznie większą, we wszystkich fazach rozwojowych, liczbą użytkowanych kilometrów linii. Wykazywała przy tym znaczną dynamikę ich przyrostu. Pod koniec 1851 r., po uruchomieniu wcześniej wspomnianego odcinka z Krzyża do Bydgoszczy, długość kolei wschodniej sięgała zaledwie 145,5 km⁵⁸. Po ukończeniu w 1867 r. podstawowej trasy z Berlina przez Królewiec do granicy prusko-rosyjskiej, z odgałęzieniami do Gdańska i Otłoczyna, wzrosła do 913 km, tj. o około 530% w stosunku do stanu wyjściowego, co jednakże stanowiło tylko około 19% całkowitej, zbudowanej do 1895 r. sieci kolejowej. W tym samym czasie długość kolei Saary powiększyła się z 43 do 140 km, a westfalskiej — z 35 do 256 km⁵⁹.

Następna, do 1895 r. faza rozwoju sieci kolei wschodniej charakteryzowała się utrzymaniem wykazanego wyżej tempa przyrostu jej linii kolejowych. Złożyła się na to nie tylko budowa w jej obrębie, opisywanych niżej linii magistralnych i licznych drugorzędnych, ale także realizowany przez państwo, w ramach ogólniejszej polityki, wykup linii prywatnych, funkcjonujących dotąd w zasięgu oddziaływania obszaru kolejowego omawianego przedsiębiorstwa⁶⁰. Prowadzony na dużą skalę ten proces zapoczątkował w 1877 r. wcielenie do jego sieci całej, o długości 149 km trasy, upadłego w 1875 r. towarzystwa pomorskich kolei centralnych z Chojnic do Węgorzyna (w prowincji Pomorze)⁶¹. W dwa lata później zostały objęte wykupem na pod-

55 E. Kühn, *Die historische Entwicklung des deutschen und deutsch oesterreichischen Eisenbahn — Netzes von Jahre 1838 bis 1881*, w: *Ergänzungsheft zur Zeitschrift des Königlich-Preussischen Statistischen Bureaus*, Berlin 1883.

56 *Statistische Nachrichten*, Bd. 27, II: Chronologische Zusammenstellung 3 Westfälische Bahn, s. 267, 4, Saarbrücker Bahn, s. 269.

57 *Berlin und seine Eisenbahnen 1846–1896*, Bd. 2, Berlin 1913, s. 69–71.

58 K. Born, op. cit., Anlage XI, s. 136.

59 Por. przyp. 56.

60 M. Albery, *Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preussen*, Jena 1911, s. 102.

61 A. Mielcarek, op. cit., s. 24; S. Bufe, op. cit., s. 9; P. Dost, op. cit., s. 6.

stawie ustawy z 20 XII 1879 r. odcinki kolei berlińsko-szczecińskiej: ze Szczecina do Stargardu Szcz., a stąd do Gdańska oraz z Białogardu do Kołobrzegu⁶². Ogółem od tej kolei przejęto w podanym czasie 405 km linii kolejowych.

Z dalszą fazą omawianego procesu związane było natomiast włączenie do sieci kolei wschodniej, na podstawie ustawy z 21 I 1884 r., niektórych linii należących do upaństwowionego w tym roku towarzystwa kolei górnośląskich. Dotyczyło to przylegających do kolei wschodniej odcinków z Poznania do Torunia, długości 142 km oraz liczącego 46 km z Inowrocławia do Bydgoszczy⁶³. W tym samym roku bydgoska dyrekcja kolejowa przejęła w zarząd i eksploatację od borykającego się ze znacznymi trudnościami finansowymi towarzystwa kolejowego oleśnicko-gnieźnieńskiego odcinek Jarocin–Gniezno oraz wybudowaną jeszcze w latach 1863–1865, liczącą 53 km, kolej tyłzycko-wystrucką⁶⁴.

Uzupełniając powyższe uwagi, należy przy okazji wspomnieć, iż w okresie wcześniejszym, w latach 1851–1857, przejściowo zarządzana była przez dyrekcję kolei wschodniej, z siedzibami najpierw w Szczecinie, a później od 1852 r. w Bydgoszczy, kolej prywatna stargardzko-poznańska⁶⁵.

O rozmiarach omawianego procesu najlepiej jednak informują odpowiednie dane liczbowe. Jeżeli w 1895 r. nowo utworzona dyrekcja kolejowa w Bydgoszczy swoim zasięgiem obejmowała około 4900 km linii kolejowych, oznaczało to, że w stosunku do 1867 r. długość kolei wschodniej wzrosła o prawie 1900 km, tj. o około 537%⁶⁶. Obok kontynuowanego w tym okresie państwowego budownictwa kolejowego wykazany przyrost był również rezultatem nasilonego w latach 1876–1884. procesu wykupu kolei prywatnych. W całym, sięgającym 1895 r. okresie objęto nim na obszarze leżącym w zasięgu kolei wschodniej 870 km linii, co stanowiło około 46% ogólnego ich przyrostu⁶⁷.

Omawiany proces należy rozpatrywać na tle szerszej akcji. Prowadzona ona była na całym obszarze i w znacznie szerszych, sięgających lat I wojny światowej ramach czasowych⁶⁸. W pierwszej jego wczesnej fazie, w latach 1852 i 1855, upaństwowiono koleje dolnośląsko-marchijskie i Monachium–Hamm⁶⁹. W drugiej, ograniczonej latami 1872–1914, poza wcześniej już wzmiankowanymi, państwo przejęło na własność jeszcze kilkadziesiąt innych⁷⁰. Wśród nich znalazły się koleje prywatne z najstarszą metryką i nieraz o znacznej długości eksploatowanych linii: magdebursko-halberstadzkie, reńskie, berlińsko-poczdamsko-magdeburskie, berlińsko-anhaltskie i berlińsko-hamburskie. W szczytowym, przypadającym na lata 1880–1884 okresie rozwiązano i upaństwowiono również koleje prywatne, funkcjonujące na wschodnich obszarach państwa pruskiego. Dotyczyło to m.in. kolei marchijsko-poznańskich,

wrocławsko-świdnicko-świebodzińskich, towarzystwa kolejowego prawego brzegu Odry czy też poznańsko-kluczborskiej. W początkach XX w., w 1903 r., wykupem objęto pozostałe jeszcze do tej pory nieupaństwowione dwie koleje o dużym znaczeniu komunikacyjnym Prus Zachodnich i Wschodnich: malborsko-mławską i wschodnio-pruską kolej południową⁷¹.

Według obliczeń H. Baumanna w okresie obejmującym lata 1872–1914 państwo zawładnęło liniami prywatnymi o łącznej długości 1567 km za cenę 4395 miliardów marek⁷².

Integralną częścią składową państwowej sieci kolejowej stały się również linie kolejowe z obszarów zaanektowanych przez Prusy w wyniku wojny z 1866 r. Poza licznymi liniami kolejowymi ostatecznie wówczas wcielonego do Prus obszaru Szlezwika-Holsztynu dotyczyło to i Królestwa Hanoweru, elektoratu heskiego, księstwa Nassau oraz Wolnego Miasta Frankfurtu nad Menem. W rezultacie sieć ta rozszerzyła się o 1627 km, osiągając w 1866 r. 3322 km całkowitej jej długości⁷³. Linie kolejowe z tych terenów weszły w obręb nowo zorganizowanych państwowych przedsiębiorstw kolejowych. Podjęły one swoją działalność obok już istniejących wówczas zarządów kolei Saary, westfalskiej i wschodniej z siedzibami w Saarbrücken, Paderbornie i Bydgoszczy, czy też szeregu innych utworzonych w celu administrowania niektórymi przejętymi przez państwo liniami prywatnymi⁷⁴. Do nowo zorganizowanych należały natomiast dyrekcje: państwowych kolei hanowerskich, Frankfurt–Bebra oraz Nassau z ich siedzibami w Hanowerze, Kassel oraz Wiesbaden. Wszystkie wymienione dyrekcje objęto wielką, przeprowadzoną w 1895 r. reorganizacją pruskiej administracji kolejowej⁷⁵. W jej rezultacie powstało 20 nowych okręgów dyrekcyjnych, funkcjonujących w roli pruskich zarządów aż po 1930 r. Jeżeli chodzi o państwową sieć kolejową, zarządzaną do 1895 r. przez dyrekcję bydgoską, rozdzielono ją między trzy dyrekcje: bydgoską, gdańską i królewiecką.

71 H. Scharf, *Eisenbahnen zwischen*, s. 543–546.

72 Por. przyp. 70.

73 *Das deutsche Eisenbahnwesen*, Bd. 1, s. 25.

74 F. Krönig, *Die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen*, Tl. 2, Berlin 1911, s. 126.

75 T. Renaud, *Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preussen seit dem Jahre 1888*, Berlin 1914, s. 33–36.

62 H. Scharf, *Eisenbahnen zwischen*, s. 545.

63 A. Mayer, op. cit., s. 122.

64 K. Born, op. cit., Anlage XI, s. 138.

65 H. Kaletka, *W 100-lecie otwarcia pierwszej wielkopolskiej linii kolejowej Stargard–Poznań*, Kronika Miasta Poznania, 1948, R. 21, s. 190.

66 K. Born, op. cit., s. 123.

67 Ibidem.

68 W. Sombart, *Die deutsche Volkswirtschaft in neunzehnten Jahrhundert*, Berlin 1909, s. 265; *Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart*, Bd. 1, Berlin 1911, s. 23.

69 A. Mayer, op. cit.

70 Wykaz upaństwowionych kolei prywatnych z datami ich przejęcia, długością oraz ceną zakupu w: H. Baumann, op. cit., s. 20.