











1849 - 1853	1853 - 1856	1856 - 1858	1859 - 1863
 Wernich	 Wiebe	 Offermann	 Eger
1863 - 1867	1867 - 1874	1874 - 1881	1881 - 1898
 Maybach	 V. Mahfus	 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.

wollten, vertraten die Anhänger den Standpunkt, daß nur der Staat Eisenbahnen verwalten könne und dürfe; denn er nur könne die militärischen und politischen, die gewerblichen und kaufmännischen Erfolge, die man sich versprach, sichern und die öffentlichen und besonderen Interessen eines Eisenbahnunternehmens ausgleichend wahren. Der Regierungspräsident von Auerswald gab diesem Gedanken in der Verhandlung mit den Worten Ausdruck: „Die Eisenbahnen werden die großen Ströme für den Handel und Verkehr werden, bei denen es nicht darauf ankommen darf, ob sie rentieren oder nicht: als solche müssen sie aber öffentliches, gemeinsames Staatsgut sein!“

Die von dem Minister noch mehrfach im Lauf der Verhandlungen wiederholte Erklärung, daß von einem Staatsbau abgesehen werden müsse, hatte ihren Hauptgrund darin, daß man nicht wußte, wie man ohne Verletzung der A. K. O. vom 17. Januar 1820 beim Fehlen einer Volksvertretung eine allgemeine Staatseisenbahnleihe aufnehmen sollte. Der Plan, die Eisenbahnen durch eine Zinsgarantie zu unterstützen, war daher nur ein Ausweg.

Unter den zur dritten Frage sich für den Staatsbau aussprechenden Abgeordneten waren sämtliche aus Preußen und Pommern, 10 von 14 aus der Rheinprovinz und je 5 von 12 aus Posen und Westfalen vertreten. Brandenburg, Schlesien und Sachsen hatte sich fast einstimmig gegen den Staatsbau ausgesprochen.

Die A. K. O. vom 22. November 1842 genehmigte neben dem Steuererlaß von 2 Millionen Talern durch Ermäßigung der Salzpreise diese Beschlüsse und verlangte vom Finanzminister Vorschläge, wie die für notwendig erachteten Eisenbahnen mit den dem Staate zu Gebote stehenden Mitteln, insbesondere auch durch Übernahme einer Zinsgarantie, mit Kraft und Nachdruck gefördert werden könnten. Die Belastung der Staatskasse mit einer neuen fortlaufenden Ausgabe sollte jedoch den Betrag von jährlich 2 000 000 Talern nicht übersteigen. Die Vorschläge des Finanzministers vom 11. Dezember 1842 betrafen die Gewährung von Zinsgarantien für mehrere Bahnen, darunter auch die östliche Eisenbahn, wünschten aber hauptsächlich für die umfangreichen und eingehenden technischen Untersuchungen die Bildung eines laufenden jährlichen Fonds, der vom Jahre 1843 jährlich mit 500 000 Talern ausgestattet, sich um den Betrag der Mehrüberschüsse aus dem Salzregal gegen den Voranschlag erhöhen sollte, bis die jährlichen 2 000 000 Taler der A. K. O. vom 22. November 1842 erreicht wären. Aus diesem Eisenbahnfonds sollten auch alle Zins- und Amortisationszahlungen für das Eisenbahnwesen und die Bahnen aus Staatsmitteln geleistet werden.

Alle diese Anträge genehmigte die A. K. O. vom 31. Dezember 1842.

Kapitel 2.

Verhandlungen des Vereinigten Landtages.

I. Die Gutachten vom 2. November 1844 und 15. August 1845.

Es stand sonach dem Bau der Ostbahn nichts im Wege. Nur eins fehlte: Ein Unternehmer; denn der Staat hatte grundsätzlich abgelehnt, sich selbst mit dem Bau von Bahnen zu befassen. In dem Bericht über die nach der A. K. O. vom 22. November 1842 zu treffenden Maßnahmen für andere Bahnen schlug der Finanzminister vor, zunächst die Richtung der östlichen Eisenbahn festzustellen, um dann mit einem Unternehmer verhandeln zu können. Die Ermittlungen einer Eisenbahnlinie nach Königsberg wurden zwar durch A. K. O. vom 31. Dezember 1842 angeordnet, sie schritten aber nur langsam fort.

Man trennte die Vorarbeiten über die Linie von Frankfurt a. O. über Posen, Bromberg nach Graudenz ab. Der technische Direktor der Berlin-Frankfurter Eisenbahn, Zimpel, dem im Eisenbahnbau eine große Erfahrung zur Seite stand, erbot sich, diese Arbeiten zu leiten. Er verlangte zunächst 30 000, dann 20 000 Taler, war aber schließlich mit einer Entschädigung von 10 000 Talern zufrieden¹⁾. Die Bearbeitung der beiden anderen von Cüstrin und Stettin ausgehenden Linien war dem Baukondukteur Wiebe übertragen. Die Oberleitung sämtlicher Vorermittlungen hatte der Regierungsrat und Baurat Mellin, der sowohl bei der 1839 und 1840 eröffneten Magdeburg-Leipziger, als auch bei der 1843 eröffneten Magdeburg-Halberstädter Bahn als oberster Techniker den Bau geleitet hatte. Vom Kriegsminister war der Major im Großen Generalstabe Fischer mit den Arbeiten betraut.

Sobald diese vorbereitenden Schritte bekannt wurden, kamen von allen Seiten Bitten, Gesuche und Anträge. Besonders rührig war Posen. Nach Annahme des Magistratsvorschlags durch die Stadtverordneten, daß

¹⁾ Er forderte nach Beendigung der Arbeiten noch eine weitere Entschädigung, da er acht Reit- und Wagenpferde bei den Reisen verloren, große Geldverluste gehabt und seine Gesundheit zum Opfer gebracht habe. Die im Vertrag ausbedungenen 1000 Taler Prämie konnten ihm nicht gewährt werden, da seine Linie nicht gewählt wurde. — Das ihm auf Wunsch ausgestellte Zeugnis erklärt, daß er „im wesentlichen“ seinen Auftrag erfüllt habe und „ein tätiger Ingenieur“ sei, wenn auch die von ihm bearbeitete Linie nicht genehmigt worden sei.

die Stadt Posen sich verpflichtete, mit einer Summe von 100 000 Talern einer Bahn von Frankfurt über Posen nach der Weichsel beizutreten, wenn der Staat $3\frac{1}{2}$ % Zinsen garantierte, begab sich eine Deputation des Magistrats nach Berlin, die zwar weder vom Finanzminister eine bestimmte Zusage erhielt, noch vom König überhaupt empfangen wurde, aber doch Gelegenheit hatte, für ihre Zwecke in Berlin tätig zu sein und „den falschen Auffassungen der amtlichen Kreise Berlins entgegenzutreten“. Diese Ansichten bestanden nach einem Bericht ¹⁾ darin, daß Posen zufrieden sein könne, wenn es überhaupt eine Bahn bekomme, daß es nicht darauf ankomme, ob Posen einige Meilen weiter oder näher durch eine Eisenbahn mit Berlin verbunden sei, daß eine Verbindung über Filehne und Stargard i. P. nach Stettin für Posen wichtiger sei, daß eine Bahn an der Netze entlang die Neumark und Posen gleichmäßig berücksichtige, daß eine Zweigbahn für Posen günstiger sei, daß hauptsächlich Berlin und Königsberg verbunden werden müsse. Dem Vorgehen hatte sich die Ritterschaft des Großherzogtums Posen angeschlossen, die eine Immediateingabe in deutscher und polnischer Sprache überreichte und von dem Generallandschaftsdirektor von Grabowski und dem Kammerherrn von Stablewski vertreten war. In Posen selbst trat ein „Verein zur Förderung des Eisenbahnunternehmens von Frankfurt über Posen nach der Weichsel“ zusammen, der sich aus den größten Gutsbesitzern des Großherzogtums zusammensetzte. Ein Posener Zeitungsartikel führte folgendes aus:

„Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Linie (Frankfurt a. O.—Posen—Bromberg) den Vorzug verdient, weil sie die meisten Kreise der Provinz durchschneidet, Meseritz, Buk, Samter, Posen, Obornik, Wongrowitz, Schubin und Bromberg, und auch die Hauptstädte unserer Provinz in direkte Verbindung bringt. Zunächst aber deshalb, weil sie die Stadt Posen in nächste Verbindung mit der Hauptstadt des Staates versetzt, und Posen zum Knotenpunkt eines sich hier möglicherweise durchschneidenden und nach Norden, Süden, Osten, Westen verbundenen Eisenbahnnetzes macht. Aber auch für Bromberg sind die Aussichten nur vorteilhaft. Die Stadt erhält eine Verbindung nach Osten und Süden, später ist eine Verlängerung der Stettin-Stargarder Eisenbahn durch Westpreußen zu erwarten, also eine Verbindung nach Westen und eine Bahnlinie von Danzig, also auch nach Norden.“

Neben diesen Bestrebungen blieb im Osten Preußens wohl kaum eine Stadt, kaum ein Kreis zurück; ein jeder suchte seine mehr oder weniger wichtige Stimme für eine der Linien in die Wagschale zu werfen. Der Provinziallandtag von Preußen bat um baldige Bekanntgabe des Ortes, wo die Weichsel überschritten werden würde, der Provinziallandtag der Mark Brandenburg und des Markgrafentums Niederlausitz wünschte die Berücksichtigung

¹⁾ In den Akten des Magistrats zu Posen.

der Neumark, die Städte Golzow, Landsberg a. W., Cüstrin, Friedeberg, Woldenberg, Czarnikau, die Kaufmannschaften und die städtischen Behörden von Königsberg, Danzig, Insterburg, Graudenz, die Kreisstände, jeder suchte die Eisenbahn, „dieses merkwürdige Erzeugnis der neuen Zeit“, für seinen Vorteil in Anspruch zu nehmen. Anfang 1843 tauchte sogar das Gerücht auf, daß „die Königliche Seehandlung sich mit der Absicht trage, das zum Weiterbau des Eisenbahnnetzes nötige Kapital durch eine Prämienlotterie herbeizuschaffen“ ¹⁾.

Das erste von Mellin und Fischer bearbeitete Gutachten war erst am 2. November 1844 vollendet. Man wollte offenbar bei dieser, große Einnahmen nicht versprechenden Bahn ganz besonders vorsichtig sein und „unter sorgfältigster Erwägung der dabei in Betracht kommenden Verhältnisse über die Richtung der Bahn entscheiden“. Für die Richtung, so führt die Denkschrift der beiden Gutachter aus, war von vornherein bestimmend, wo die Weichsel von der Eisenbahn überschritten werden sollte. Nahm man nur Rücksicht auf die für die Überbrückung günstigste Beschaffenheit des Stromes, so konnte bei Thorn oder bei Ostrometzko der Übergang am vorteilhaftesten hergestellt werden. An beiden Punkten treten die Talränder so nahe an den Fluß, wie nirgends sonst stromabwärts, und das Weichselbett ist von fester Beschaffenheit, sodaß der Bau der Brücke nur mäßige Kosten verlangen konnte. Die gegen diese Lage des Stromüberganges sprechenden Gründe waren aber gewichtiger. Einmal lagen diese Punkte sehr entfernt von Danzig, das an die Eisenbahn nach Königsberg durch eine Zweigbahn angeschlossen werden sollte, also dann nur auf einer langen Seitenstrecke zu erreichen war; ferner war eine Brücke der Einwirkung des Feindes im Kriegsfall bei Thorn unmittelbar, bei Ostrometzko völlig schutzlos ausgesetzt; schließlich würde die an einem dieser Punkte über die Weichsel geführte Bahn für eine Verbindung zwischen Ost- und Westpreußen, deren nördlichste Striche am dichtesten bevölkert waren, völlig nutzlos gewesen sein. Da nun die Weichsel unterhalb Ostrometzko an keine Stelle mehr unmittelbar durch beide Talränder eingeschlossen, die Niederung dazwischen aber mindestens eine halbe Meile breit ist, so schien es richtig, zum Übergang eine Stelle zu wählen, wo auf einer Seite der Talrand nahe an den Strom tritt, eine angemessene Höhe und die gegenüberliegende Niederung eine möglichst geringe Breite hat.

Diese Bedingungen fanden sich nur bei Graudenz, an der Montauer Spitze und bei Dirschau und Marienburg vereinigt. Für Graudenz sprach die Berührung dieser aufblühenden Stadt und die Sicherung der Brücke durch die Festung, dagegen aber die bedeutenden Geländeschwierigkeiten bei

¹⁾ Zeitungsnachricht der „Ostsee“ aus Stettin vom 23. Januar 1843.

dem über 200 Fuß hohen Talrande, die Notwendigkeit der Verlegung von Dämmen unter Preisgabe des Dorfes Dragaß in der Niederung und die immer noch große Länge der Stichbahn nach Danzig. Der Übergang an der Montauer Spitze hätte bedeutende Mittel zur Regulierung der Weichsel erfordert, deren Erfolg bei den eigenartigen Stromverhältnissen erst abzuwarten gewesen wäre, den Bau der Brücke also (um mehr als 10 Jahre) hinausgeschoben hätte; dazu traten sehr kostspielige Erdarbeiten für den Abstieg von dem 150 Fuß hohen Talrand zur Brücke und für die Weiterführung der Bahn auf dem rechten Nogatufer. So entschied sich denn das Gutachten für den Übergang bei Dirschau und Marienburg, obgleich hier nicht nur die Weichsel, sondern auch die Nogat zu überschreiten war. Ausschlaggebend waren folgende Gründe: Der Übergang kam den beiden betriebsamen Städten Dirschau und Marienburg zugute, blieb an der Stelle, wo er sich bisher befand, und zwar an der Hauptverkehrsstraße von Berlin nach Königsberg, sodaß die bestehenden Verkehrsverhältnisse nicht verschoben wurden, lag fern von der feindlichen Grenze, dabei im Schutz der schon vorhandenen Befestigungsanlagen und verkürzte die Zweigbahn nach Danzig und die Verbindungen dieser Stadt nach dem Osten aufs Günstigste. Allerdings war eine gleichzeitige umfangreiche Regulierung der Weichsel und der Nogat, und zwar aus der Gegend von Mewe her bis gegen das Danziger Haupt hin, fast 7 Meilen, mit einer Ausgabe von etwa 1½ Millionen Talern unerlässlich. Die dadurch geschaffenen Vorteile kamen aber nicht nur dem Eisenbahnweg, sondern dem ganzen Lande zugute. Die Nogatniederungen wurden dadurch gegen die früher so häufigen Überflutungen, die Marienwerder Niederung gegen Überschwemmungen durch Rückstau geschützt, und durch den vermehrten Wasserzufluß zur Weichsel wurde diese vertieft und die Schifffahrt verbessert. Bei der Frage nach der Konstruktion der Weichselbrücke entschied sich das Gutachten für eine feste Brücke mit 200 Fuß breiten Öffnungen, einem Eisenbahngleis und „zwei Gleisen für die gewöhnliche Passage“.

War nun auch wesentlich, wo man mit der Bahn die Weichsel zu überschreiten gedachte, so war mit dieser Entscheidung durchaus noch nicht die Linienführung im allgemeinen festgelegt. Insbesondere für den westlichen Teil von Berlin bis Dirschau gab es verschiedene Möglichkeiten, je nachdem man eine der vorhandenen Eisenbahnen von Berlin zur Oder, nämlich die am 15. Dezember 1842 und 16. August 1843 bis Stettin eröffnete und bis Stargard im Bau begriffene Berlin-Stettiner Eisenbahn oder die am 31. Oktober 1842 in Betrieb genommene Berlin-Frankfurter Eisenbahn benutzen oder direkt von Berlin ausgehen wollte. Schließlich kam auch noch eine Querverbindung von Stargard i. P. nach Posen in Betracht, um Posen mit

der Hauptbahn nach Königsberg zu verbinden. So ergaben sich fünf Richtungen¹⁾. Es waren dies:

- I. eine von Stargard i. P. über Dramburg, Tempelburg, Konitz, Pr. Stargard nach Dirschau gehende,
- II. eine von Berlin über Cüstrin, Landsberg a. W., Schneidemühl, eine Meile nördlich von Bromberg die Brahe überschreitende und bis Dirschau der Weichsel so nahe als möglich bleibende Linie,
- III. eine von Frankfurt a. O. über Meseritz, Posen, Bromberg und weiter wie unter II geführte,
- IV. eine von Stargard i. P. über Arnswalde, Woldenberg laufende, die Linie II eine Meile östlich von Driesen kreuzende und über Wronke und Samter nach Posen gerichtete Linie,
- V. die Zweigbahn von Dirschau nach Danzig.

Bei den Berechnungen und Vergleichen der Linien war der Grunderwerb für zwei Gleise, aber die Ausführung zunächst nur eines Gleises in Betracht gezogen.

Die erste Linie ging über vielfach durchschnittenes Gelände und war, obgleich außer Konitz kein Ort mit lebhaftem Verkehr berührt wurde, auf rund 10 950 000 Taler veranschlagt, bei einer Länge von 37,86 Meilen etwa 290 000 Taler für die Meile oder 116 000 \mathcal{M} für das Kilometer.

Die zweite, im wesentlichen dem jetzigen Zuge der Ostbahn folgende Linie hatte eine Länge von 61,9 Meilen und fand von Berlin bis in die Nähe des Brahetales, eine Meile von Bromberg, keine Geländeschwierigkeiten. Kosten entstanden besonders durch die Brücken über Oder, Warthe, Drage, Küddow, die Durchführung zwischen Landsberg und der Warthe und an einer ähnlichen Stelle bei Zantoch, durch teuren Grunderwerb im Oder-, Warthe- und Netzbruch und bei Berlin und schließlich durch größere Bahnhöfe in Berlin, Cüstrin, Landsberg, an der Kreuzung mit der Stargard-Posener Bahn und in Schneidemühl. Von Bromberg an, das also keinen Bahnhof erhalten und 7,5 km von der Bahn entfernt bleiben sollte, waren aber die Geländeverhältnisse schwierig. Von hier an konnte die Bahn nach dem Gutachten nicht im Weichseltal bleiben, weil unterhalb Schwetz und Neuenburg, bei Mewe und oberhalb Dirschau lange Strecken weit hohe, steile Lehmwände das Ufer des Stromes bilden, die vom Fluß untergraben und in steter Bewegung erhalten werden. Um die Bahn den Städten Schwetz, Culm, Graudenz, Neuenburg, Marienwerder und Mewe nahe zu führen, bleibe nichts übrig, als den Bahnkörper auf die Höhe des Talrandes zu legen. Da die dabei notwendige Überschreitung der tiefen und

¹⁾ Siehe die Karte.

breiten Flußtäler des Schwarzwassers, der Montau und Ferse bedeutende Brückenbauten und Erdarbeiten erforderten, so daß an Kosten auf die Meile einschließlich der Betriebsmittel 315 972 Taler kamen, so war noch eine Linie, die von Schneidemühl südlich von Krojanke über Zempelburg auf Mewe zu in die vorige übergehen sollte, untersucht worden, deren Durchschnittskosten für die Meile nur 287 935 Taler betragen, die aber eine Zweigbahn nach Bromberg nötig machte. Dabei hätte die Ersparnis gegen die Linie Schneidemühl—Bromberg—Dirschau nur 933 928 Taler betragen

Die dritte Linie von Frankfurt a. O. über Reppen, Sternberg, Meseritz, Neustadt bei Pinne, Posen, Schokken, Wongrowitz, Schubin, Bromberg nach Dirschau war 57,15 Meilen lang und sollte infolge ungünstigen Geländes bis Reppen, zwischen Meseritz und Neustadt und beim Kreuzen des Wartheales für die Meile durchschnittlich 322 091 Taler, im ganzen 18 407 546 Taler kosten.

Der 23,1 Meilen lange Bahnweg von Stargard i. P. nach Posen erforderte 5 263 878 Taler oder durchschnittlich 227 873 Taler für die Meile.

Für die Zweigbahn von Dirschau nach Danzig, die eine Länge von 4,43 Meilen hatte, waren, da bei Dirschau ein tiefer Einschnitt, weiterhin eine Menge kleiner Gewässer zu überschreiten war, der Grunderwerb, die Einführung der Bahn in die Festung Danzig und der Bahnhof in der Stadt große Kosten verursachten, 1 827 402 Taler, im Durchschnitt 412 506 Taler für die Meile aufzuwenden.

Wenn man davon ausgeht, daß Posen mit der Hauptbahn auf irgendeine Weise in Verbindung gebracht werden sollte, so betragen die Kosten, je nachdem man die eine oder die andere Richtung wählte,

- a) für die Linien von Stargard i. P. nach Dirschau und von Stargard nach Posen rund 16,2 Millionen Taler,
- b) für die von Berlin direkt, an Bromberg vorbei nach Dirschau führende Linie mit der südlichen Hälfte der Stargard-Posener Strecke rund 22,1 Millionen Taler,
- c) für die Linie von Frankfurt a. O. über Posen nach Dirschau rund 18,4 Millionen Taler.

Um die günstigste Richtung für eine Eisenbahn zu ermitteln, ist nun — so führt das Gutachten weiter aus — nicht allein die Geldausgabe entscheidend, denn dann wäre natürlich die billige Richtung a) zu wählen. Es muß auch die zu erwartende Einnahme in Betracht gezogen werden. Erfahrungsgemäß war diese aber um so größer, je mehr große Städte und besonders Hauptstädte die Bahn berührte und je mehr Nebenrichtungen von der Strecke aufgenommen wurden. Man war daher berechtigt, die fast 26 Meilen lange Strecke von Berlin bis zum Kreuzpunkt bei Driesen mit

einem höheren Ertrage als die vom Staat zu garantierenden $3\frac{1}{2}\%$ zu veranschlagen. Dies war schon in der Öffentlichkeit anerkannt, da „eine Gesellschaft zuverlässiger Personen“ unter Verzichtleistung auf Zinsgarantie durch den Staat die Konzession für diese Strecke erbeten hatte. Tatsächlich durchschnitt die Strecke von Berlin ab nur fruchtbare Landstriche, berührte eine Menge betriebsamer Städte wie Alt-Landsberg, Cüstrin, Landsberg a. W. und Driesen unmittelbar, oder zog andere wie Wriezen, Friedeberg, Woldenberg in ihren Verkehrsbereich. Außer der durchgehenden Beförderung mußte also ein erheblicher innerer Verkehr entstehen.

In den Richtungen a) und c) war die günstige Gegend in der Nähe der Hauptstadt Berlin schon durch die Stettiner oder die Frankfurter Bahn weggenommen. Eine Vermehrung ihres Verkehrs durch Fortsetzung der Bahn nach Königsberg konnte daher nicht dem neuen Unternehmen zugute kommen, also auch nicht die Ertragsrente aus der östlichen Strecke, die an sich nicht groß sein konnte, aufbessern. Anders die Linie b). Da die Strecke von Berlin bis Driesen eine höhere Rente als $3\frac{1}{2}\%$ versprach, so konnte von dem Überschuß der voraussichtliche Ausfall auf der Strecke östlich Driesen gedeckt werden. Bei den Richtungen a) und c) lagen die Verhältnisse ganz anders. Die erhöhte Rente der Strecken in der Nähe Berlins floß den Privatbahnen zu, konnte also auf die Strecken östlich von Stargard und Frankfurt nicht übertragen werden. War auch die Aussicht auf einen inneren Verkehr der Linie b) nicht allzu bedeutend, so mußte er doch größer werden, als auf den Linien a) und c), weil die Hauptbahn b) im wesentlichen dem vorhandenen Handelswege folgte. Die Erzeugnisse der Gegenden an der Weichsel gingen nach Danzig, das diese umgekehrt mit überseeischen Gütern versah, während westlich von Bromberg eine ähnliche Wechselwirkung mit Berlin und Stettin bestand. Selbst die Gegenden südlich der Netze hatten viel regeren Verkehr in dieser nördlichen Richtung als mit Posen. Die Strecke zwischen Bromberg und Posen in der Linie c) versprach daher nur einen mäßigen inneren Verkehr, und zwischen Posen und Frankfurt war überhaupt nur Meseritz von einiger Bedeutung. Den geringsten inneren Verkehr mußte aber die Linie a) aufweisen, denn zwischen Stargard i. P. und Dirschau hatten nur die Städte Dramburg, Konitz und Pr. Stargard einiges Gewerbe, und der Boden war mit wenigen Ausnahmen unergiebig. Zwischen Stargard i. P. und Posen war durch Arnswalde, Woldenberg und Driesen ein gewisser Verkehr auch für die Zweigbahn gesichert, den die Linie b) bedeutend heben mußte.

Einen weiteren finanziellen Vorzug bot die Linie b) dadurch, daß auf ihr Geländesteigungen am seltensten von allen drei Richtungen zu überwinden waren. Auch die dort mögliche Zufuhr von Steinkohlen auf dem Wasserwege wurde damals als finanzieller Vorteil empfunden. Betrieblich

war die Linie b) bevorzugt, weil sie unmittelbar von Berlin ausging, also unter direkter Einwirkung der Staatsregierung blieb.

Aus allen diesen Gründen mußte der Zuschuß des Staates bei einer Zinsgarantie für die Linie b) geringer bleiben, weil er nur für den östlicheren Teil nötig werden konnte, also, unter Ausschaltung der Kosten für die Linie von Berlin bis zum Kreuzpunkt bei Driesen, nur für 14,1 Millionen erforderlich werden würde.

Ganz wesentlich ins Gewicht fielen die staatswirtschaftlichen Vorteile der Berlin-Bromberg-Dirschauer Linie. Eine viel größere Anzahl von Einwohnern wurde unter sich und mit der Hauptstadt in Verbindung gebracht, einmal die in der Nähe Berlins liegenden Ortschaften, dann die gut besiedelten Gegenden von Driesen bis Bromberg. In der Richtung c) fehlten diese Vorbedingungen zwischen Frankfurt a. O. und Bromberg, da bei Frankfurt fast nur Gegenden mit sehr leichtem Boden und im Großherzogtum Posen, abgesehen von dem Lande bei Meseritz, bei Posen und bei Exin, nur der unfruchtbarere Teil der Provinz berührt wurde. Gar nicht in Wettbewerb treten konnte in dieser Beziehung die Linie a), da zwischen Stargard i. P. und Pr. Stargard zum größten Teil unfruchtbares Sand- und Heideland sich ausdehnte.

Die Strecke c) verbindet auch die östlichen Provinzen unter sich und mit der Hauptstadt am ungünstigsten. Wenn auf der Linie a) der Weg von Berlin nach Pommern und Preußen kürzer ist als bei c), so läßt sich den Anschluß Posens ganz außer acht, und wenn die Eisenbahn c) Posen mit Berlin und Preußen in nähere Verbindung bringt, so wird dabei der Weg von Preußen nach dem Westen um 6,5 Meilen verlängert und die Beziehung zwischen Pommern und Posen sowie Preußen ganz unberücksichtigt gelassen. Eine gewisse Abhilfe würde dabei die Stargard-Posener Bahn schaffen, aber zugleich die Kosten erhöhen und den Umweg für Preußen nicht beseitigen. Nur die Stadt Posen würde durch die Linienführung c) im Zusammenhang mit der Stargard-Posener Strecke außerordentliche Vorteile gewinnen, da es Verbindung mit Berlin und Stettin und mit Schlesien und Preußen erhielt.

Dem wahren Interesse der Provinz Posen und ihrer Verbindungen mit den übrigen Provinzen entsprach nach dem Gutachten die Linie b), die eine direkte Verbindung mit der Ostsee ermöglichte, den verschiedenen Haupt handels- und Verkehrswegen folgte und die bestehenden Verhältnisse wahrte. Die Umwege zwischen Preußen und Posen, Pommern und Preußen seien hier ohne große Bedeutung, da die Erzeugnisse dieser Bezirke im wesentlichen gleich, ihr Austausch untereinander also gering war.

Schließlich sei die Linie b) für die Landesverteidigung wichtig, weil sie die Hauptwaffenplätze an der Oder und Weichsel und zwischen diesen

Strömen entweder unmittelbar verbinde oder sich ihnen soweit als möglich, z. B. bei Graudenz und Thorn, nähere. Die Linie c) würde das Land zwischen Posen und Bromberg dem feindlichen Angriff völlig preisgeben, und die Linie a), an sich zwar die gedeckteste Verbindung mit dem rechten Weichselufer, die militärische Aufstellung an der oberen preußischen Weichsel und die Festungen Thorn und Graudenz ganz abseits liegen lassen.

Um die Linie b) nicht dem Angriff im Tal der Netze und am Bromberger Kanal auszusetzen, blieb sie nach dem Projekt auf der nördlichen Höhe zwischen Schneidemühl und Nakel und sollte bei Bromberg in einer Entfernung von einer Meile vorbeigeführt werden. Dadurch war es möglich, die Chaussee „überall zwischen Eisenbahn und Netzetal liegen zu lassen und so die Bahn militärisch zu sichern“. Die im Netzetal bleibende südliche (später ausgeführte) Verbindung zwischen Schneidemühl und Bromberg glaubte der militärische Gutachter den feindlichen Einwirkungen zu sehr ausgesetzt.

Sowohl finanziell wie staatswirtschaftlich, für die Verbindung der östlichen Provinzen unter sich und für die Landesverteidigung war also eine von Berlin direkt ausgehende, Cüstrin, Landsberg a. W., Driesen berührende und die Brahe eine Meile oberhalb Bromberg kreuzende Eisenbahn nach Dirschau mit einer Abzweigung von dort nach Danzig und einer zweiten von einem Punkt östlich von Driesen nach Posen die beste Lösung, um die östlichen Provinzen mit Berlin zu verbinden.

Die Richtung der Bahn auf dem rechten Weichselufer war nach Festlegung der Überschreitung des Stromes bei Dirschau und Marienburg im wesentlichen gegeben, und zwar über Elbing, Braunsberg, Heiligenbeil nach Königsberg. Zweifelhaft konnte nur sein, ob die Linie von Elbing am Haff entlang über Frauenburg oder über Pr. Holland, Mühlhausen i. Ostpr. nach Braunsberg geführt werden sollte. Für die Haffuferbahn sprach die Kürze der Strecke, das günstigere Gelände und die geringeren Kosten, während ein innerer Verkehr auf diesem Teil der Bahn bei dem Wettbewerb der Haffschiffahrt kaum zu erwarten war. Die Entscheidung fiel denn auch zugunsten des $1\frac{3}{4}$ Meilen längeren, 739 423 Taler teureren Umweges über Mühlhausen, der die fruchtbarsten und am besten angebauten Gegenden Ostpreußens erschloß und auch das entferntere preußische Oberland sowie einen Teil des Ermlandes in seinen Bereich zog.

Die Kosten der Bahn einschließlich der Weichsel- und Nogatbrücken, die fast genau der späteren Ostbahnlinie entsprach, waren auf rund 36 Millionen Taler veranschlagt.

Über die Ergebnisse der Vorarbeiten wurde nichts veröffentlicht; man erfuhr auch nicht, wie sich die Regierung zu den einzelnen Vorschlägen stellte. Daß sie keinen Entschluß gefaßt hatte, war daraus zu ersehen,

daß noch Ende 1844 der Oberpräsident von Posen an die Kreis- und Kommunalbehörden der Provinz einen Erlaß herausgab, daß der Staat sich die Wahl der Ostbahnlinie vorbehalte und von den Anerbietungen abhängig mache, die die Einsassen und Körperschaften der Provinz in bindender Form geben würden¹⁾.

Bei dieser Sachlage versuchte die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft die Entscheidung zu ihrem Vorteil durch einen eigenartigen Vorschlag zu beeinflussen. In einer Eingabe an den König erklärte sie sich bereit, falls die Ostbahn an ihre Strecke anschließen würde, 25 % der Bruttoeinnahme aus dem Mehrverkehr dem Staat zur Verfügung zu stellen und die auf der Stargard-Posener Bahn von und nach jenseit Woldenberg Reisenden mit 33 $\frac{1}{3}$ % Ermäßigung zu fahren.

Im Staatsministerium, dem das Gutachten vom 2. November 1844 zur Beratung unter Beteiligung der Oberpräsidenten der von den Linien berührten Provinzen überwiesen war, gelangte man unter dem Vorsitz des Prinzen Wilhelm von Preußen am 14. Januar 1845 zwar zu einer Einigung über den Weichselübergang bei Dirschau und Marienburg und zu einer Entscheidung über die Linienführung Dirschau—Danzig und Dirschau—Königsberg unter Ablehnung der Haffuferbahn zwischen Elbing und Braunsberg und Annahme der Richtung Elbing—Pr. Holland—Mühlhausen; über die Wahl des Schienenweges zwischen Berlin und Dirschau konnte jedoch Übereinstimmung nicht erzielt werden. Der südliche Frankfurt-Posener Weg wurde abgelehnt; bei der Beratung über die nördliche und die Mittellinie wurden aber die in der Öffentlichkeit und in der Denkschrift für und wider vorgebrachten Gründe von neuem mit aller Energie vertreten.

Während so die Entscheidung über die Linienführung der Ostbahn zum größten Teil, ja über ihren Ausgangspunkt noch völlig unsicher war, ergab sich doch ein fester Punkt: die Stelle, wo die Bahn den bis dahin für unüberbrückbar gehaltenen Weichselstrom überschreiten sollte. Im Februar 1845 entschied der König, daß der Weichselübergang bei Dirschau festzulegen, die Zweigbahn von dort nach Danzig ohne Staatsgarantie vorzusehen, die Stargard-Posener Strecke für eine Gesellschaft in Stettin oder Posen zu genehmigen und zwischen Elbing und Königsberg die innere Linie über Mühlhausen „vorbehaltlich der künftigen Übertragung des Baues an die für die ganze östliche Linie oder einen Teil zu bildende Privatgesellschaft“ zu wählen sei.

Trotz dieser Entscheidung konnte der Bau nicht beginnen, da ein Privatunternehmer für diese weit im Osten liegende Teilstrecke ohne Verbindung mit dem Westen und Berlin sich nicht fand. Zwar hatte,

¹⁾ Akten der Stadt Posen.

ohne auf den Eisenbahnverkehr von Preußen her rechnen zu können, ein Verein „sehr wohlhabender Männer aus der Mark“ die Herstellung einer Bahn von Berlin bis zum Kreuzpunkt bei Driesen, also 25,6 Meilen der von Berlin ausgehenden Richtung, ohne Staatshilfe angeboten, aber er legte gerade Wert auf diese wegen der Nähe Berlins reichen Ertrag versprechende Teilstrecke, deren Bau noch nicht feststand.

Anders verhielt es sich mit dem Bau der Weichselbrücke, den der Staat übernehmen, und mit der Ausführung der Weichselregulierung, die für die Niederung und die ganze Gegend eine gesicherte Lage schaffen sollte. Da die Durchführung dieser Pläne eine Reihe von Jahren erforderte, so konnte und mußte man vor Beginn des Eisenbahnbaues damit anfangen. Die A. K. O. vom 6. Juli 1845 ordnete daher an, daß für den Bau der beiden Brücken, auf denen die Eisenbahn von Berlin nach Königsberg über die Weichsel und Nogat geführt werden sollte, sowie für die damit in Verbindung stehenden Strom- und Deichbauten eine besondere Kommission mit dem Sitz in Dirschau zu bilden sei. Sie bestand aus zwei selbständigen Abteilungen für die Brückenbauten und für die Strom- und Deichbauten mit je drei Mitgliedern und begann die Arbeiten an Ort und Stelle zunächst im Juni 1846 durch Eindeichung der links der Montauer Spitze gelegenen ungeschützten Vorländer und durch Erhöhung und Verstärkung der vorhandenen Weichsel- und Nogatdeiche oberhalb und abwärts der Montauer Spitze. Bis dahin hatten die vorbereitenden Arbeiten gedauert, die sich auf die Unterbringung der zahlreichen Beamten und Arbeiter, die Einrichtung staatseigener Ziegeleien und Zementfabriken, sowie besonderer Werkstätten erstreckte und auch die Begründung einer Maschinenbauanstalt durch eine Privatgesellschaft unter Beteiligung der Seehandlungssozietät zu Berlin mit 100 000 Talern und Gewährung eines zinsfreien Staatsvorschusses von 50 000 Talern auf die dem Staat zu liefernden Arbeiten zur Folge hatte.

Die Vorermittlungen für den westlichen Teil der Ostbahn bis zur Weichsel hielt die A. K. O. vom 22. Februar 1845 nicht für ausreichend. Der König erklärte, er würde sich, wenn schon nötig, für die Strecke Stargard i. P.—Konitz entscheiden, da sie kürzer und 8 600 000 Taler billiger sei, wolle aber die Entscheidung noch aussetzen, da eine Ergänzung wegen der Verbindungen von Danzig nach Warschau, von Posen nach Warschau und von Königsberg nach Petersburg nötig sei. Auch befahl er eine Prüfung, ob nicht bei der Wahl der Mittellinie für die Eisenbahn zwischen Berlin und Dirschau die Stadt Frankfurt a. O. in diese aufgenommen werden könne.

Das darauf von denselben Personen erstattete Gutachten vom 15. August 1845 untersucht drei Möglichkeiten, die Linien Frankfurt a. O.—Göritz — Sonnenburg — Kriescht — Landsberg a. W., ferner Frank-

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-

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 vorschicken, 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.