

die Niederschlesisch-Märkische und die Oberschlesische

in der genannten Weise unterstützt, und liefs sich der Staat von ihnen hierfür ziemlich weitgehende Rechte einräumen, die auch darauf hinausgingen, durch allmähliche Tilgung des Aktienkapitals die betreffenden Unternehmungen seiner Zeit in den Besitz des Staates zu bringen.

Oestlich der Oder, wo es noch keine Eisenbahnen gab, galt es erst auf die Bildung von Privatgesellschaften hinzuwirken, und um keine Zeit hiermit zu verlieren, unternahm der Staat die voraussichtlich kostspieligen Vorarbeiten vorläufig auf eigene Rechnung, in der Erwartung, dafs mit seiner Unterstützung und Betheiligung sich später eine leistungsfähige Privatgesellschaft für das geplante Unternehmen schon finden werde.

Diese Mafsnahmen führten zunächst in der Entwicklung des Eisenbahnwesens westlich der Oder einen bemerkenswerthen Aufschwung herbei. Nicht nur, dafs die vom Staate unterstützten Hauptverbindungen in der Bauausführung gute Fortschritte machten, die eine baldige Betriebseröffnung erwarten liefsen, auch für Eisenbahnbauten ohne staatliche Unterstützung wurde die vor 1843 etwas zurückgegangene Unternehmungslust von Neuem angeregt, was die Entstehung verschiedener wichtiger Verzweigungen zur Folge hatte.

Die Zahl der nachgesuchten Konzessionen wuchs aber bedenklich und die hierfür eröffneten Aktienzeichnungen zeitigten bald Mißbräuche, die auf Handel und Gewerbe so nachtheilig einzuwirken drohten, dafs im Frühjahr 1844 die Staatsregierung hiergegen einschreiten mußte. Sie verweigerte für die nächsten Jahre jede Konzession, es sei denn, dafs das allgemeine Landesinteresse eine Ausnahme zuliefse. Ein Rückschlag trat in Folge dessen ein, der aber vielleicht nur von kurzer Dauer gewesen wäre, wenn nicht die Mißernte im Jahre 1846/47 eine schwere Theuerungszeit für Deutschland herbeigeführt, und den Geldmarkt in eine äußerst schwierige Lage gebracht hätte.

Mittlerweile waren östlich der Oder die Vorarbeiten für die Eisenbahn nach Königsberg, oder, wie sie fortan genannt wurde, die grofse Ostbahn, 1845 zu einem vorläufigen Abschluß gelangt.

Drei Bahnlinien hatte man westlich der Weichsel in Betracht gezogen:

1. eine nördliche von Stargard aus, bis wohin inzwischen die Berlin-Stettiner Eisenbahn fortgesetzt war, durch Pommern und Westpreußen über Falkenburg und Konitz,
2. eine südliche von Frankfurt a. O. über Posen und Bromberg,
3. eine mittlere direkt von Berlin über Küstrin, Landsberg, Driesen und Schneidemühl.

Alle drei vereinigten sich bei Dirschau, dort sollte nach Danzig abgezweigt, die Weichsel überschritten und über Marienburg, Elbing und Braunsberg Königsberg erreicht werden.

Für Posen war, sofern westlich der Weichsel nicht die südliche, sondern die nördliche oder mittlere Bahnlinie zur Ausführung kam, eine Zweigbahn von Stargard oder östlich von Driesen aus vorgesehen. Letztere lag im Zuge der ersteren.

Die Staatsregierung entschied sich für die mittlere Bahnlinie, die zwischen Schneidemühl und Dirschau Bromberg berühren sollte. Eine Führung über Konitz wäre kürzer und billiger gewesen, gewährte aber für die Landesvertheidigung nicht die Vortheile, wie die Führung über Bromberg.

Es wurde nun, vorläufig ebenfalls auf Staatsrechnung, die Inangriffnahme der voraussichtlich umfangreichen und kostspieligen Brückenbauten zwischen Dirschau und Marienburg, sowie anschliefsend daran der Eisenbahnbau auf dem rechten Weichselufer eingeleitet. Dennoch konnte man mit der Bildung einer Aktiengesellschaft für den Bau der Ostbahn nicht vorwärts kommen. Sehr nachtheilig wirkte hierauf der Umstand, dafs, um die Anlagekosten zu vermindern, auf Allerhöchsten Befehl gerade die voraussichtlich einträglichste Strecke Berlin-Küstrin vorerst unausgeführt bleiben und eine Abzweigung von Frankfurt a. O. nach Küstrin den Anschluß an die Ostbahn vermitteln sollte.

Die Ungunst der Zeitverhältnisse liefs bald erkennen, dafs im Wege der Privatunternehmung in absehbarer Zeit auf die Ausführung der Ostbahn nicht zu rechnen sein werde, und, um dieses zu erreichen, der Staat selbst den Bau übernehmen müsse.

Bessere Aussichten eröffneten sich für Posen, da eine Aktiengesellschaft in Stettin sich um die Konzession für die nach dort geplante Zweigbahn bewarb, sie auch von Stargard ausgehen lassen wollte, da die direkte Verbindung Posens über Stargard mit Stettin günstige Erträge versprach. Das Unternehmen wurde konzessionirt und ohne staatliche Hilfe in Angriff genommen. Die schwierige Lage des Geldmarktes brachte aber die betreffende Gesellschaft bald in solche Verlegenheit, dafs sie zur Sicherstellung ihres Unternehmens vom Staate in gleicher Weise wie die vorgenannten vier Gesellschaften westlich der Oder unterstützt werden mußte.

Die Ausführung der grofsen Ostbahn auf Staatsrechnung wurde nunmehr endgiltig beschlossen, da sie im allgemeinen Landesinteresse nicht länger verzögert werden durfte.

Es sollte indessen zunächst ihr westlicher Theil bis zum Kreuzungspunkte mit Stargard-Posen östlich Driesen noch unausgeführt bleiben; mußte doch jener Punkt binnen kurzer Zeit von Berlin aus auf der Eisenbahn über Stettin und Stargard erreichbar werden, allerdings auf einem Umwege, den man aber im Interesse der Kostenverminderung vorläufig in den Kauf nehmen wollte.

Der Bau von Driesen bis Königsberg hätte mit den aus dem Eisenbahnfonds jährlich noch verfügbaren Mitteln erst in etwa 18 Jahren fertig gestellt werden können; verwendete man dagegen diese Mittel zur Verzinsung eines für den genannten Zweck aufzubringenden Anlagekapitals, so konnte der Bau so kräftig gefördert werden, dafs höchstens nur die Hälfte dieser Zeit in Anspruch genommen wurde.

Letzteres sollte angestrebt und das nöthige Anlagekapital durch eine Staats-Anleihe beschafft werden. Der im Frühjahr 1847 einberufene Vereinigte Landtag wurde aufgefordert, hierfür seine Zustimmung zu geben.

Er verweigerte sie.

Die Nützlichkeit des Unternehmens und die Nothwendigkeit, es womöglich gleich direkt von Berlin aus auf Staatsrechnung in kürzester Zeit zur Ausführung zu bringen, wurde zwar keineswegs in Abrede gestellt, aber der Landtag hielt sich nicht für befugt, einer Staatsanleihe zuzustimmen, so lange ihm nicht auf Grund einer Staatsverfassung eine genaue Einsicht und Kontrolle bzgl. des Staatshaushalts-Etats zugestanden würde.

Auf Allerhöchsten Befehl wurden infolgedessen alle Bauten an der Ostbahn bis auf die nothwendigsten Strom- und Deichbauten zwischen Dirschau und Marienburg, eingestellt, und blieb die Fortsetzung jener Bauten von den Rücksichten auf Beschränkung der Kosten abhängig, wie solche durch die ständische Erklärung und die dringenden Ansprüche an die Mittel des Staates zur Unterstützung anderer besonders wichtiger Eisenbahnen geboten waren. Dementsprechend sollte hierüber, wie es in dem Allerhöchsten Bescheide an den Landtag vom 24. Juni 1847 hiefs, nach Zeit und Umständen das Weitere angeordnet werden.

Die Verwirklichung der grofsen Ostbahn in absehbarer Zeit war somit wiederum in Frage gestellt, denn die vorangegebene Bauzeit von 18 Jahren mußte sich noch ganz erheblich verlängern, wenn die bisher dem Bau der Ostbahn zugedachten Mittel des Eisenbahnfonds auch noch für andere Eisenbahnbauten Verwendung finden sollten.

Dieser Fall trat auch wirklich ein, wie noch im Laufe desselben Jahres, 1847, verfügt wurde. Er betraf die bereits seit einem Jahrzehnt angestrebte Erschließung des Saarbrücker Landes durch eine Eisenbahn von der französischen Grenze bei Forbach über Sankt Johann-Saarbrücken und Neunkirchen nach Bexbach zum dortigen Anschluß an die pfälzische Ludwigsbahn nach Ludwigs-hafen-Mannheim.

Jene, nur einige 30 Kilometer lange Eisenbahn, war von grofser Wichtigkeit für die Ausbeutung der staatlichen Kohlengruben des Saarbrücker Landes, erlangte