

Privat-Eisenbahnen den Anfang machen müsse, war doch der Zeitpunkt hierfür besonders günstig, wenn man die Bedrängnisse in Betracht zog, in denen sich so viele Eisenbahngesellschaften befanden. Für so dringlich hielt der Minister die Angelegenheit, daß der tagenden Nationalversammlung hierüber eine Vorlage gemacht werden sollte.

Es wurde der Entwurf zu einem Gesetze ausgearbeitet, das, wie es in dem Titel hieß, „den Erwerb der von Aktiengesellschaften gebauten oder noch im Bau begriffenen Eisenbahnen und die Beschaffung der dazu sowie zur Herstellung einiger anderen Eisenbahnen namentlich der Ostbahn erforderlichen Mittel“ betraf.

Die zugehörige Denkschrift entwickelte zunächst die Gründe für diese Vorlage, wie sie aus meinen Andeutungen über die Lage der Verhältnisse sich ergeben, und erläuterte dann eingehend die beabsichtigten Vorschläge.

Zu ihrer Verwirklichung wurden 50 Millionen Thaler gefordert, davon 20 Millionen für den Erwerb und zur Vollendung der Eisenbahnen, deren Fortsetzung durch eine Privatgesellschaft mehr oder weniger zweifelhaft war, und 30 Millionen für neue Eisenbahnbauten.

Jene 20 Millionen stellten im Augenblick den 4. bis 5. Theil des bis dahin im Eisenbahnbau angelegten Privatkapitals dar. Die Denkschrift hielt diese für Erreichung des angegebenen Zweckes vorerst für genügend, um so mehr, als es nicht die Absicht sein könne, die genannten Eisenbahnen ohne Weiteres zu erwerben und auszubauen. Dies müsse davon abhängig bleiben, ob und mit welcher Gesellschaft ein Uebereinkommen herbeizuführen sein werde.

Von den 30 Millionen für den Neubau entfielen 25 auf die Ostbahn zwischen Driesen und Königsberg einschließlich der Zweigbahn Dirschau-Danzig und der Brückenbauten bei Dirschau und Marienburg. Man hoffte hiermit in 6–7 Jahren fertig zu werden.

Ferner waren 2 Millionen für den Bau einer Eisenbahn zur Verbindung sämtlicher Bahnhöfe Berlins bestimmt. Diesen Bau hatte eine Privatgesellschaft übernehmen wollen, war aber durch die politischen Ereignisse daran verhindert worden; er erschien dringlich, da jene Verbindungsbahn für den durchgehenden Güterverkehr und im militärischen Interesse nicht länger entbehrt werden könnte.

Endlich entfielen 3 Millionen auf die Saarbrücker Eisenbahn, deren Bau zwar schon in Angriff genommen war, aber mit den nach den bisherigen Grundsätzen verfügbaren Mitteln erst in etwa 5 Jahren hätte fertig gestellt werden können. Seine Beschleunigung lag nicht nur im Interesse des dortigen Kohlenreviers, sie mußte auch der Möglichkeit vorbeugen, daß die französische Eisenbahn von Metz her einen direkten Anschluß an die pfälzische Ludwigsbahn außerhalb der preussischen Grenze etwa bei Saargemünd bewirkte.

Kamen alle jene Vorschläge zur Verwirklichung, so hatte man damit für die beabsichtigte Verstaatlichung des preussischen Eisenbahnwesens schon einen wesentlichen Schritt vorwärts gethan. Denn der Besitz der genannten Eisenbahnen in Verbindung mit den Rechten, die der Staat insbesondere bei den von ihm unterstützten Bahnen sich vorbehalten hatte, konnte ihm hinreichenden Einfluß auf die Verwaltung der übrigen, einstweilen noch nicht verstaatlichten Eisenbahnen gewähren.

Anfang August war dieser Gesetzentwurf fertig gestellt und von dem Finanzminister Hansemann und dem Handelsminister Milde vollzogen.

Inzwischen hatten an der Ostbahn die Erdarbeiten von Driesen aus in der Richtung auf Bromberg begonnen und zwar zunächst mit etwa 2000 Arbeitern darunter über die Hälfte Berliner, deren Zahl ganz erheblich vermehrt werden sollte, da sich dies als dringend nothwendig erwies.

In der dortigen Gegend wurde gegen den Bau in der Richtung auf Bromberg energischer Widerspruch erhoben. Er ging von denen aus, die an der Führung über Konitz interessiert waren. Diese sei die kürzere und billigere, für den Staat müsse es darauf ankommen der dortigen wohl des Aufschwungs fähigen, aber bisher wenig berücksichtigten Gegend durch Anlage einer Eisenbahn zu Hilfe zu kommen. Die Gegend bei Bromberg sei

doch durch Chaussee- und Kanalanlagen bereits genügend bevorzugt.

In der Presse erschienen geharnischte Artikel. Man hielt die Staatsregierung nicht für berechtigt, den voraussichtlich kostspieligen Bau der Ostbahn in einer Richtung zu unternehmen, über die die National-Versammlung noch nicht entschieden habe und, worüber sich auszusprechen, sie berufen sei, da sie die erforderlichen Gelder zu bewilligen habe. Am 25. Juli kam es in der National-Versammlung zu folgender Interpellation:

- „1. Ist das Ministerium geneigt, der National-Versammlung eine Proposition für den Bau und die Richtung der Ostbahn vorzulegen?
2. Warum sind bei Driesen die Arbeiten begonnen worden, ehe und bevor die National-Versammlung über den Bau und die Richtung sich ausgesprochen hat?“

Der Finanzminister erklärte, daß die Vorlage eines Gesetzentwurfes, der u. A. auch den Bau der Ostbahn betraf, demnächst erfolgen würde; „erst bei dieser Gelegenheit könne er sich auf eine Erörterung über die Richtung der Ostbahn einlassen. Es handele sich zunächst nur um die Beschäftigung brodloser Arbeiter aus vorhandenen Mitteln; das Ministerium habe es für seine Pflicht gehalten, vorbehaltlich der Genehmigung der National-Versammlung hierfür vorläufig auf eigene Verantwortung zu sorgen.“ Diese Antwort genügte den Interpellanten nicht; „die eingeleiteten Arbeiten wären geeignet, der Wahl der Richtung vorzugreifen, man beantrage daher die Einsetzung einer Kommission von 8 Mitgliedern die sich darüber aufsern solle

1. ob Veranlassung vorhanden sei, die an der Ostbahn in der streitigen Richtung von Driesen bis Bromberg begonnenen Arbeiten, so lange einzustellen, bis die National-Versammlung über die dieser Bahn zu gebende Richtung Beschlufs gefaßt habe?
2. ob, wenn die Einstellung dieser Arbeiten beliebt werden sollte, die beschäftigten Arbeiter an einer Stelle der Bahn Beschäftigung finden könnten, wo die Richtung keinem Zweifel unterliege?“

Dem Antrage wurde entsprochen. Die gewählte Kommission erhielt die bisherigen über die Wahl der Richtung stattgehabten Verhandlungen mit einer erläuternden Denkschrift zur Kenntniß und erledigte ihren Auftrag in einer Sitzung vom 5. August 1848. Es schien dabei Anfangs, als ob sie auf die von Seiten der Staatsregierung bereits getroffene Wahl keine Rücksicht nehmen würde, indessen gelang es doch den dortseitigen Vertretern im Laufe der Berathung alle gegen diese Wahl erhobenen Einwände zu widerlegen.

Der hierüber erstattete Kommissionsbericht ist von besonderem Interesse. Er betont, daß die Streitfrage, ob eine vom Staate zu erbauende Eisenbahn einen neuen Verkehrsweg zu schaffen oder einen bereits bestehenden weiter zu vervollkommen habe, im vorliegenden Falle nicht zum Austrag gebracht werden könne, da sie vor den Rücksichten auf die Landesvertheidigung zurücktreten müsse.

„So wünschenswerth es auch sei, auf die Möglichkeit eines Krieges beim Bau von Eisenbahnen keine Rücksicht zu nehmen, so nöthige gerade die jetzige Zeit, jene Gefahr auch hierbei scharf ins Auge zu fassen, besonders wo es sich um Vertheidigung der Zivilisation und der aufblühenden konstitutionellen Freiheit Preussens und Deutschlands handelte. Diese Wahrheit bedürfe keiner näheren Begründung.“

„Bei einem Angriffe von Osten her sei leider die Weichsel von Thorn bis Danzig die erste Vertheidigungslinie, und eine Eisenbahnlinie hinter ihr, anschließend an das rückwärtige Eisenbahnnetz von größter Wichtigkeit für die schnelle Vereinigung von Streitkräften auf einem bedrohten Punkte. Daß hierfür Eisenbahnen mit großem Vortheil zu verwenden seien, hätten die 1846 und kürzlich — mit Krakau bezw. Schleswig gemachten Erfahrungen bereits erwiesen, obwohl man die Truppenbeförderung unter Beibehaltung des bisherigen Fahrplanes nur nebenbei besorgt habe. Mit Eisenbahnen nur zum Kriegsdienste verwendet, würden sich künftig noch weitgrößere Erfolge erzielen lassen.“