

„In Frankreich sei fast von Anfang an beim Eisenbahnbau der militärische Gesichtspunkt in den Vordergrund gestellt, unzweifelhaft nicht ohne Beziehung auf einen Krieg mit Deutschland. Die Eisenbahn auf dem linken Rheinufer, zwischen Straßburg und Basel, habe genau dieselbe Lage, wie sie die Bahn von Bromberg nach Danzig erhalten solle. Der militärische Werth einer Führung über Konitz sei sehr gering; diese könne aber auch, wenn man, ganz abgesehen davon, den im vorliegenden Falle demnächst wichtigsten Faktor — Hebung des Nationalwohlstandes — in Betracht zöge, hierzu nicht in dem Maße beitragen, wie die Führung über Bromberg. Der Nationalwohlstand müsse in der dortigen fruchtbaren Gegend durch Anlage einer Eisenbahn weit mehr wachsen, als in dem größtentheils unfruchtbaren sandigen Gelände bei Konitz. Die Führung über Bromberg begünstige auch eine Abzweigung über Thorn nach Warschau, die, sobald die russische Grenzsperrre dereinst aufgehoben oder gemildert würde, von Wichtigkeit werden könne.“

„Aus diesen Gründen,“ so schließt der Bericht, „habe die Kommission die gestellten Fragen fast einstimmig verneint, außerdem befürworte sie einstimmig, daß auch der Bau direkt von Berlin über Küstrin und Landsberg nach Driesen in den Bauplan aufzunehmen und mit den andern Strecken auszuführen sei.“

Dieser Kommissionsbericht wurde in der Plenarsitzung am 15. August 1848 heftig angegriffen, und nicht weniger als 8 Verbesserungsanträge kamen zur Erörterung. Dennoch gelang es der Opposition nicht, durchzudringen, und die Sitzung endigte schließlic mit genau demselben Ergebnisse, wie die Berathung der Kommission.

Somit erhielt die Staatsregierung endlich freie Hand, für die Beschäftigung von Handarbeitern an der Ostbahn in ausgiebiger Weise zu sorgen, und der vorbereitete Beschluß der National-Versammlung liefs erwarten, daß die beabsichtigte Gesetzesvorlage, die der Handelsminister in etwa 14 Tagen in Aussicht gestellt hatte, mindestens eine Bewilligung der für die kräftige Förderung der Ostbahn erforderlichen Mittel zur Folge haben würde.

Zu jener Vorlage kam es aber nicht. Der Verlauf der Ereignisse nöthigte das damals im Amt befindliche Ministerium im September zurückzutreten, und die nun folgende wieder recht stürmische Zeit, war nicht geeignet, eine Entscheidung in dieser für das allgemeine Landesinteresse so außerordentlich wichtigen Angelegenheit herbeizuführen. Die stürmische Zeit endigte bekanntlich Anfang Dezember 1848 mit Auflösung der National-Versammlung, Oktroyirung einer Staatsverfassung und Einberufung der 1. und 2. Kammer auf Grund eines neuen Wahlgesetzes.

Die einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen gewährten Unterstützungen u. s. w. waren indessen nicht ohne Erfolg gewesen. Es kam im Laufe des Jahres zur Eröffnung des Betriebes auf den Eisenbahnen von Stargard nach Posen, von Jüterbog nach Riesa, von Hamm nach Münster und von Elberfeld nach Dortmund, auch zur Vollendung der Elbbrücken bei Magdeburg im Zuge der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, die den bisherigen Umweg auf der Anhaltischen Eisenbahn zwischen Berlin und Magdeburg beseitigten.

Die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen mußten es allerdings über sich ergehen lassen, daß ihre bereits 1847 zurückgegangenen Erträge 1848 weitere Einbuße erlitten. Um sich schadlos zu halten, waren einzelne Verwaltungen auf eine Erhöhung der Personentarife bedacht. Wie hieraus ersichtlich, war die seither im Allgemeinen bestandene Ueberzeugung, daß die Eisenbahnen ihre Haupteinnahmen aus dem Personenverkehre ziehen mußten, einer gegentheiligen Auffassung noch nicht gewichen, wengleich solches nach den bisherigen Betriebsergebnissen nicht unberechtigt gewesen wäre; machte doch, wie die Statistik darthut, die Verschiebung zu Gunsten der Güterbeförderung stetige Fortschritte. Sie führte gerade im Jahre 1848 den ersten Umschwung herbei, (bei der Berlin-Hamburger, der Oberschlesischen und der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn), und vollzog

sich innerhalb der nächsten 6 Jahre bei fast allen preussischen Eisenbahnen.

Konnte sich der größte Theil der preussischen Eisenbahnen 1848 trotz der schlechten Zeiten über Wasser halten, so blieb es doch bei einigen noch im Bau befindlichen Eisenbahnen in Westfalen und Rheinland, der Köln-Minden-Thüringer Verbindungseisenbahn, und den Eisenbahnen von Aachen nach Neufs und Ruhrort auf dem linken Rheinufer, zweifelhaft, ob die zugesagten staatlichen Unterstützungen sie befähigen würden, ihr Unternehmen nun aus eigener Kraft betriebsfähig herzustellen. Von diesem Zweifel waren die Aktionäre der Köln-Minden-Thüringer Verbindungseisenbahn so durchdrungen, daß sie eine Einstellung des Baues herbeiführten, und ganz entschieden auf den Uebergang des Unternehmens an den Staat hinarbeiteten, in der Erwartung, daß dieser sich hierzu wohl verstehen würde; galt doch ihr Unternehmen als die westliche Theilstrecke einer Fortsetzung der Thüringischen Eisenbahn, durch Kurhessen und Westfalen bis an die Köln-Mindener Eisenbahn bei Hamm, deren Förderung seiner Zeit zwischen den beteiligten Staaten verabredet worden war. Die dieserhalb eingeleiteten Verhandlungen endigten denn auch im Dezember des Jahres mit dem Abschluß eines Vertrages, der vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kammern die Verstaatlichung des Unternehmens unter der Firma „Westfälische Eisenbahn“ herbeiführen sollte.

Wenn nun auch der mit jener Gesetzesvorlage verbundene Plan nicht zur Reife gelangte, so schien es doch alsbald, daß die mit seiner Aufstellung verbunden gewesene umfangreiche Arbeit keineswegs eine ganz vergebliche sein sollte.

Anfang Dezember 1848 trat August von der Heydt als Handelsminister in die Regierung ein. Er beabsichtigte der Durchführung jenes Planes näher zu treten, wenn auch nicht in der ganzen Ausdehnung, da sich in der letzten Zeit manches geändert, insbesondere die im vergangenen Frühjahr bestandene Nothlage der Eisenbahnen ihren Höhepunkt überschritten hatte. Aber es sollten wenigstens die nach jenem Plane vorgesehenen Eisenbahnbauten auf Staatsrechnung endlich kräftig in Angriff genommen, dieses auch auf die Westfälische Eisenbahn ausgedehnt werden. Den nöthigen Kredit hierfür wollte er von den Kammern erwirken.

So endigte das Jahr 1848.

Sicherlich hat sein Abschluß alle an dem preussischen Eisenbahnwesen beteiligten damals wenig befriedigt, bei der fortgesetzten mehr oder weniger empfindlichen Einbuße, die die einzelnen Verwaltungen in ihren Erträgen zu erleiden hatten, ist das wohl unzweifelhaft der Fall gewesen. Im Allgemeinen fällt auch ins Gewicht, daß das Programm von 1842 für den Osten der Monarchie noch in bescheidenen Anfängen lag, konnte man doch damals nicht übersehen, daß die guten Absichten des Ministers von der Heydt Erfolge aufzuweisen haben würden, wie sie das folgende Jahr ihnen brachte.¹⁾

Einen anderen Eindruck gewinnt man aber, wie ich glauben möchte, wenn der Stand der Entwicklung des preussischen Eisenbahnwesens, wie er sich damals beim Abschluß der ersten 10 Jahre des Bestehens darstellte, mit den Leistungen verglichen wird, die nach dieser Richtung das übrige Deutschland und das benachbarte Ausland in jener Zeit aufzuweisen hatten.

Westlich der Oder war das Programm von 1842 nicht nur vollständig durchgeführt, sondern auch durch verschiedene Verzweigungen beträchtlich erweitert. Dies ist um so bemerkenswerther, als bei der damaligen Zerrissenheit des preussischen Staatsgebietes dies auf erhebliche Schwierigkeiten stößen mußte, da gerade die den Osten und Westen der Monarchie trennenden Mittelstaaten Hannover und Braunschweig noch außerhalb des seit 1834 bestehenden preussisch-deutschen Zollgebietes lagen. Es bedurfte thatsächlich langwieriger Verhandlungen, die mit Hannover zeitweise gänzlich unterbrochen waren, ehe die über Hannover von Berlin nach dem Westen durchgehende Verbindung

¹⁾ Die für die Ostbahn, die Westfälische und die Saarbrücker Eisenbahn verlangten Kredite wurden von den Kammern bewilligt.