

Andrzej Piątkowski

Z dziejów Wschodniopruskiej Kolei Południowej : magistrala zbożowa Pilawa-Królewiec-Prostki w latach 1863-1903

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 2, 163-194

2004

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Andrzej Piątkowski

Z dziejów Wschodniopruskiej Kolei Południowej Magistrala zbożowa Pilawa—Królewiec—Prostki w latach 1863—1903

W końcu lat pięćdziesiątych XIX w. nastąpił zwrot w polityce kolejowej państwa pruskiego. U jego podstaw leżały zmieniające się w tym czasie warunki polityczne i gospodarcze oraz stan skarbu państwa. Potrzeba zmobilizowania funduszy państwowych na cele związane z uzbrojeniem wojska, a także naciski dochodzących do głosu nowych sił społecznych spowodowały, że zaczęto popierać, co było istotnym *novum*, prywatne budownictwo kolejowe¹.

Wprawdzie możliwość rozwijania tego rodzaju budownictwa przewidywała już fundamentalna ustawa kolejowa z 3 listopada 1838 r., to jednak zawierała ona wiele postanowień zniechęcających kapitał prywatny do podejmowania nowych inwestycji w tym zakresie². Obok niezwykle surowych, niekorzystnych uregulowań prawnych, dotyczących samej eksploatacji kolei, podstawowe znaczenie miała zawarta w tej ustawie zasada nieudzielania przez państwo jakiegokolwiek pomocy przedsiębiorstw kolejowym, a ponadto zapewnienie mu prawa przymusowego wykupu danej linii po trzydziestu latach eksploatacji po wpłaceniu dwudziestopięciokrotnej przeciętnej rocznej dywidendy z ostatnich pięciu lat³. Pomimo okresowych wahań, kolejne rządy pruskie nie zmieniały niechętnego stosunku do prywatnego budownictwa kolejowego. Wskazują na to liczne, wydawane aż do połowy lat czterdziestych XIX w. akty prawne. Wśród nich szczególnego znaczenia nabral opublikowany 28 kwietnia 1843 r. nakaz udzielony pruskiemu ministrowi finansów zarezerwowania z nadwyżek budżetowych sumy 6 mln talarów pruskich na finansowanie lub znaczący udział państwa w niektórych prywatnych przedsiębiorstwach kolejowych w celu ich późniejszego wykupu⁴. Stosunek sfer rządowych do prywatnych przedsiębiorstw znalazł wyraz przede wszystkim w zamierzonym sposobie wykorzystania powstałego na mocy wspomnianego nakazu funduszu kolejowego (Eisenbahnfond). Rząd wprawdzie ogłosił, że nie będzie sprzedawał nabytych przez siebie akcji, ale z drugiej strony przewidywał, stworzenie z zainkasowanych z tych akcji dywidend funduszu na zakup znajdujących się na rynku akcji spółek kolejowych.

1 Szerzej: S. Schwann, *Rola budżetu państwowego w pruskiej polityce kolejowej w XIX w.* Przegląd Zachodniopomorski, 1957, t. 4, ss. 345—349; T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce 1815—1914*, Warszawa—Poznań 1976, ss. 24—28; D. Ziegler, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Der Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich*, Stuttgart 1996, ss. 137—139.

2 Tekst ustawy w: *Gesetz Sammlung für die Kgl. Preussischen Staaten* (dalej: GS) — „Gesetz über die Eisenbahn — Unternehmungen vom 3 November 1838, nr 35, ss. 505—516.

3 D. Hanseman, *Kritik des preussischen Eisenbahngesetzes von 1838*, Aachen 1841, s. 22; J. Engling, *Die Stellung des Staates zu den Privateisenbahnen in der Anfangszeit des preussischen Eisenbahnwesens (1830—1848)*, Köln 1935, ss. 21—36; D. Eichholtz, *Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preussischen Eisenbahngeschichte*, Berlin 1962, ss. 64—69.

4 Kabinetssorder z 28 IV 1843; por. A. Leyen, *Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck*, Berlin 1914, ss. 1—5; H. Baumann, *Deutsches Verkehrsbuch*, Berlin 1931, ss. 68—69; A. Mayer, *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von 1835 bis 1890*, Bd. 1, ss. 121—128; S. Schwann, op. cit., s. 329.

W konsekwencji ustanowiona odrębnym aktem prawnym procedura pozwalająca państwu na sukcesywnie przejmowanie prywatnych przedsiębiorstw kolejowych zniechęcała kapitał prywatny do inwestowania w tę dziedzinę gospodarki narodowej⁵. Prócz odgórných, ustawowo normowanych sygnałów, na tempo przyrostu nowych, prywatnych linii kolejowych w Prusach negatywnie oddziaływały czynniki zewnętrzne. Np. w szczytowym okresie kryzysu gospodarczego lat 1846—1847 nastąpiło prawie zupełne zahamowanie dalszych inwestycji w kolejnictwie. Ciężki kryzys gospodarczy doprowadził bowiem do takiej sytuacji, że kapitału zabrakło nawet na zachodzie państwa⁶. W tych warunkach rząd pruski powziął zamiar zbudowania państwowej sieci kolejowej, finansując tę gigantycznych rozmiarów inwestycję z pożyczek państwowych⁷.

Pierwszym elementem sieci miała się stać tzw. Kolej Wschodnia, łącząca Berlin z Królewcem⁸. Przewidywano już wówczas, że linia ta w pierwszym rzędzie będzie służyć potrzebom komunikacyjnym administracji pruskiej i grupom ją wspierającym. W powstających planach istotną rolę odgrywały również czynniki strategiczne. Pruskim władzom wojskowym zależało na związaniu stolicy państwa z licznymi rozszanymi na Pomorzu twierdzami i mniejszymi garnizonami. W ten sposób, miała zostać stworzona, w razie wojny z Rosją, dogodna baza wypadowa. W grę wchodziła również chęć włączenia obszaru wschodniopruskiego w obręb komunikacji ogólnoeuropejskiej. Rządowe projekty finansowania budowy linii Kolei Wschodniej z kiesy państwa jeszcze długo nie znajdowały aprobaty w parlamencie. Przeciagające się debaty, dotyczące sposobu finansowania, a także przebiegu trasy tej kolei miały także podłoże polityczno-ustrojowe. Istniejący fundusz kolejowy był źródłem niewystarczającym, a prowadzenie budowy tylko z tych środków groziło znacznym jej rozciągnięciem w czasie. Dlatego też rząd 9 sierpnia 1849 r. złożył w parlamencie memoriał, w którym wystąpił z projektem ustawy zezwalającej na zaciągnięcie pożyczki w wysokości 16 mln talarów na budowę Kolei Wschodniej, a oprócz niej jeszcze westfalskiej i saarbrückiej⁹. Powołana do rozpatrzenia tej sprawy komisja parlamentarna upoważniła rząd do zaciągnięcia pożyczki w wysokości niezbędnej do budowy kolei i przekazywała coroczną nadwyżkę budżetową na ręce ministerstwa handlu i przemysłu. Ustawa według projektu komisji została przyjęta przez parlament 29 listopada 1849 r. i po zaaprobowaniu nabrała 7 grudnia tegoż roku sankcji ustawowej¹⁰.

Po wejściu ustawy w życie prace przy budowie kolei posuwały się szybko naprzód, tak że od 27 lipca 1851 r. można było uruchomić liczący 145,5 km jej pierwszy odcinek z Krzyża do Bydgoszczy¹¹. Po tym odcinku zintensyfikowano prace przy budowie linii biegnącej z Bydgoszczy do Gdańska. Szeroki zakres miały również roboty wykonywane na prawym brzegu Nogatu i na wschód od Elbląga. Dalsze prowadzenie linii w kierunku Malborka

5 A. Leyen, *Zehn Jahre preussisch-deutscher Eisenbahnpolitik*, Lipsk 1876, s.10.

6 G. Flenck, *Die Anfänge des preussischen Eisenbahnwesens östlich der Oder*, Archiv für Eisenbahnwesen (dalej: AfE), 1898, Jg. 21, s. 16.

7 G. Flenck, *Studien zur Geschichte des preussischen Eisenbahnwesens*, III: *Die Entwicklung der preussischen Eisenbahnen von 1838 bis Herbst*, AfE, 1897, Jg. 20, ss. 13—16; K. Born, *Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn*, AfE, 1911, Jg. 34, H. 4—6, ss 33—47.

8 K. Born, op. cit., s. 38; A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842—1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996.

9 K. Born, op. cit., s. 45; A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia*, s. 21.

10 „Gesetz dem Bau der Ostbahn der Westfälischen und der Saarbrücker Eisenbahn betreffend, sowie die Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel an” — w: GS, 1849, nr 3198, s. 106.

11 *Nachrichten über die Ostbahn*, Bromberg 1895, ss. XXIX—XXXIV. Chronologię oddawanych do eksploatacji linii Kolei Wschodniej ukazuje Aneks zamieszczony w K. Born, op. cit., ss. 121—138.

hamowały przeciągające się roboty przy budowie wielkich mostów na Leniwce i Nogacie. Równoległe z nimi prowadzono budowę na trasie z Malborka do Braniewa przez Elbląg i Słobity. Odcinek ten o długości 83,8 km przekazano do użytku 19 października 1852 r., a rok później kolej doprowadzono do stolicy prowincji — Królewca; ruch otwarto 2 sierpnia 1853 r. Od tej chwili jedyną przeszkodą w uruchomieniu bezpośredniego połączenia kolejowego między Królewcem a Berlinem był brak torów i mostów na krótkim, liczącym tylko 18 km, odcinku Malbork — Tczew. Brakujący element tej drogi żelaznej oddano do eksploatacji dopiero 12 października 1857 r. W tym samym czasie ukończono budowę, na podstawie odrębnej ustawy z 5 maja 1856 r., linii kolejowej z Frankfurtu n. Odrą przez Kostrzyń—Gorzów—Krzyż. Łącząc się we Frankfurcie z kolejami państwowymi, już wtedy dolnośląsko-marchijskimi, w zasadniczy sposób skracając drogę z Królewca do Berlina. Doprowadzenie w 1853 r. Kolei Wschodniej do Królewca wymagało poważnej przebudowy układu komunikacyjnego miasta. Za zgodą władz wojskowych przeprowadzono również zmiany w jego systemie obronnym. Działania te umożliwiły instalację niezbędnych przy eksploatacji kolei różnego rodzaju urządzeń towarzyszących¹². Wśród nich na pierwszy plan wysuwa się otwarty 2 sierpnia 1853 r. przez króla Fryderyka Wilhelma IV okazały dworzec kolejowy (Ostbahnhof). Zbudowany w południowo-zachodnich rejonach miasta, na terenach zielonych, w pobliżu lewego brzegu Pregoty, jeszcze przez długie lata należał do najnowocześniejszych, a zarazem największych w Europie. Pierwotnie był dwuhalowy z siedmioma torami. Wszystkie elementy przestronnej konstrukcji dworca, łącznie z wysokimi filarami, były wykonane w miejscowym zakładzie Union Giserei, z najnowocześniejszego wówczas materiału budowlanego — żelaza odlewanego. Cudem ówczesnej techniki były również zainstalowane w hali dworca trzy napędzane elektrycznie wielkie zegary¹³.

Jeśli chodzi o gospodarcze znaczenie Kolei Wschodniej dla Królewca i jego portu, to aż po początek lat sześćdziesiątych XIX w. było ono niewielkie. Jeszcze w latach siedemdziesiątych tego wieku kupiectwo królewieckie fakt uzyskania połączenia kolejowego kwitowało następująco: „Seit Vollendung der Königlichen Ostbahn ist für die wirtschaftliche Entwicklung Ostpreussen kein gleich wichtiges Ereignis eingetreten”¹⁴. W istocie budowany nakładem olbrzymich środków finansowych długi szlak kolejowy miał dla sfer gospodarczych podrzędne znaczenie, gdyż przecinał ziemie pomorskie z zachodu na wschód, nie zaś z południa na północ. Ten kierunek uważano wówczas za nieporównanie korzystniejszy, bo przybliżał mało dostępne prowincje południowe do wybrzeża morskiego, a także stwarzał szansę połączenia z polskim i rosyjskim zapleczem gospodarczym. W Królewcu Kolej Wschodnią przyjęto niechętnie również dlatego, że widziano w niej środek nacisku handlu Hamburga i Szczecina na dotychczas niezagrożone zaplecze Królewca na obszarze Prus Wschodnich¹⁵. O wiele większe znaczenie dla handlu królewieckiego miało natomiast oddanie do eksploatacji w 1860 r., dzięki staraniom

12 W. Feydt, *Der Einfluss des ostpreussischen Eisenbahnen auf die städtischen und einige andere Siedlungen*, Königsberg 1904 s. 64.

13 „Das hiessige Bahnhofgebäude ist unstreitig eines der grossartigen, die es irgend gibt. Die Eisenpfiler, die mit Kühnen Schuung seine hohen Räume stützen, sind von ausserordentlichen Schönheit und ein Werk der hiessigen Uniongiserei” — F. Rozenkranz, *Königsberg und der moderne Stadtbau*, Königsberg 1882, s. 27.

14 *Preussische Statistik*, hvg. vom Königlichen Statistischen Bureau in Berlin, III: *Vergleichende Uebersicht des Ganges der Industrie, des Handels und Verkehrs im preussischen Staate 1870. Nach den Berichten der Handels Kammern und Kaufmännischen Corporationen*, Berlin 1872, s. 61 (dalej: Bericht).

15 Por. J. Stanielewicz, *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815—1914*, Szczecin 1976, s. 28; E. Włodarczyk, *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808—1914*, Wrocław 1987, s. 88.

miejscowego kupiectwa, kolei do Ejtkun na granicy prusko-rosyjskiej i przedłużenie jej w 1861 r. przez Wierzbotowo i Kowno do Wilna. Zapewniało to stolicy prowincji połączenie z oddaną do użytku Koleją Warszawsko-Petersburską, dzięki czemu rozszerzały się kontakty handlowe Królewca z dalekim zapleczem rosyjskim i Królestwem Polskim. Rola strategiczna tej linii zasadzała się na umożliwieniu przejazdu szybkim transportem oddziałów wojskowych z terenów centralnych na wschodnie obrzeża prowincji pruskiej. W wypadku zagrożenia linia miała się stać bazą operacyjno-uderzeniową na północno-zachodnie rejony Rosji, w tym zajmującą kluczową pozycję twierdzę Kowno¹⁶.

Aż do tego czasu podstawowym nierozwiązanym dotąd dla żywotnych interesów gospodarczych Królewca problemem był utrzymujący się brak połączenia kolejowego ze zlokalizowanym w Pilawie (obecnie Bałtysk) jego awanportem¹⁷. Potrzebę jego istnienia szczególnie dotkliwie odczuwano w czasie zimy, gdy Zalew Wiślany nie był na skutek trwającego około sześciu miesięcy zalodzenia spławny. Kierowane drogą morską do Królewca i jego zarówno bliższego, jak i dalszego zaplecza gospodarczego transporty importowanych towarów musiały być w tym okresie składowane za słońną opłatą w jego porcie zewnętrznym. Z kolei towary eksportowane, głównie zboże i inne produkty rolniczo-leśne, wysyłane przez Królewca z centralnych i południowych rejonów Prus, a także częściowo i z Rosji do zamorskich krajów zachodniej Europy, musiano przetrzymywać, opłacając wysokie prowizje, w stolicy prowincji oraz w magazynach i na placach składowych odległych od niej ośrodków miejskich¹⁸.

Bardzo poważne trudności komunikacyjne, zagrażające pozycji miasta i jego portu w międzynarodowej dalekosiężnej wymianie handlowej, starano się bezskutecznie łagodzić półśrodkami. Należał do nich m.in. przewóz ładunków drogą lądową. Ponieważ przez Półwysep Sambijski prowadziła jedynie nieutwardzona droga wiejska, tego rodzaju transport był nie tylko czasochłonny i kosztowny, ale bez wątpienia także ryzykowny: groził utratą części lub nawet całości przewożonego towaru. W okresie silnych mrozów, przy grubej pokrywie lodowej, próbowano również (po 1853 r.) przewozić ładunki przez Zalew saniami z Pilawy do podkrólewieckiej miejscowości Wolitnick, małej stacji Kolei Wschodniej na południowym brzegu Zalewu. Dopiero z tej stacji towary rozwożono koleją w dwóch przeciwnych kierunkach — do Królewca i Braniewa. Konieczność wielokrotnego niekiedy przeładowywania towarów, powodowała olbrzymie straty zarówno materialne, jak i finansowe¹⁹.

Dlatego też jedynym realnym wyjściem z trudnej gospodarczo i komunikacyjnie sytuacji Królewca, zmagającego się dodatkowo z konkurencją innych portów bałtyckich, była budowa

16 Por. F. W. Sattler, *Die Königsberg — Eydtkuhner Eisenbahn. Ein Beitrag zur Geschichte d. preussischen Eisenbahnen insbesondere d. Kgl. Preuss. Ostbahn*, Königsberg 1860; O. Hitzigrath, *Geschichte der Ostbahn und ihrer Einfluss auf die Entwicklung Eydtkuhnen*, Jahrbuch d. Kreis Stallupönen, 1925; E. Kroehnert, *Die deutsch-russische Grenze von Eydtkuhnen bis Soldan*, Königsberg 1912; E. Kizinis, *Eydtkuhnen, Grenzstadt an der Ostbahn*, Jahrbuch d. Albertus Univeritas, 1958, Bd. 36.

17 Uregulowaniem spraw portowych Królewca i Pilawy miał się zająć powołany w 1810 r., składający się z reprezentantów wielkiego kupiectwa oraz bankierów, dwudziestojednosobowy Komitet, por. E. Włodarczyk, op. cit., s. 33. Sprawy te nabrały realniejszego kształtu dopiero pod koniec lat pięćdziesiątych XIX w. W 1860 r. sfery kupieckie Królewca dawały do zrozumienia, że „Die dringender Nothwendigkeit einer Eisenbahn nach Pillau ist anerkannt” — Bericht, 1860, s. 95.

18 *Pillauer Eisenbahn*. Als Manuscript gedruckt zur Vertheilung Seitens des betreffenden Comite's. Königsberg 1862, s. 4.

19 F. Passarge, *Aus baltischen Landen*, Studien und Bilder, Glogau 1878, ss. 77—79; *Pillauer Eisenbahn*, ss. 4—5; Overmann, *Die Ostrpreussische Südbahn. Ein Beitrag zur Privatbahngeschichte*, Archiv für Eisenbahnwesen, 1911, s. 36 (dalej: AE); A. Mayer, *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von 1835 bis 1890*, Bd. 3/4, Berlin 1891, s. 1223.

na Półwyspie Sambijskim linii kolejowej łączącej oba porty²⁰. Na potrzebę wybudowania tego życiodajnego dla Królewca połączenia wskazywano już od dłuższego czasu, także w okresie projektowania pierwszych linii kolejowych na wschód od Odry²¹. Szansa na uruchomienie linii Pilawa—Królewiec powstała dopiero u schyłku działalności zasłużonego w dziele rozbudowy ogólnopruskiej sieci kolejowej ministra handlu i przemysłu Augusta von Heydta (1848—1862). W okresie tzw. systemu mieszanego (Gemischte System) w kolejnictwie forsował on wprawdzie państwowe budownictwo kolejowe, ale jednak z uwagi na mocno ograniczone możliwości finansowe państwa pruskiego musiał się godzić na powstawanie (nielicznych zresztą) kolejowych linii prywatnych, i to głównie w centralnych i zachodnich rejonach Prus²². Plany ministra w stosunku do kolejnictwa państwowego przekreślał fakt, iż w czasie tzw. konfliktu konstytucyjnego sejm pruski nie wyrażał zgody na finansowanie przez rząd nowych inwestycji kolejowych²³. Nie do końca zdawały sobie z tego sprawę sfery kupieckie Królewca. Wysunęły one bowiem z końcem lat pięćdziesiątych XIX w. postulat wybudowania linii kolejowej Pilawa—Królewiec, jako odnogi Kolei Wschodniej, ze środków finansowych państwa²⁴. Ten projekt został jednak przez rząd pruski rychło zarzucony. Prócz spraw o zasadniczej wadze państwowej złożyły się na to jeszcze inne czynniki. Rząd pruski nie widział możliwości sfinansowania tego rodzaju połączenia, gdyż nie miało ono żadnego znaczenia strategicznego. Ponadto nie było jeszcze wówczas widoków na jego połączenie z siecią kolei rosyjskich przez znajdującą się dopiero w sferze zamierzeń tzw. kolej ejtkuńska. Jak napisano o tym nieco później: „Allein man konnte vom Staate nicht verlangen, dass er lediglich um der Lokalinteresen einer Stadt willen einer Streckebaute”²⁵.

Odrzucając propozycje królewieckich sfer gospodarczych, rząd pruski jednocześnie zachował dla siebie w przyszłości prawo do ingerencji w sprawy budowy i eksploatacji linii. Na tym etapie starań były to obietnice pewnych udogodnień dla ewentualnych przyszłych inwestorów. Co do ich zakresu finansowego ograniczały się one do przyrzeczenia wykonania na koszt państwa prac studialnych i innych przedwstępnych, a także łączącego linię pilawską z Koleją Wschodnią mostu na Pregole. Zapewniono również, że rząd pruski będzie częściowo subskrybował kapitał akcyjny przyszłego prywatnego przedsiębiorstwa kolejowego akcjami o wartości nominalnej 600 tys. talarów. W 1859 r. podjęto również pierwszą próbę oszacowania spodziewanych kosztów budowy linii pilawskiej wraz z kosztami wzniesienia dużego, stalowego mostu na Pregole. Według opracowanego przez rządową Królewską Komisję Budowlaną wstępnego kosztorysu miały one wynieść 2,5 mln talarów, ale aż 385 tys. talarów czyli przeszło 15% całej sumy, miały pochłonąć przyrzeczone do zapłaty przez rząd wydatki związane z budową mostu²⁶.

20 Na zarysowującą się coraz to bardziej skomplikowaną sytuację komunikacyjną Królewca wskazywały jego sfery gospodarcze: „Die Wichtigkeit einer Eisenbahn Verbindung zwischen Königsberg und Pillau ist in neuer Zeit allgemeinen anerkannt und des Bedürfniss derselben wird immer dringender, je mehr die Besorgniss wächst, das die Bahn zwischen Kowno und Libau gebaut wird” — *Pillauer Eisenbahn*, s. 3.

21 H. Wallenrodt, *Die Ostpreussische Eisenbahn und die Zeit ihrer Erbauung. Mit besonderer Rücksicht auf das provinzielle Interesse*, Königsberg 1844, s. 8.

22 A. Bergengrün, *Staatsminister August Freiherr von der Heydt*, Leipzig 1908, s. 189.

23 D. Ziegler, op. cit., s. 56.

24 Z tego powodu zastanawiano się już w tym czasie, jak rozwiązać problemy budowy i eksploatacyjno-handlowe przyszłej kolei: „Konnte ene Aktiengesellschaft die Garantie für dises an sich unselbeständige Kurze Bahnglied übernehmen, das als Privatbahn mit der Königlichen Ostbahn in ein Verhältnis trat — W. Feydt, op. cit., s. 31.

25 Cyt. za: P. Neuhaus, *Das ostpreussischen im Osten der Weichsel. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte und Statistik der deutschen Ostmark*, Altpreussische Monatsschrift, 1889, Bd. 26, s. 15.

26 *Pillauer Eisenbahn*, op. cit., ss. 5—6.

Uwzględniając udział budżetu państwa w kapitale akcyjnym przyszłego przedsiębiorstwa oraz jego wkład finansowy w realizację najkosztowniejszego elementu tej linii — mostu na Pregole, spodziewano się zmniejszyć przypadającą na ogół potencjalnych indywidualnych inwestorów część wydatków do okragłej sumy 1,2 tys. talarów.

Zadaniem projektodawców linii pilawskiej stało się pozyskanie środków finansowych w pożądanej wysokości, przy tym szermowali oni hasłami rychłego po otwarciu linii wzrostu ogólnego dobrobytu. Miało to stać się poprzez zwiększenie dochodowości różnych gałęzi wschodniopruskiego handlu, rolnictwa i przemysłu. Obiecując zainteresowanym budową kolei akcjonariuszom wysoką rentowność kolei, oczekiwali od całych grup i warstw społecznych, a także od poszczególnych instytucji gospodarczych zadeklarowania konkretnych, przeznaczonych na zakup akcji sum pieniężnych i ochotniczego współdziałania w kapitale zakładowym projektowanego przedsiębiorstwa²⁷.

Inną drogą umożliwiającą zgromadzenie odpowiedniego kapitału miało być przymusowe, przeprowadzone na podstawie uchwał sejmikowych na obszarze rejencji królewieckiej i gabińskiej, opodatkowanie właścicieli ziemskich. Byli oni bowiem najbardziej z przyczyn oczywistych zainteresowani uruchomieniem linii pilawskiej. Proponując nałożenie na nich stawki podatkowej w wysokości 5 talarów od każdej posiadanej włóki (16,8 ha), inicjatorzy projektu kolejowego obawiali się zrozumiałego, negatywnego stosunku właścicieli. Sporządzili więc mającą ich uspokoić, opartą na niezbyt jasnych przesłankach, kalkulację wynikłych z faktu wprowadzenia podatku korzyści i strat finansowych²⁸. Na tej podstawie usiłowali wykazać, że z eksportowanego pilawską drogą żelazną zboża jego właściciele zyskają w przeliczeniu na jeden korzec wprawdzie tylko 2 srebrne grosze pruskie, to jednak zdecydowanie, bo aż kilkunastokrotnie wzrośnie rentowność każdego gospodarstwa rolnego, a przez to i jego cena rynkowa.

Postulowane połączenie kolejowe mogło powstać w warunkach radykalnej, choć tylko, jak pokazały to czasy „żelaznego kanclerza”, przejściowej zmiany w polityce kolejowej państwa pruskiego. Od końca lat pięćdziesiątych bowiem, wbrew założeniom ustawy kolejowej z 1838 r. oraz innych, pochodzących z połowy XIX w. regulacji prawnych, państwo zaczęło popierać z wyluszczonych wyżej powodów rozwój kolejnictwa prywatnego. Nowy stosunek państwa wyznaczała, będąca spektakularnym sukcesem potencjalnych prywatnych inwestorów, ustawa kolejowa z 21 maja 1859 r.²⁹ Zmieniała ona dotychczasowe formy użytkowania pobieranego od przedsiębiorstw kolejowych podatku oraz osiągniętych przez nie dywidend. Odtąd dochody skarbowe z opłaty podatku kolejowego przestały zasilać fundusz kolejowy i weszły w skład zwyczajnych dochodów budżetowych państwa. Ponieważ, o czym wspomniano wyżej, z owych dochodów funduszu kolejowego finansowano państwowe budownictwo kolejowe, w tym momencie takie możliwości państwa zanikały. Tym samym, wobec znacznych trudności finansowych, związanych głównie z przygotowaniem do wojny, ustawa z 1859 r. w zasadzie przekreślała, choć na niezbyt długo, bo do końca lat siedemdziesiątych XIX w., rozwój kolejnictwa państwowego. Niemniej jednak, ze względu na cele militarne państwa pruskiego oraz jego międzynarodowe zobowiązania wobec Rosji trzeba było dokończyć niektóre linie kolejowe. Dotyczyło to przede wszystkim połączenia

27 Ibidem, s. 8.

28 Ibidem, s. 9.

29 Gesetz wegen Abänderungen des Gesetzes vom 30 V 1853 betreffend die von dem Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe vom 21 V 1859, GS, 1859, IV r. 17, ss. 243—244.

z Królewca do Stołupian i ze Stołupian do Ejtkun — tzw. kolei ejtkuńskiej³⁰, będącej ostatnim wysuniętym najbardziej na wschód fragmentem Kolei Wschodniej. Nie bez znacznych trudności i opóźnień następowała realizacja linii kolejowej z Bydgoszczy do Łowicza. Początkowo na przeszkodzie stała polityka kolejowa centralnych władz rosyjskich. Były one niechętne łączeniu drogą żelazną Królestwa Polskiego z Gdańskiem, dlatego 15 grudnia 1856 r. po długich i żmudnych negocjacjach zawarto umowę rządową między Prusami a Rosją o budowie linii kolejowej Bydgoszcz—Łowicz przez Toruń³¹. Po ratyfikacji umowy 18 lutego 1857 r. i wydaniu ustawy o budowie tej linii, podjęto roboty ziemne na całej trasie od Bydgoszczy przez Toruń do przejścia granicznego w Otłoczynie. W pierwszym etapie budowy uruchomiono 24 października 1861 r. odcinek z Bydgoszczy do Torunia, a w drugim 5 listopada 1862 r. z Torunia do Otłoczyna.

Dopiero w trzy lata później, w 1865 r., po długotrwałych debatach nad sprawą niesłuchanie ważnej dla Gdańska linii kolejowej łączącej to miasto z Nowym Portem, znalazła ona ostateczne rozstrzygnięcie w wydanej 26 maja 1865 r. ustawie o sposobach jej realizacji ze środków finansowych państwa. Budowę tej krótkiej, liczącej niewiele ponad 7 km linii ukończono jednak dopiero jesienią 1867 r., a eksploatację podjęto 1 października tegoż roku³².

Na zmiany zachodzące od końca lat pięćdziesiątych XIX w. w stosunku państwa do budownictwa kolejowego wywarła wpływ polityka ekip rządzących w Prusach. W 1861 r. na tron pruski po śmierci Fryderyka Wilhelma IV wstąpił jego brat Wilhelm I. Powszechnie uważany za zwolennika liberalizmu, skłonny zwłaszcza do ustępstw w dziedzinie gospodarczej, zgadzał się, w porozumieniu z junkierstwem pruskim, na swobodny rozwój kapitalizmu prywatnego³³. Swoją politykę realizował już od 1858 r., gdy był jeszcze regentem, co znalazło najpełniejszy wyraz w omówionej wyżej ustawie z 1859 r. Nieco wcześniej, bo już w 1858 r., rozstał się z niemiłym mu, o wyraznie konserwatywnym obliczu, gabinetem Otto von Manteuffla. W nowo powołanym rządzie, tym razem o charakterze liberalno-konserwatywnym, zasiadł w odpowiedzialnym za sprawy kolejnictwa ministerstwie handlu i przemysłu hr. Heinrich Itzenplitz (1862—1873). O ile wspomniany już jego wybitny poprzednik był zwolennikiem państwowego budownictwa kolejowego, o tyle Itzenplitz popierał prywatnych inwestorów w dziedzinie kolejnictwa. Nowy, wytyczony przez ustawę z 1859 r. kierunek polityki kolejowej rządu pruskiego uzyskał już w najbliższych latach aprobatę większości parlamentarnej. W 1862 r. Izba Posłów zatwierdziła wniosek dotyczący faktycznego zakresu dalszego państwowego budownictwa kolejowego³⁴. Odtąd było ono możliwe tylko w wyjątkowych wypadkach. Zrywając z niektórymi postanowieniami i ogólnym duchem ustawy z 1838 r., powzięta wówczas rezolucja otwierała szerokie możliwości rozwojowe prywatnemu kolejnictwu w Prusach. Tak więc w omawianym okresie państwo pruskie stopniowo przechodziło od polityki wykluczania inicjatywy prywatnej w tej dziedzinie gospodarki na płaszczyznę pomocy państwowej. Początkowo polegała ona na udzielaniu niektórym gospodarczo i strategicznie ważniejszym liniom bezwrotnych subwencji państwowych. Państwo nie mogło już ze względu na konieczność rozbudowy i dozbrojenia armii udzielać gwarancji oprocentowania kapitału spółek akcyjnych. Dalszym charakterystycznym zjawis-

30 Por. przyp. 16.

31 K. Born, op. cit., s. 28; A. Piątkowski, op. cit. s. 22.

32 Por. przyp. 11.

33 Por. S. Salmonowicz, *Prusy. Dzieje państwa i społeczeństwa*, Poznań 1987, s. 401.

34 D. Ziegler, op. cit., s. 58. Por. A. Piątkowski, *Kolej Tyłżycko-Wystrucka w latach 1862—1884. Pierwsza prywatna inwestycja kolejowa w Prusach Wschodnich*, Toruń 2001, przyp. 23.

kiem dla polityki kolejowej były podjęte przez sejm pruski próby ostatecznej likwidacji funduszu kolejowego, a przez rząd — sprzedaży wynikających ze stosunku państwa do prywatnych przedsiębiorstw jego uprawnień, a oprócz nich całych państwowych linii kolejowych³⁵.

Prowadzona w ramach liberalizmu gospodarczego nowa polityka koncesyjna, wspomagająca działalność budowlaną prywatnych inwestorów, ale przede wszystkim zniesienie ochrony towarzystw kolejowych przed konkurencją innych, nienależących do nich linii kolejowych, stały się istotnymi czynnikami wzrostu liczebnego prywatnych przedsiębiorstw kolejowych. W latach 1862—1873, a więc w okresie niespełna jedenatu lat powstało ich w sumie dwadzieścia siedem³⁶. Listę otwiera założona w 1862 r. kolej tyłżycko-wystrucka, a zaraz po niej, w 1863 r., omawiana Wschodniopruska Kolej Południowa. Proces wzrostu liczby prywatnych przedsiębiorstw kolejowych, trwający do krachu finansowego z 1873 r., nie postępował z równomiernym natężeniem. Stwierdzić bowiem można, że znakomita ich większość powstała dopiero po 1866 r., tj. w okresie ożywienia gospodarczego, zaznaczającego się w Prusach po ich zwycięstwie nad Austrią i utworzeniu Związku Północnoniemieckiego³⁷. Przyspieszona w tym czasie akumulacja w przemyśle, wytworzenie rynku pracy, obniżka cen produktów i szybki ogólny rozwój pobudziły również prywatne, wzmocnione dodatkowo odpowiednimi regulacjami prawnymi, inwestycje w transporcie. Ponieważ wymagały one dużych nakładów, podobnie jak wiele innych gałęzi gospodarki, kapitał jednostkowy coraz częściej zastępowany był przez kapitał akcyjny.

Pomimo ogólnie dobrego klimatu dla rozwoju prywatnych przedsiębiorstw kolejowych, proces ten nie przebiegał w Prusach bez trudności i komplikacji. Ich głównym źródłem stały się sprawy natury finansowej. W wielu bowiem wypadkach akcjonariusze założonych przed 1859 r. towarzystw kolejowych, którym po tej dacie przestano udzielać gwarancji odsetkowych, nie osiągaliby spodziewanych zysków. Przeniesione na lata sześćdziesiąte XIX w. obawy posiadaczy kapitałów co do rentowności lokat włożonych w budowę kolei stały się istotną przeszkodą w rozwijaniu sieci kolejowych należących do poszczególnych przedsiębiorstw. Ponośzone przez inwestorów ryzyko, prócz niepewności co do wysokości oprocentowania wkładów, wiązało się również ze zmiennymi, zależnymi od koniunktury i ogólnej atmosfery na giełdzie kursami ich akcji. Zdarzało się bowiem, co było jednak sprzeczne z przepisami ustawy z 1838 r., że sprzedawane akcje kształtowały się poniżej kursu nominalnego, w granicach nawet do 80% ich wartości³⁸. Wykorzystując doświadczenia płynące z zapisów na akcje tych towarzystw, potencjalni inwestorzy wstrzymywali się od ich zakupu, spekulując, że w czasie budowy lub wkrótce po jej zakończeniu ich wartość spadnie poniżej wartości nominalnej i będzie je można wówczas nabyć po znacznie korzystnej cenie.

Wobec braku własnych kapitałów, nieodzowny dla rozwoju wschodniopruskiego kolejnictwa prywatnego stał się napływ kapitału z Wielkiej Brytanii, podobnie jak recepcja stosowanych w tym kraju metod finansowania budownictwa kolejowego³⁹. W przeciwieństwie do Wysp Brytyjskich, Prusy były jeszcze krajem o dużych możliwościach rozwoju słabo do tej pory rozwiniętej sieci kolejowej. Spodziewając się dużych zysków z przewidywanych

35 D. Ziegler, op. cit., s. 58.

36 Wykaz otwartych kolejowych linii prywatnych, w: A. Piątkowski, *Kolej Tyłżycko-Wystrucka*, tabela II, s. 29.

37 D. Ziegler, op. cit., s. 48.

38 Ibidem, s. 52.

39 K. Ottmann, *Bethel Henry Strousberg. Eisenbahnkönig der Privatbahnzeit*, AfE, 1960, Jg. 70, H. 2, s. 24. Por. M. Ohlsen, *Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*, Berlin 1987, ss. 126—128; J. Borchart, *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*, München 1991, ss. 38—38.

wielkich przewozów towarowych, głównie zboża, inwestorzy angielscy i miejscowe junkierstwo dążyli do włączenia projektowanych prywatnych linii kolejowych w obręb dalekosiężnego, międzynarodowego handlu bałtyckiego oraz jego rozszerzenia na Rosję, głównie w kierunku jej spichlerza zbożowego — Ukrainy.

Pomimo wielce zachęcających perspektyw w 1860 r. — zniesiono przepis starej ustawy z 1844 r., utrudniającej zagraniczne subskrypcje akcji kolejowych — rokowania Anglików z władzami pruskimi przeciągały się i przebiegały w złej atmosferze. Z jednej bowiem strony natrafiano na opór wszechwładnej, skostniałej biurokracji pruskiej, z drugiej zagraniczni inwestorzy nie chcieli ponosić pełnego ryzyka, żądając wynoszącego jedną trzecią udziału kapitału strony wschodniopruskiej. Angielskie sfery gospodarcze powołały na swojego pełnomocnika i doradcę dobrze im znanego, zorientowanego w miejscowych stosunkach, Bethela Henry'ego Strousberga. Późniejszy największy przedsiębiorca kolejowy i właściciel olbrzymiej fortuny, korzystając z nadanych mu szerokich uprawnień, przeniósł na grunt pruski, wzorowane na angielskich, nowe metody finansowania prywatnego budownictwa kolejowego. W latach największego ich rozkwitu, wykorzystywane w szerokim zakresie przez inne osoby ubiegające się o koncesje na budowę linii kolejowych jedynie dla celów spekulacyjnych, określone zostały mianem „systemu Strousberga”. Istotnym elementem tego systemu, wprowadzonym po raz pierwszy na obszarze państwa pruskiego w związku z zamiarem budowy pierwszej prywatnej inwestycji kolejowej — kolei tyłżycko-wystruckiej — na terenie Prus Wschodnich — stała się nowa forma akcji⁴⁰. Z inspiracji Strousberga zaczęto mobilizować wolne kapitały do budowy tej kolei; obok akcji zwyczajnych emitowano również akcje uprzywilejowane, zwane priorytetowymi. Uprzywilejowanie wyrażało się nie tylko w przyznaniu prawa do większej dywidendy, ale także specjalnych uprawnień, m.in. do podlegającego podziałowi majątku towarzystwa w razie jego likwidacji. Pojawienie się priorytetów, za zgodą urzędujących ministrów handlu, przemysłu i finansów, przekształciło fundamentalne, ustanowione ustawą kolejową z 1838 r., zasady istoty akcji. Przez stworzenie domniemania pewniejszej lokaty kapitału udało się zainteresować budową kolei szersze grono posiadaczy kapitału. W tym zakresie dopiero system Strousberga umożliwił wprowadzenie zasad wolnej konkurencji do polityki kolejowej, wywołując aż do chwili jego załamania, tj. do około 1873 r., gorączkę kolejową. Fakt, iż w okresie rządów ministra handlu i przemysłu Augusta von Heydta powstało zaledwie kilka prywatnych towarzystw kolejowych nie był spowodowany tylko jego restrykcyjnymi zamiarami w stosunku do inicjatywy prywatnej, lecz przede wszystkim niezdolnością potencjalnych założycieli towarzystw do skupienia wokół siebie silnej kapitałowo grupy inwestorów, którzy byliby skłonni do subskrybowania ich akcji. Według postanowień ustawy z 1838 r. towarzystwa kolejowe mogły uzyskać osobowość prawną dopiero wtedy, kiedy potrzebny do budowy kolei kapitał został w całości imiennie subskrybowany, a ponadto już wypłacono poszczególnym akcjonariuszom przynajmniej 10% z jego wartości. Dążąc do obejścia przepisów ustawy z 1838 r., Strousberg zaproponował, aby projektowanych kolei — wzorem angielskim — nie budowały towarzystwa kolejowe pod własnym zarządem, jak do tej pory czyniono w Prusach i całych Niemczech, lecz powierzyły to generalnym wykonawcom. Wykorzystując dalej doświadczenia angielskie, przedsiębiorcy kolejowi za swoje świadczenia mieli otrzymywać nie gotówkę lecz akcje towarzystw. W swoim pamiętniku Strousberg odnotował: „Mein Plan bestand einfach darin; die Herstellung und Austrüstung der Bahn, inklusive Land beschaffung, Vorarbeiten, General

40 T. Dohnalowa, op. cit., s. 189.

— Unkosten und was Namen hat, dem General — Unternehmer gegen das gesamte Baukapital zu überlassen”⁴¹. Wynagrodzenie wyrażone w akcjach towarzystwa wykonawca musiał przejmować według ich wartości nominalnej. Akt przejścia akcji przez generalnego wykonawcę był swego rodzaju zadośćuczynieniem w stosunku do obowiązującej litery prawa. W praktyce oznaczało to, że akcje mogły docierać do szerokiego ogółu potencjalnych nabywców nawet znacznie poniżej ich kursu nominalnego. Od aktualnej wysokości tego kursu zależała dywidenda zaliczkowa generalnego wykonawcy i w tym tkwiło jego ryzyko. Przerzucone na entepenera ryzyko mogło być mniejsze, o ile zgromadzony kapitał akcyjny ukształtowałby się poniżej kalkulowanych kosztów budowy linii.

Przedstawione przez Strousberga sposoby finansowania budowy kolei zaakceptowali angielscy inwestorzy. Identyczne stanowisko zajął nowo mianowany minister handlu i przemysłu Heinrich von Itzenplitz. Wyraził to przez wydanie zatwierdzonego przez króla pruskiego 15 grudnia 1862 r. dokumentu koncesyjnego dla projektowanej, krótkiej odnogi kolejowej ze stacji Kolei Wschodniej w Wystruci nad Insterem (obecnie Czerniachowsk) do nadniemeńskiej Tylży (obecnie Sovietsk)⁴². Na daleko idące poparcie rządu pruskiego dla rozwoju kolejnictwa prywatnego jeszcze lepiej wskazuje przyznanie Towarzystwu Kolei Tylżycko-Wystruckiej jak i projektowanej Wschodniopruskiej Kolei Południowej bezzwrotnej subwencji państwowej w wysokości po 140 tys. talarów dla każdej z nich⁴³. Pismo Rady Ministrów popierające tego rodzaju działalność opatrzone następującym komentarzem: „Schien es doch lange, als wenn der Mangel an Kapital und Unternehmungslust in genannten Provinz den Bau dem Staate zur Aufgabe machen würde. Den ratslosen Bemühungen des Komitets ist es jedoch in erfreulicher Weise gelungen, unter verhoffter mächtiger Unterstützung des Staates die erforderlichen Geldmittel in sichere Aussicht zu stellen, indem englische Kapitalisten für das Projekt gewonnen worden sind”⁴⁴.

Wytworzony głównie przez ministra Itzenplitza dobry klimat dla prywatnego budownictwa kolejowego, jak i udział w nim kapitału angielskiego zachęcił inwestorów do uczestnictwa w dalszych, ale już znacznie większych projektach kolejowych — Wschodniopruskiej Kolei Południowej oraz berlińsko-zgorzeleckiej (Berlin—Görlitzer Bahn)⁴⁵. Jeśli chodzi o tę pierwszą, to starania o nią podjęto już w 1860 r. W 1862 r. sfery kupieckie Królewca oficjalnie zażądały wybudowania linii do Pilawy, w ich memoriale czytamy: „Eine Eisenbahn nach Pilau ist ein dringenden Bedürfnis, nicht nur unseres Getreide, sonder des ganzen Waaren und Transit handels”⁴⁶. Powstały wówczas dwa odrębne komitety założycielskie. Pierwszy z nich miał się zająć przeprowadzeniem, a następnie eksploatacją od wielu lat projektowanej linii kolejowej z portu bałtyckiego w Pilawie do Królewca. Drugi — wytyczeniem i eksploatacją długiej, o kierunku południowo-wschodnim, drogi żelaznej z Królewca aż do Elku, przez

41 B. H. Strousberg, *Dr. Strousberg und sein Wirken*, Berlin 1876, s. 130. Szerzej o generalnej entepysie, w: K. Ottmann, op. cit., s. 168; *Eisenbahnkönig*, AfE, 1960, Jg. 70, H. 2, ss. 167—168.

42 W dokumencie czytamy: „Auf der Bericht des Staatsministerium vom 30 Nov. d. J will. Ich zur Anlage einer Eisenbahn von Insterburg nach Tilsit durch eine Aktiengesellschaft unter Vorbehalt der seiner Zeit zu bestimmenden näheren Bedingungen hiermit meine Genehmigung erteilen” GS, 1863, nr 1 z 22 XII 1863 r. 57, s. 4.

43 „Der unter 22 Dez. 1862 konzessionierten Tilsit — Insterburger — gesellschaft wird zu dem von ihr auszuführende Bau einer Eisenbahn von Tilsit nach Insterburg einer bei Eröffnung des Betriebes auf dem ganzen Bahnstrecke zahlende Beihilfe des Staates ein Gesamtbetragen von 140 000th bewiligt” — ZStA Merseburg (Berlin) 160c, 19, nr 38.

44 ZStA, Merseburg (Berlin), Geheimes Zivilkabinet sygn. 221, nr 29542, s. 1.

45 D. Ziegler, op. cit., s. 128.

46 *Denkschriften der Vorsteher — Amts der Kaufmanschaft zu Königsberg über den Ausbau der Eisenbahnlilien Königsberg — Lyck und Königsberg — Pilau*, Königsberg 1862, s. 11 (dalej: Denkschriften).

Korsze i Bartoszyce⁴⁷. Ten ostatni komitet jako gwarancję rentowności projektowanej linii widział już wtedy konieczność jej przedłużenia do nadgranicznych Prostek, co pozwoliłoby w dalszej perspektywie uzyskać połączenie z kolejami w Rosji. Oba komitety, składające się z przedstawicieli finansjery królewskiej, a wypadku drugiej linii kolejowej, także z reprezentantów bogatego junkierstwa pruskiego z powiatów, przez które miała ona przebiegać, nie odnotowały żadnych sukcesów z uwagi na trudności w zgromadzeniu odpowiednio wysokich kapitałów w stosunku do przewidywanych kosztów budowy. Tak np. na czele komitetu linii Pilawa—Królewiec stał w tym czasie bankier Karl Oppenheim z Królewca. Aczkolwiek dysponował on wraz ze swoim współnikiem Kurtem Warschauerem olbrzymimi, środkami finansowymi, to jednak ostatecznie zrezygnował z ich wyłożenia, obawiając się poniesienia związanego z planowaną budową linii ryzyka finansowego⁴⁸. O tych obawach bankiera w kilkanaście lat później w następujący sposób wspominał inicjator budowy wielu linii kolejowych, B. H. Strousberg: „den Bankiers passte es nicht, auf eigenes Risiko Aktien zu übernehmen, namentlich da die Bahn keine sofortige Rente abwarf”⁴⁹.

Podobnie niekorzystnie ukształtowały się sprawy finansowe drugiego komitetu. Jego członkowie spodziewali się uzyskania z projektowanego połączenia kolejowego znacznych korzyści gospodarczych, płynących głównie z zysków z obrotów handlowych z Rosją. Nie stwarzało to jednak dla nich dostatecznej zachęty do lokowania własnych środków finansowych w akcje przyszłego towarzystwa kolejowego. Znany historyk kolejnictwa Kurt Wiedenfeld zauważył, że posiadaczom gotówki w jej wydawaniu towarzyszyły określone zahamowania. Pisał on m.in.: „so vertraute man wohl einem Freunde und guten Bekanten die eigenen Ersparnisse als Betriebsmittel an oder auch einem persönlich bekannten als vertrauenswürdigerproben Bankier”⁵⁰. I dalej: „der dann tatsächlich als Garant der irgendwo arbeitende Gelder wirkte. Jezt sollte man aber das sauer Geld in Aktiengesellschaft einbringen, aus der es nicht wieder her auszuziehen war, und in eine Arbeitsrichtung, die noch völlig neu und in Deutschland unerprobt war”⁵¹. Nic więc też dziwnego, że stojącemu na czele komitetu Królewiec — Elk prezesowi rejencji gabińskiej von Salzwedelowi⁵² udało się zgromadzić wśród subskrybentów zaledwie 300 tys. talarów, co stanowiło zaledwie ułamek niezbędnego do budowy tej linii kapitału. Ponieważ nadal obowiązywał przepis starej ustawy kolejowej z 1838 r., uniemożliwiający zawiązanie się spółki akcyjnej, przed zgromadzeniem całości kapitału inwestycyjnego, z tego powodu działalność komitetów założycielskich utknęła w martwym punkcie. Rozwiązania ich problemów podjął się jednak już wkrótce inicjator najstarszej w Prusach Wschodnich, wspomnianej już wyżej, prywatnej kolei tyłżycko-wystruckiej, późniejszy „król kolejowy”, B. Strousberg. Po zawarciu umowy z angielskimi potencjalnymi inwestorami i uzyskania od nich, w razie pomyślnego zakończenia inwestycji, wysokiej premii⁵³, Strousberg zdołał ponownie pozyskać do współpracy współdziałającego już z nim przy finansowaniu ostatnio wymienionej kolei

47 ZStA Merseburg (Berlin), Preussische Staatsministerium, Rep. 90 a. K. III, 3, nr 41, Bd 1, s. 13; *Handelskammer Königsberg, Jahresbericht 1862*, Berlin 1863, s. 222; por. również A. Mayer, *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von 1835 bis 1890*, Bd. 2, s. 1223.

48 Por. M. Ohlsen, op. cit., s. 56.

49 B. H. Strousberg, op. cit., s. 252.

50 K. Wiedenfeld, *Deutsche Eisenbahn — Gestalter (1815—1914)*, Berlin 1940, s. 15.

51 Ibidem, s. 16.

52 Ibidem, s. 19.

53 J. Borchart, op. cit., s. 53.

bankiera Moryca Simona z Królewca⁵⁴. Strousberg za wyznaczone przez siebie wysokie honorarium starał się również poprzez kontakty osobiste zainteresować projektem jak największą liczbę udziałowców mającej powstać spółki akcyjnej. W tym celu odbywał liczne podróże po terenach, przez które miała przebiegać linia kolejowa, spotykał się tam z wpływowymi osobistościami, głównie z wielkimi posiadaczami ziemskimi, a oprócz nich z prominentnymi przedstawicielami samorządów miejskich. W swoich wypowiedziach, mobilizując przyszłych udziałowców do wyłożenia określonych kwot pieniężnych, umiejętnie łączył szlachetne cele, jakie stawiał przed nimi w realizacji proponowanego przez siebie przedsięwzięcia: „spezielen Heimat einen grossen Dienst zu leisten”⁵⁵ z wizją osiągnięcia konkretnych korzyści materialnych. Wspomniani właściciele ziemscy, głównie użytkownicy gruntów bezpośrednio przylegających do projektowanej linii kolejowej, tzw. adiacenci utworzyli za namową Strousberga odrębny Komitet Ziemski (Land Comitee). Komitet ów zobowiązywał się do przekazania Strousbergowi na warunkach pełnej własności i swobodnego dysponowania („zu Eigentum und freier Verfügung”⁵⁶) grunty pod budowę kolei. Natomiast znajdująca się w polu jego zainteresowań nieformalna jeszcze grupa angielskich subskrybentów akcji tej kolei miała za zadanie, z uwagi na swoje doskonałe rozeznanie wśród kręgów przemysłowych Anglii, wytypować generalnego wykonawcę linii (contractora).

Według ustalonego kontraktu przeznaczone pod budowę kolei grunty Strousberg miał przekazać na własność nowo założonemu Towarzystwu Kolejowemu, za co powinien otrzymać od niego, w formie honorarium, akcje zwyczajne o łącznej wartości 300 tys. talarów. Wynagrodzenie miało obejmować również zapłatę za jego udział w charakterze pełnomocnika w przyszłym, dopiero zawiązującym się Komitecie Finansowym, mającej się składać już z dwóch odcinków Wschodniopruskiej Kolei Południowej. Według Strousberga ten sposób załatwienia jego osobistego interesu spotkał się z przychylnością udziałowców i był im nawet miły (genehm). Ci ostatni również za usprawiedliwione uznali pobieranie przez Strousberga honorarium, w tym także jego wysokość⁵⁷.

Działania Strousberga spotkały się z aprobatą grupy inwestorów angielskich. Decydując się na współfinansowanie budowy kolei w wysokości dwóch trzecich kapitału budowlanego, stali się gwarantami jej przeprowadzenia. W nowo utworzonym (już z Anglikami) Komitecie Finansowym mianowali Strousberga generalnym ich pełnomocnikiem, natomiast wschodniopruscy „interesanci” znaleźli się w nowo zorganizowanej Radzie Zarządzającej, w której Strousberg objął funkcję zastępcy przewodniczącego. Sprawowane przez niego funkcje, a przede wszystkim posiadanie większościowego pakietu akcji, umożliwiło mu zajęcie zarówno w okresie budowy kolei, jak i w czasie późniejszej jej eksploatacji dominującej pozycji. Zawdzięczając to w dużej mierze Anglikom, nie omieszkął jednak pisać swój pamiętnik pomniejszyć ich roli w budowaniu podstaw finansowych i organizacyjnych Towarzystwa: „Die Engländer wurden nur als Mittel zum Zweck betrachtet”⁵⁸.

Z dużą dozą prawdopodobieństwa należy stwierdzić, że jego przemożna chęć do subskrybowania akcji Towarzystwa wiązała się, jak miało to miejsce w wypadku

54 M. Ohlsen, op. cit., s. 59.

55 B. H. Strousberg, op. cit., s. 253.

56 Ibidem, s. 254.

57 „Alle Beteiligten seien diese Abmachungen bekannt und ihnen genehm gewesen, wohl im Blick auf die ansehnliche Höhe des Honorars, aber durchaus in dem berechtigten Gefühl, diese Vergütung verdient zu haben” — ibidem, s. 252.

58 Ibidem, s. 254.

finansowania późniejszych budowli kolejowych, z uzyskiwaniem przez Strousberga znacznej prowizji. Dążąc do szybkiego wzbogacenia, dopuszczał się nawet poważnego nadużycia pruskiego prawa o obrocie akcjami. Realizując swoje osobiste plany, nie zadowolili się jednak tylko prowizjami. Polecił również przeliczyć powyżej kursu giełdowego oddane do jego dyspozycji akcje Komitetu Ziemskiego⁵⁹. Stało się to więc drugim, po uzyskiwanych prowizjach, źródłem gromadzonej przez niego fortuny.

W tym czasie dokonały się pewne zmiany personalne. W mniejszym stopniu objęły one przygotowywujący budowę kolei pod względem finansowym i organizacyjnym angielski Komitet Finansowy. W porównaniu z jego składem z okresu przygotowań i budowy kolei tyliczko-wystruckiej działający w nim dyrektorzy angielskich banków, prezesi angielskich prywatnych towarzystw kolejowych dokooptowali do swojego grona jeszcze dwóch zamożnych kupców londyńskich z tzw. pierwszego stanu: Jamesa Hunta i Andreego Wildego, a oprócz nich prezesa rejencji gąbińskiej von Saltzwedella⁶⁰. Natomiast o wiele poważniejsze przetasowania personalne miały miejsce w posiadającym szerokie uprawnienia, głównie o charakterze nadzorczym, Komitecie Rewizyjnym. Obecnie pierwszoplanową rolę zaczęli tam odgrywać obywatele z tzw. centralnych rejonów Prus Wschodnich. Wśród nich znaleźli się przedstawiciele arystokracji: Karl hr. Lehndorff-Steinort, którego młodszy brat Henrich był adiutantem króla Wilhelma, baron von Romberg-Gerdauen, zięć samego ministra Itzenplitza, a także Moryc Simon — wspomniany już bankier z Królewca. Wszyscy wymienieni odegrali także znaczącą rolę w organizowaniu i tworzeniu podstaw finansowych powstałych później z inicjatywy Strousberga, zlokalizowanych w różnych częściach Europy, prywatnych przedsiębiorstwach kolejowych.

Powstanie w 1862 r. z dwóch grup inicjatywnych Komitetu Finansowego umożliwiło podjęcie przez działającego w jego imieniu Strousberga starań o udzielenie przez centralne władze pruskie w Berlinie zgody na ukonstytuowanie się spółki akcyjnej pod nazwą: Ostpreussische Südbahn Gesellschaft. W myśl obowiązujących przepisów prawnych mogło to nastąpić dopiero po przedłożeniu rządowi pruskiemu obszernej informacji o założeniach organizacyjno-finansowych, składzie osobowym Komitetu Finansowego oraz Rady Zarządzającej. Tego rodzaju informacje złożył, wraz z notarialnie sporządzonym projektem statutu Towarzystwa, jak i oficjalnym, osobistym wnioskiem, Strousberg⁶¹.

Ze złożonych rządowi dokumentów wynika, iż ponownie, w krótkim odstępie czasu, dokonano pewnych przesunięć personalnych w składzie odpowiedzialnej za bezpośredni nadzór nad bieżącą eksploatacją kolei Radzie Zarządzającej. Znaleźli się w niej, obok wcześniej już desygnowanych, w ośmioosobowym komplecie, angielscy członkowie Komitetu Finansowego, a także przedstawiciele wschodniopruskiej biurokracji: prezes rejencji gąbińskiej von Saltzwedell, radca miejski Heinrich Andersch, landrat Karl Queiss z Osewa w powiecie kętrzyńskim. Junkierstwo pruskie miało natomiast w Radzie tylko jednego swojego przedstawiciela — Edwarda Böhma z Globit (Glaubitten), z tego samego powiatu.

Po uzupełnieniu dalszych, ale drobniejszych już formalności, projekty budowy Wschodniopruskiej Kolei Południowej nabrały realnego kształtu. W kilka lat później Strousberg

59 „Strousberg selbst gab sich nicht mehr nur mit Provisionen zufrieden. Er liess sich für den Wert des zur Verfügung gestellten Landes Aktien der Südbahn auszahlen und wurde damit, wenn auch vorest nur nominell, zum Millionär”, cyt. za: M. Ohlsen, op. cit., s. 58.

60 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn — Verwaltungen (dalej: ZVDEV), 1872, s. 3.

61 M. Borchart, op. cit., s. 60.

odnotował: „Allgemein war man der Meinung, und Niemand empfand dises mehr als Graf Itzenplitz — dass die Politik des Ministers von der Heydt hinsitlich unserer Privatbahnen die Entwicklung ungebührend gehemmt hatte, dass neue Bahnen brennend nothwendig waren und dass, da dem Staat die Mittel für Eisenbahnbauten versagt waren, es im Interesse des Landes lag, Eisenbahnbauten zu befördern, und dass Derjenige, dem es gelänge ohne Staatsgarantie zu bauen, sich um den Staat verdient machte”⁶².

Wszystkie wcześniejsze działania i propozycje Strousberga, w całości aprobowane przez rząd, nie spotkały się ze sprzeciwem Wilhelma I. Dlatego też doszło do wydania przez króla 2 grudnia 1863 r. dokumentu koncesyjnego wraz z odrębnym statutem, zezwalającego nowo powołanemu Towarzystwu na budowę i eksploatację linii kolejowej z Pilawy do Elku⁶³. Jednocześnie udzielono obu wschodniopruskim kolejom prywatnym bezzwrotnej subwencji państwowej. Wynosiła ona, w wypadku tej, dopiero co koncesjonowanej 360 tys. talarów⁶⁴.

Przyznanie dotacji, budowanej od wiosny 1863 r. kolei tyłzycko-wystruckiej oraz znajdującej się jeszcze w sferze wstępnej realizacji kolei wschodniopruskiej wskazuje na dużą wagę, jaką rząd przywiązywał do ich uruchomienia. Realizując od 1859 r. nową politykę kolejową, zdecydował się na współfinansowanie budowy pomimo wysoce niesprzyjających warunków polityczno-ustrojowych. Trwał bowiem konflikt konstytucyjny między parlamentem a rządem, którego źródłem były m.in. trudności finansowe państwa⁶⁵. Skłoniły one parlament (jednak bez dalszych skutków prawnych) do wydania rezolucji zakazującej rządowi przyznania wymienionych dotacji. Na takie stanowisko sejmu wpłynęło również i to, że chociaż źródłem pozyskiwania dla budżetu państwowego nowych środków finansowych były wpływy uzyskane z opłat celnych od przywożonych z Wielkiej Brytanii niezbędnych do budowy kolei materiałów żelaznych i stalowych, to jednak więcej niż połowa sumy dotacji musiała być pokryta z bieżących dochodów państwa pruskiego. Pomimo stawianych rządowi przeszkód, trwał on aż po schyłek lat siedemdziesiątych XIX w. na swoim stanowisku.

Wraz z udzieleniem nowo założonej spółce koncesji na budowę i eksploatację liczącej ponad 243 km linii kolejowej z Pilawy do Elku nadano jej odrębny statut. W jego kolejnych fragmentach określono cele, zadania, strukturę, zakres i sposób działania nowo powołanego Towarzystwa Kolejowego.

Wbrew wysuwany wcześniejszym koncepcjom dotyczącym przebiegu samej trasy, uregulowania prawne statutu wyznaczały jej zdecydowany kierunek południowo-wschodni. Omijał on niektóre małe miejscowości na północno-wschodnich terenach prowincji, w tym m.in. Pisz. Tym samym ostatecznie ustalono, że trasa przyszłej kolei będzie biegła od Pilawy przez stolicę prowincji i dalej w kierunku Bartoszyc, Giżycka aż do Elku. Jednocześnie zobowiązywano Towarzystwo do jej przedłużenia aż do leżących na granicy prusko-rosyjskiej przygranicznych Prostek⁶⁶. Realizacja tej dodatkowej, choć już od dość dawna postulowanej inwestycji, miała zapewnić połączenie z kolejami Cesarstwa Rosyjskiego.

62 B. H. Strousberg, op. cit., s. 129.

63 Tekst ustawy: GS, 1863, nr 41 z 2 XII 1863 r., s. 717; „Nachdem sich zur Herstellung einer Eisenbahn von Pillau nach Königsberg und von da über Bartenstein, Rastenburg, Lötzen nach Lyck eine Aktiengesellschaft gebildet hat, wollen wir zum Bau und Betriebe dieser Eisenbahn unsere landes herrliche Genehmigung hiedurch erteilen, auch das Uns vorgelegte, am 10 Oktober 1863, notariell vollzogene Statut hiermit landesherrlich bestätigen”.

64 Udzielona dotacja została pokryta z cla importowego za przywóz szyn kolejowych — ZStA Merseburg (Berlin), Rep. 90.a K III nr 42, Bd. I, s. 40, 41.

65 J. Borchart, op. cit., s. 269; D. Ziegler, op. cit., s. 160.

66 „Die Gesellschaft übernimmt zu gleicher Zeit die Verpflichtung, auf Verlangen der Staatsregierung ihr Unternehmen auf den Bau und Betrieb der Bahnstrecke von Lyck bis zur Landesgrenze zum Anschlusse an eine auf

W tym wypadku dotyczyło to znajdującego się jeszcze w okresie prac studialnych odgałęzienia od magistrali kolejowej łączącej Ukrainę z centralnymi rejonami Rosji. Biorąc początek w Brześciu Litewskim, wspomniane odgałęzienie miało zmierzać w kierunku Grajewa, ku granicy prusko-rosyjskiej.

Przepisy statutu nakładały na Towarzystwo obowiązek spełnienia wielu warunków natury techniczno-ekonomicznej. Narzucono mu więc z góry stosunkowo krótki, jak na przewidywane trudności terenowe i projektowaną bogatą infrastrukturę kolejową, czteroletni okres budowy. W skład tej infrastruktury miały wejść, oprócz licznych mniejszych mostów, wiaduktów itp., wykorzystywane wspólnie przez oba przedsiębiorstwa tory i bocznicę. Przewidywano, iż będą one łączyć obydwa dworce — już istniejący, państwowej kolei wschodniej — z mającym powstać później, wznoszonym z własnych funduszy Towarzystwa⁶⁷. Ponieważ już w okresie prac wstępnych zdawano sobie sprawę, że wysokość obrotów towarowo-pięniężnych przyszłej kolei prywatnej i jej rentowność będzie w wysokim stopniu zależała od obrotów kolei państwowej, należało w statucie zarysować ogólne ramy współpracy pomiędzy obiema kolejami. Według wstępnych ustaleń miała ona polegać na rozliczaniu się płatnościami finansowymi, w tym głównie za wzajemnie świadczone na swoich liniach usługi transportowo-spedycyjne, użyczany tabor kolejowy, dzierżawę placów i magazynów, a także wynikające z prawa odszkodowawczego.

Przepisy statutu Wschodniopruskiej Kolei Południowej, jak i jego konstrukcję, wzorowano na wcześniejszym, wydanym w 1862 r. dla Towarzystwa Kolei Tyłżycko-Wystruckiej⁶⁸. Podobnie więc jak uregulowania prawne tego ostatniego zapisywały one zadania, zakres działania funkcjonującego już od pewnego czasu Komitetu Finansowego. Obradujący nadal w Berlinie, choć w uszczuplonym składzie, liczącym już tylko osiem osób, bez wschodniopruskich członków — założycieli Komitetu Finansowy, reprezentował na zewnątrz we wszystkich ważniejszych sprawach Towarzystwo i powołaną przez statut Radę Zarządzającą. W związku z tym Komitet został upoważniony na mocy wydanej koncesji do emitowania akcji, ogłoszenia ich subskrypcji oraz przyjmowania za nie za pośrednictwem berlińskiego Domu Handlowego lub Banku Berlińskiego wpłat gotówkowych, mógł też dokonywać ewentualnych wypłat dywidendowych należnych akcjonariuszom. Statut zatwierdzał także konkretne zadania Komitetu. Wstępnie nałożono na niego m.in. obowiązek zarządzania budową i rozbudową kolei, jak i zgromadzenia wszystkich niezbędnych materiałów budowlanych i środków taborowych. Istotną nowością w porównaniu z dotychczasowymi uregulowaniami prawnymi było to, że dopuszczały one, zgodnie z sugestiami Strousberga, możliwość powierzenia budowy w całości lub częściowo głównemu wykonawcy (Generalunternehmer), czyli wydania jej za zapłatą w akcjach Towarzystwa w niestosowaną dotychczas w kolejnictwie pruskim entrepryzę⁶⁹.

Kaiserlich Russischen Gebiete herzustellen die Bahn von der Grenze nach Grodno oder Bialystock auszudehnen" — GS, 1863, nr 41 z 2 XI 1863, s. 718.

67 „Der Gesellschaft wird die Transporte auf der Bahn durch Dampfwagen auf eine Rechnung betrieben, beziehungsweise auf der Strecke Königsberg — Pillau und auf den Verbindunggleisen zwischen dem Bahnhof der Ostbahn und dem Bahnhof der Gesellschaft in Königsberg" — ibidem.

68 Por. A. Piątkowski, *Kolej Tyłżycko-Wystrucka*, ss. 22—28.

69 „Das Finanzkomitee der Gesellschaft wird ermächtigt, den Bau — der Eisenbahn sowie die Beschaffung der gesamten Betriebsmittel für dieselbe, überhaupt alles dasjenige, was zur vollständigen Herstellung der Bahn und ihrer Zubehörungen bis zum Betriebe derselben in ihrer ganzen Ausdehnung erforderlich ist, ganz oder teilweise in Entreprise zugeben und alle kontrakte selbständig abzuschliessen, welche über alle Gegenstände erforderlich sind" — GS, 1863, nr 41 z 2 XI 1863, s. 745.

Statut, oprócz już funkcjonującego Komitetu Finansowego powoływał jeszcze: Komitet Rewizyjny (Revisions Komitee) oraz Radę Zarządzającą (Verwaltungsrath). Na siedzibę Komitetu ostatecznie wyznaczono stołeczny Królewiec. Obecnie zapisano, że w starym składzie osobowym swoje zadania Komitet będzie spełniał od zakończenia budowy kolei aż do zwołania obrad Zgromadzenia Ogólnego (Generalversammlung) wszystkich akcjonariuszy Towarzystwa. Działając w imieniu i na polecenie Rady Zarządzającej, Komitet miał w dalszym ciągu sprawować nadzór nad robotami kolejowymi i wykonaniem różnorodnych zobowiązań, (in ihrem ganzen Umfange) zaciągniętych przez Komitet Finansowy lub generalnego wykonawcę linii⁷⁰. Narzucano mu również obowiązek czuwania nad przestrzeganiem ustaw wywłaszczeniowych wydanych przez państwo. W sferze jego kompetencji znalazła się ponadto kontrola nad właściwym zużyciwaniem kapitału zakładowego przedsiębiorstwa oraz ogólną jego działalnością. W ramach tej kontroli Komitet Rewizyjny zobowiązano do sprawdzania, czy wypłacane przedsiębiorcom należności były adekwatne do już zrealizowanych, odcinkowych zadań i świadczeń. Nowym organem władzy Towarzystwa miało się natomiast stać wspomniane Zgromadzenie Ogólne. Uregulowania prawne statutu precyzyjnie określały jego zadania i kompetencje. Przewidywano, że będzie ono przyjmować do wiadomości względnie odrzucać przygotowane przez Radę Zarządzającą sprawozdania z realizacji budżetu, jak i te, które ukazywały ogólną sytuację Towarzystwa. Postanowiono dalej, że obrady Zgromadzenia toczyć się będą w Królewcu, w drugim kwartale każdego bieżącego, po uruchomieniu kolei, roku kalendarzowego. Przepisy statutu zarazem stanowiły, że we wspomnianych obradach nikt, prócz kobiet, nie będzie mógł zastępować akcjonariuszy, a podejmowane uchwały będą zapadały zwykłą większością głosów. Ważnym, przyznanym Zgromadzeniu przywilejem miało się stać prawo wyboru członków Rady Zarządzającej oraz rewizorów finansowych upoważnionych do kontrolowania wpływów i wydatków Towarzystwa. Omawiany akt prawny ustalał różne powody zwoływania Zgromadzenia. Wśród nich wymieniono obowiązek rozpatrywania spraw związanych z potrzebą zarówno rozszerzenia zadań projektowanego przedsiębiorstwa ponad pierwotne statutowo wyznaczone cele, jak i powiększania kapitału zakładowego. Ponadto planowano, że będzie się zbierać w celu przedyskutowania i wydania uchwał dotyczących zaciągniętych pożyczek, poważniejszych operacji finansowych czy też w celu podjęcia decyzji w innych, najważniejszych sprawach gospodarczych Towarzystwa. Zapowiedziano dalej, że ogłoszenia o posiedzeniach Zgromadzenia z dokładną datą ich rozpoczęcia będą publikowane w dziennikach Londynu, Berlina i Królewca. Według uregulowań statutu uczestnikom Zgromadzenia należało wydać karty uczestnictwa, zawierające liczbę akcji i głosów, do których miał prawo akcjonariusz. Wprowadzono regułę, podług której każde dziesięć akcji zwyczajnych będzie uprawniało do jednego głosu, natomiast właścicielom akcji priorytetowych prawo to przysługiwałoby już w wypadku posiadania pięciu akcji, przy czym górną granicę stanowiłyby dwadzieścia głosów. Posiadacze mniej niż dziesięciu akcji, a właściciele priorytetów mniej niż pięciu akcji, mogli wprawdzie uczestniczyć w obradach Zgromadzenia Ogólnego, jednak byli pozbawieni prawa do głosowania. Uregulowania prawne statutu sankcjonowały również istnienie w roli organu wykonawczego i kompetentnego do kierowania bieżącą eksploatacją projektowanej kolei Rady Zarządzającej⁷¹. Działając w zaproponowanym przez inicjatorów budowy kolei składzie osobowym, zakładano, iż będzie ona reprezentowała Towarzystwo Wschodniopruskiej Kolei

70 Ibidem, s. 748.

71 „Der Verwaltungsrath bildet den Vorstand der Gesellschaft; er repräsentirt und vertritt die Gesellschaft in ihren inneren und äusseren Rechte” — ibidem, s. 738.

Południowej na zewnątrz i zajmowała się jego wszystkimi sprawami, o ile nie były zastrzeżone dla Zgromadzenia Ogólnego. Z uwagi na znacznie większe zadania niż Rady Zarządzającej Kolei Tylżycko-Wystruckiej rozszerzono jej skład osobowy. Przepisy statutowe rozstrzygnęły bowiem ostatecznie, że Rada ma liczyć siedemnastu członków, wśród których przynajmniej dziewięciu musiało być obywatelami prowincji pruskiej. Wspomiane uregulowania ustalały także, że po zakończeniu budowy linii Pilawa—Elk i po upływie pierwszego roku jej eksploatacji Rada będzie upoważniona do zawierania umów dotyczących: kupna lub sprzedaży różnych urządzeń kolejowych, w tym taboru, gruntów pod dalszą rozbudowę już istniejącej drogi żelaznej, stosunków z innymi zarządami kolejowymi, taryf na przewóz osób i towarów oraz do utrzymywania kontaktów z administracją państwową. Występując w roli odpowiednika współczesnych dyrekcji kolejowych, powinna na mocy wydawanych przez siebie zarządzeń kierować ruchem pociągów i ogólną eksploatacją drogi.

Radzie Zarządzającej nadano na podstawie dyspozycji prawnych statutu dość szerokie i odpowiedzialne uprawnienia w sprawach finansowych Towarzystwa. W podanym zakresie zobowiązano ją do sporządzania corocznych preliminarzy budżetowych, a poza tym do zgłaszania Zgromadzeniu wniosków dotyczących wypłacanych dywidend. Jak precyzyjnie określały to stosowne dyspozycje statutu, do zwoływania posiedzeń Rady Zarządzającej został upoważniony jej prezes (Vorsitzende), natomiast na miejsce obrad wyznaczono Królewiec. Dopuszczano jednak i tę ewentualność, że mogła ona obradować na każdej stacji linii Pilawa — Elk, o ile omawiane sprawy jej dotyczyły. W statucie rozstrzygnięto również, że członkiem Rady może zostać akcjonariusz właściciel co najmniej dziesięciu akcji zwyczajnych lub pięciu priorytetowych. Zastrzeżono, że nie mogły one być puszczane w obieg, lecz deponowane w jej kasie. Statut stanowił dalej, iż z jej członkostwa będą na mocy prawa wykluczeni: etatowi urzędnicy Towarzystwa, osoby niepełnoletnie lub pozostające pod kontrolą sądową oraz te, które były z nim związane zawartymi na dłuższy okres kontraktami. W zakresie uprawnień Rady Zarządzającej miał się również znajdować wybór prezesa oraz jego zastępcy (Stellvertreter). Uregulowania statutowe orzekały przy tym, że decyzje o ich wyborze muszą zapadać większością głosów. Nie zaniebano również podania obowiązków wymienionych. Zaliczono do nich: ogólny nadzór nad personelem kolejowym i funkcjonowaniem podległej drogi żelaznej i, jak lakonicznie stwierdzono: pilnowanie wszelkich interesów Towarzystwa.

Towarzystwo Wschodniopruskiej Kolei Południowej, podobnie jak i inne tego typu przedsiębiorstwa kolejowe, prowadziło samodzielną gospodarkę finansową w ramach zamieszczonych w statucie i odrębnych, obowiązujących w całym państwie pruskim przepisów prawa. Początki tej gospodarki sięgały okresu przygotowań do formalnego ukonstytuowania się Towarzystwa, tj. około 1862 r. W tym czasie, składający się już z dwóch ciał Komitet Finansowy najpierw oszacował koszt budowy i uruchomienia linii z Pilawy do Elku, a następnie ogłosił, jeszcze w sposób nieformalny, wstępne deklaracje pieniężne na zakup akcji. Zgłaszający się po nie potencjalni inwestorzy — przyszli akcjonariusze Towarzystwa — zobowiązani byli zadeklarować nieobligatoryjnie wysokość swego przyszłego udziału i wpłacić od razu 0,5% jego wartości w gotówce. Zgromadzone w ten sposób fundusze częściowo przejmował w formie zapłaty za swoje usługi Strousberg. Część z nich zachował do swoich osobistych celów, a ich częścią opłacał niezbędne prace przygotowawcze i studialne. Te ostatnie objęły sporządzenie zarówno wielu specjalnych projektów budowy kolei (Spezial Bauprojekte), planów terenu oraz szacunkowych kosztów budowy kolei, jak i obliczeń dotyczących rentowności (Rentabilitätsanschlüge). Zrealizowanie w całym zakresie wszystkich wymienionych prac przygotowawczych umożliwiło reprezentującemu Komitetowi Strousbergowi

podjęcie w ministerstwie handlu i przemysłu starań o zgodę na przystąpienie do właściwych zapisów na akcje projektowanego Towarzystwa. Dopełnienie drobniejszych już formalności, a także przedłożenie rządowi do zatwierdzenia notarialnie sporządzonego statutu stanowiło podstawę do uzyskania koncesji na budowę i eksploatację Wschodniopruskiej Kolei Południowej. Zatwierdzony przez rząd fundusz według pierwotnych statutowych uregulowań miał zostać bezpośrednio użyty na wszystkie cele związane z budową i eksploatacją linii kolejowej z Pilawy do Elku, w tym zaś na pokrycie kolejowych robót przedwstępnych, zakup niezbędnych materiałów budowlanych, taboru kolejowego i różnego rodzaju sprzętu. Ponadto jego pewną część przeznaczono na wypłatę akcjonariuszom odsetek od akcji priorytetowych. W myśl obowiązujących ogólnopruskich przepisów musiała ona nastąpić jeszcze w okresie budowy kolei⁷².

Jak przebiegała dalsza subskrypcja funduszu akcyjnego, nic bliżej nie wiadomo. Można jedynie przypuszczać, że zapisy na akcje oraz ich wykup nie napotykały w początkowym okresie na większe trudności. Uwieńczone osobistym sukcesem Strousberga prace przygotowawcze przypadały bowiem na początkowe lata pierwszych zwiastunów ożywienia gospodarczego w Prusach. Nie bez wpływu na dość sprawny przebieg zapisów były nadzieje subskrybentów na duże zyski z późniejszej eksploatacji kolei. Te ostatnie były zaś związane głównie z projektowanym jej przedłużeniem w kierunku granicy prusko-rosyjskiej. W rezultacie Komitetowi Finansowemu, a właściwie tylko dzięki inicjatywie Strousberga udało się zebrać odpowiednio wysoki w stosunku do szacowanych kosztów budowy kolei fundusz zakładowy. Zatwierdzony stosownymi przepisami statutu, wyniósł on początkowo 13 mln talarów⁷³. Przekształcony uregulowaniami statutu w kapitał akcyjny nowo powstałej spółki, składał się z 32,5 tys. sztuk akcji zwyczajnych, każda o wartości nominalnej 200 talarów, wszystkie zaś opiewały na sumę 6,5 mln talarów. Przewidywano wówczas, że szacunkowy koszt budowy linii kolejowej z Pilawy do Elku o długości 226 km może wynieść w przeliczeniu na 1 km 57 222 talary czyli 172 566 marek.

Ponieważ Towarzystwo, podobnie jak miało to miejsce w wypadku kolei tyłżycko-wystruckiej, nie zamierzało, zgodnie z nader przebiegłą koncepcją Strousberga, budować kolei pod własnym zarządem, dlatego zobowiązało się do przekazania Brayowi całego funduszu akcyjnego. Wypłata miała nastąpić w kolejnych ratach, po zrealizowaniu przez niego zadań etapowych. Odpowiednie paragrafy statutu określały również cele i sposoby zużycowania wspomnianego funduszu. Według pierwotnych założeń Towarzystwo miało go przeznaczyć na budowę linii, wyposażenie jej w pozostałe elementy infrastruktury kolejowej oraz na zakup taboru kolejowego. Część funduszu miała służyć pokryciu tzw. kosztów generalnych⁷⁴. Ukryto w nich wydatki związane z koniecznością wypłacania różnym osobom nadzwyczajnych wynagrodzeń i premii, ale oprócz tego miano dopiero sfinansować, pierwsze przed formalnym ukonstytuowaniem się Towarzystwa, prace studialne i przygotowawcze.

Stosownie do ogólnopruskiego ustawodawstwa dotyczące kolei prywatnych Towarzystwo musiało zorganizować dwa odrębne fundusze. Pierwszy — rezerwowy (Reservefonds) miano utworzyć po upływie pierwszego roku eksploatacji kolei. Jego środki, jak stanowiły to

72 „Fonds der Gesellschaft. Das zum Baue der Ostpreussischen Südbahn nebst Zubehör, zur Anschaffung des Betriebsmaterials nebst Zubehör, zur Bestreitung der Generalkosten, einschliesslich der Kosten der Vorarbeiten, sowie zur Verzinsung der Stam-Prioritätsaktien — ibidem, s. 719.

73 Berliner Börse Zeitung z 17 XI 1863 r., tam również wykazy akcjonariuszy, władz towarzystwa oraz jego funduszy.

74 M. Ohlsen, op. cit., s. 56.

odpowiednie paragrafy i punkty statutu, miały być przeznaczone na pokrycie wszelkich kosztów powstałych w wyniku nadzwyczajnych zdarzeń: katastrof kolejowych, wykolejeń pociągów oraz innych mniejszej wagi wydarzeń⁷⁵. Ponadto jego zasoby należało wydatkować na powiększenie taboru, jeśli okaże się, że jest to niezbędne po pierwszym roku eksploatacji kolei. Zakładano, że fundusz rezerwowy będzie zasilany z różnych źródeł. Pochodziłyby one m.in. z kar umownych, niepodjętych we właściwym czasie przez akcjonariuszy dywidend i pieniężnych odsetek oraz dopłat z uzyskanej nadwyżki eksploatacyjnej. Zgodnie z obowiązującymi pruskimi przepisami kolejowymi musiał on w przyszłości być utrzymywany na stałym, sięgającym 200 tys. talarów poziomie.

W celu utrzymania ciągłej gotowości eksploatacyjnej kolei w statucie zaplanowano również utworzenie funduszu odnowy (Erneuerungsfonds). Zgodnie z nazwą z jego środków należało pokrywać koszty związane z renowacją nawierzchni kolejowej, szyn, podkładów oraz różnego rodzaju urządzeń kolejowych, a ponadto lokomotyw i wagonów, natomiast na własny koszt remontowano by tabor kolejowy i niektóre urządzenia. Stale konserwować i odnawiać tabor i urządzenia zobowiązani byli odrębnymi kontraktami dostawcy oraz główny wykonawca⁷⁶.

Przewidywano także, że do funduszu odnowy będą płynęły głównie te środki, które pozostaną z funduszu rezerwowego po definitywnym zakończeniu budowy kolei i pełnym jej wyposażeniu. Uzupełniały go, choć tylko w niewielkiej części, sumy pozyskiwane z ewentualnej sprzedaży stanowiących własność Towarzystwa różnego rodzaju kolejowych materiałów budowlanych, głównie nawierzchniowych lub taboru niewykorzystywanego na linii. Niewielką część funduszu tworzyć miały środki pochodzące z części ewentualnie osiągniętej nadwyżki eksploatacyjnej.

W nowo powoływanym Towarzystwie miały obowiązywać, ściśle określone w statucie, zasady oraz tryb wypłacania akcjonariuszom należnych odsetek dywidendowych, co mogło nastąpić jedynie w wypadku osiągnięcia czystego dochodu. Stawiały one na pozycji uprzywilejowanej właścicieli akcji priorytetowych. Ustalono bowiem, że tylko im przysługiwałaby w pierwszej kolejności zagwarantowana statutem wypłata pięcioprocentowa od lokat włożonych w okresie budowy kolei⁷⁷. Po upływie roku od zakończenia budowy linii i podjęciu na niej pełnej eksploatacji, dywidendę wypłacano by już nie z kapitału zakładowego przedsiębiorstwa lecz z jego czystego zysku. Uregulowaniami statutu zastrzeżono jednak, że nastąpić to może pod pewnymi, ściśle określonymi warunkami. Przede wszystkim osiągniętym zyskiem brutto należało zaspokoić wszelkie wydatki związane nie tylko z eksploatacją kolei i jej utrzymaniem, ale także z ponoszonymi przez nią różnego rodzaju ciężarami finansowymi, w tym świadczonym na rzecz państwa podatkiem⁷⁸. W dalszej kolejności z zysku odprowadzano roczny wkład pieniężny do kas funduszu renowacyjnego i funduszu rezerwowego. Dopiero po zrealizowaniu tych obowiązków finansowych ewentualnie pozostały dochód przedsiębiorstwa można było podzielić pomiędzy akcjonariuszy Towarzystwa.

75 Reservefond. Derselbe ist bestimmt zur Deckung der in ausserordentliche Fälle nöthigen Ausgabe und der Kosten für die Vermehrung der Betriebsmittel — GS, 1863, nr 41, s. 720.

76 „Erneuerungsfonds — — bestimmt ist zur Bestreitung der Kosten der Erneuerung der Schienen, Schwellen und der kleinen Eisenheile des Oberbaues der Eisenbahn, sowie die Erneuerung der Lokomoitiven nebst Tender und der Wagen aller Art” — ibidem.

77 „Vorerst erhalten die Inhaber der Stamm-Prioritätsaktien fünf Prozent der Nominalbetrages ihrer Aktien” — ibidem, s. 729.

78 Dividenden und deren Feststellung. Aus dem Ertrage des Unternehmens werden zunächst die Verwaltungs-, Unterhaltung, Betriebs-, und sonstige Ausgaben, sowie alle auf dem Unternehmen haftenden Lasten bestritten — ibidem, s. 728.

Posiadaczom akcji zwyczajnych miano wypłacać dywidendy pod warunkiem istnienia określonej nadwyżki i po zaspokojeniu finansowych żądań właścicieli priorytetów.

Obok spraw związanych z finansami przedsiębiorstwa niektóre paragrafy statutu normowały stosunki pomiędzy państwem pruskim a władzami Towarzystwa. Na ich podstawie państwo pruskie było uprawnione w szczególności do nadzorowania prowadzonych robót budowlanych⁷⁹. W tym celu delegowano na mocy odpowiednich ogólnopruskich rozporządzeń specjalnego komisarza technicznego. Do jego obowiązków należała troska o właściwe wykonanie linii zgodnie z przyjętymi i zatwierdzonym przez rząd pruski planami, jak i nad zastosowaniem przez budowniczych kolei odpowiednich materiałów. Wydane przez komisarza zalecenia i polecenia w tym zakresie musiały być wykonane w możliwie krótkim, zaledwie dziesięciodniowym terminie. W porozumieniu z ministerstwem handlu i przemysłu, w razie rażących nieprawidłowości, był on nawet upoważniony do wstrzymania prowadzonych na linii robót budowlanych. Państwo miało sprawować nadzór nad działalnością Towarzystwa nie tylko w okresie budowy linii, lecz także podczas pełnej jej eksploatacji. Zatwierdzało propozycje dotyczące wprowadzonych na Wschodniopruskiej Kolei Południowej oraz na innych kolejach prywatnych różnych opłat i jednostkowych stawek za przewóz osób i towarów. W razie potrzeby mogło ingerować w rozkłady jazdy pociągów. Ponadto władze Towarzystwa musiały przyjąć do aprobowanej wiadomości to, że osoby przewidziane do objęcia wyższych stanowisk: dyrektorów i głównych inżynierów musiały uzyskać akceptację departamentu kolejowego we wspomnianym ministerstwie, podobnie jak i wydawane przez tych wyższych urzędników instrukcje i zarządzenia. Na podstawie ustawy z 1843 r. o wykorzystywaniu prywatnych dróg kolejowych do celów militarnych Towarzystwo było zobowiązane do przewozu na swojej linii w ramach specjalnej, ulgowej taryfy żołnierzy, amunicji oraz innych elementów wyposażenia oddziałów wojska. Natomiast bez żadnej opłaty, stosownie do starej ustawy z 1838 r., musiało transportować pocztę, konne wozy pocztowe oraz osoby sprawujące pieczę nad tymi ładunkami. Z kolei Towarzystwu zezwolono na instalację linii telegraficznej, jednak pod warunkiem późniejszego jej wykorzystania w celach ogólnopaństwowych, jak i przesyłania depesz prywatnych.

Szczególne miejsce zajęły te uregulowania statutu, które wskazywały na konieczność zapewnienia przez Towarzystwo nadzoru policyjnego nad robotnikami kolejowymi⁸⁰. W związku z tym nałożyły one na Towarzystwo obowiązek zorganizowania na własny koszt oddzielnej, nadzorującej personel, policji kolejowej. Na podstawie ustawy z 1846 r., obok już wymienionych obowiązków, było zmuszone do wypłacania ze swojego budżetu niezbędnych subwencji kasie chorych.

Po uzyskaniu 2 listopada 1863 r. koncesji na budowę i eksploatację Wschodniopruskiej Kolei Południowej oraz opracowaniu szczegółowego, uprzednio zatwierdzonego przez pruski sztab generalny projektu nowej linii, a także kosztorysu⁸¹, wczesną wiosną 1864 r. przystąpiono do właściwych robót kolejowych. Zgodnie z przyjętą praktyką przewidywano ich

79 „Die Staatsregierung ist berechtigt, zu spezieler technischer Beaufsichtigung der Bauausführung einen besonderen technischen Kommissarius zu bestellen, welcher, unbeschadet des allgemeinen gesetzlichen Aufsichtsrechts und der daraus entspringenden Befugnisse des Staates, ermächtigt sein soll” — ibidem, s. 748.

80 „Die Gessellschaft hat auch den Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden, pünktlich nachzukommen, inbesondere auch die durch die etwaige Anstellung eines besonderen Polizei—Aufsichts—personal entstehenden kosten zu tragen” — ibidem, s. 722.

81 „Die Bahnlinie hat das Königliche Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzustellen; auch unterliegen der Geknemigung desselben die speziellen Bauprojekte und die Anschläge. Von dem festgestellten darf nur unter besonderer Geknehmung des vorbezeichneten Ministerius abgewichen wird” — ibidem, s. 719.

podział na dwie główne kategorie. Do pierwszej należało opracowanie dokumentacji technicznej i przedłożenie do kontroli wspomnianemu wyżej komisarzowi technicznemu. Znalazły się tu przede wszystkim roboty ziemne, budowa mostów i przejazdów poprzecznych, budowa nasypu wraz z dostawą szyn oraz obłożenie nasypów darnią, a także dostawa podkładów, zwrotnic rozjazdów, budowa domków dróżniczych, urządzeń telegrafii elektrycznej i wszelkich znaków drogowych. Do drugiej kategorii robót zaliczono: wzniesienie budynków stacyjnych, w tym najbardziej okazałego dworca — w Królewcu, dostawę, zainstalowanie urządzeń i oprzyrządowania stacyjnego, wybudowanie warsztatów oraz zakup taboru, tj. wagonów i parowozów⁸². Rozpoczęto jednocześnie na małych odcinkach niwelację terenu, m.in. na trasie z Królewca do Bartoszyca⁸³. Jednak główny wysiłek skupiono na uruchomieniu linii łączącej stolicę prowincji z Pilawą. Według przyjętego harmonogramu wykonywane na niej roboty jednocześnie prowadzono na dwóch, mniej więcej równych odcinkach: z Królewca do Rybak oraz z Rybak do Pilawy — wzdłuż osi, jeszcze wówczas nieutwardzonej, szutrowej drogi prowadzącej do tych miejscowości⁸⁴. Na wielu odcinkach pracom towarzyszyły, zwłaszcza w ich wczesnej fazie, poważne trudności. Były one rezultatem przedłużającej się ostrej zimy, później występujących gwałtownych roztopów, jak i ogólnie trudnych warunków terenowych. Istotne znaczenie, także w kolejnych latach budowy kolei, miały braki w sile roboczej, związane z powtarzającym się masowym poborem rekruta⁸⁵.

Pomimo różnorodnych przeszkód, liczący blisko 48 km odcinek z Pilawy do Królewca był przejezdny już w sierpniu 1865 r., a jego uroczyste oddanie do eksploatacji nastąpiło w Królewcu 11 września tegoż roku. Świadkowie owego podniosłego wydarzenia mieli jednak świadomość mocno jeszcze wówczas ograniczonej wartości gospodarczej tego odcinka. Dopiero bowiem w połowie lat siedemdziesiątych wybudowano, mające fundamentalne znaczenie, wewnętrzne tory i bocznice portu pilawskiego⁸⁶. Również i w samym Królewcu sieć dworców towarowych i punktów ekspedycyjnych była jeszcze słabo rozwinięta. Dopiero bowiem pod koniec lat osiemdziesiątych XIX w. koła gospodarcze wysunęły plan budowy dworca towarowego przy nabrzeżu (tzw. Kaibanhof), motywując to wzrastającym przeładunkiem towarów⁸⁷. Trudną sytuację dodatkowo komplikowało w owym czasie nieprzekazanie do pełnej eksploatacji przeznaczonych dla Wschodniopruskiej Kolei Południowej dwóch dworców towarowych. Funkcjonował już natomiast, oddany do użytku w styczniu 1865 r., tj. w roku otwarcia linii, wielki most kolejowy. Łączył on znajdującą się na prawym brzegu Pregoty końcową stację tzw. kolei pilawskiej z torami i dworcem kolei państwowej⁸⁸. Budowa pierwszego prowadzącego przez Pregolę wielkiego mostu żelaznego została ze względu na wysokie koszty „zu gunsten des Projekts Südbahn Gesellschaft” zrealizowana ze środków finansowych państwa pruskiego. Początkowo, w okresie prac przygotowawczych, szacowano

82 G. Stürmer, op. cit., ss. 28—32; *Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen*, Berlin 1935, ss. 128—132.

83 Königsberger Hartungszeitung, 1864, nr 132 z 2 VI.

84 J. Overmann, op. cit., s. 16; *Ein Beitrag zur Privatbahngeschichte*, s. 16.

85 A. Mayer, op. cit., s. 1223.

86 J. Overmann, op. cit., s. 17.

87 „Der älteste Güterbahnhof war die Güterabfertigung Königsberg Ost mit den Güterschuppen und die Freiladegleisen an die Friechichsburger Strasse. Aus der Privatbahnzeit stammte der Güterabfertigung Süd mit Schuppen und Wagenladungsgleisen an der Knochenstrasse” — *Lexikon der Staat Königsberg und Umgebung*, s. 114.

88 „Sie diente der Verbindung zwischen Ostbahnhof und Lizenbahnhof. 1862 beschloss die Preussische Regierung zugunsten des Projekt der Ostpreussischen Südbahngesellschaft für die Bachnlinie Königsberg — Pillau den Bau der auf 385 000 Thaler veranschlagte Pregelbrücke in Königsberg, auf Kosten des Staates zu befrworten” — *ibidem*, ss. 74—75.

koszt jego budowy na 385 tys. talarów⁸⁹, ale ostatecznie wzrosły one aż do 570 tys. talarów. Najprawdopodobniej mogło to wynikać z ich niedoszacowania we wstępnej fazie przygotowawczej, jak i z nieco późniejszych zmian projektowo-technologicznych. W ich rezultacie most stał się najważniejszą budowlą inżynierską ówczesnych Prus Wschodnich. Był to pierwszy na tym terenie most z dziesięciomilimetrowych blach stalowych o konstrukcji kratowej. Jego okazałe, wysokie filary, posadowiono za pomocą sprężonego powietrza na głęboko zatopionych (poniżej 18,8 m poniżej lustra Pregoly) betonowych kesonach⁹⁰. Pomimo ogólnej wysokiej oceny przydatności komunikacyjnej mostu oraz wykonawstwa technicznego, zauroczone nadal transportem wodnym sfery kupieckie Królewca uważały, że jego prześwity utrudniają przejście statkom, a ponadto uszczupla on powierzchnię użytkową nadbrzeża⁹¹. Nie spotkał się natomiast z żadnymi zastrzeżeniami okazały gmach dworca Wschodniopruskiej Kolei Południowej. Jego budowę ukończono wprawdzie w styczniu 1865 r., ale w latach późniejszych poddano go rozbudowie i modernizacji. Wzniesiony przy dużym nakładzie własnych środków finansowych przedsiębiorcy Braya, z przyczyn oczywistych ulokowany został w bliskim sąsiedztwie dworca Kolei Wschodniej⁹². Przy okazji zamknięto od strony południowej rozległy plac dworcowy tej ostatniej kolei.

Opisy nowego dworca zawierają garść informacji o jego wyglądzie zewnętrznym, jak i strukturze pomieszczeń użytkowych. Był to zatem budynek trzykondygnacyjny. Na jednej z nich znajdowała się obszerna hala z kolumnami o łukowatym sklepieniu. Pokrytą łupkami dachowymi halę ozdobiono licznymi, dużymi figurami alegorycznymi. Kierowała ona podróźnych bezpośrednio do pomieszczeń ekspedycyjnych. Na piętrze, w jego centralnym miejscu, znajdowało się wejście do przestronnych sal obrad różnych organów władzy Wschodniopruskiego Towarzystwa Kolejowego, w bocznym skrzydle były pomieszczenia biurowe. Dwa krótkie własne perony były przykryte lekkimi, chroniącymi przed deszczem i śniegiem dachami. Zadaszenia nie miał natomiast peron wschodni dwustronny, najczęściej wykorzystywany przez pasażerów. W pobliżu dworca, po jego wschodniej stronie, znajdowały się: parowozownia wraz z warsztatami naprawczymi, a w nieco większej odległości od nich punkt ekspedycji towarów odprawianych przez Wschodniopruską Kolej Południową⁹³. Odcinek z Pilawy do Królewca wraz z omówionymi, ważnymi elementami infrastruktury stanowił jedynie pierwszy, początkowy etap budowy liczącej 226 km trasy do Elku. Po doprowadzeniu linii kolejowej do stolicy prowincji we wrześniu 1865 r., jego główny realizator, przedsiębiorca Bray, miał przystąpić do budowy jej kolejnych odcinków. Jednak już pod koniec tego roku stanął w obliczu niezwykle poważnych, wręcz nie do pokonania trudności w finansowaniu następnego odcinka, prowadzącego z Królewca do Bartoszc. O ile bowiem przy realizacji kolei tyłzycko-wystruckiej przyjęte przez niego po cenie nominalnej akcje tego towarzystwa udało mu się zbyć po zadowalającej cenie, to podobna operacja w późniejszym czasie była już niemożliwa⁹⁴. Fakt niezbywalności akcji Wschodniopruskiej Kolei Południowej na ogólnoniemieckim rynku pieniężnym był spowodowany

89 *Pillauer Eisenbahn*, s. 126.

90 Szczegółowy opis mostu: *Zeitschrift für Bauwesen*, 1866, Jg. 16, s. 518 i n.

91 „Der Duchlass für die Schiffe lag den Ansichten der Handelsleute nach an ungünstiger Stelle und beengte den Raum am Kai” — W. Feydt., op. cit., s. 54.

92 „Das dreigeschossige Gebäude schloss den Bahnhofvorplatz des Ostbahnhofs nach Süden hin ab” — *Lexicon der Staat Königsberg und Umgebung*, s. 310.

93 *Ibidem*, s. 311. Przez dworzec przebiegały od 1889 r. tory kolejowe łączące Królewec z Tyłżą przez Libawę — *ibidem*, s. 202.

94 Por. J. Borchart, op. cit., s. 55.

kilkoma występującymi jednocześnie czynnikami. Zasadniczą jednak rolę odegrała zła koniunktura, zniechęcająca potencjalnych inwestorów do nabywania akcji Towarzystwa Kolei Wschodniopruskiej na rynku kapitałowym⁹⁵. Znajdujące się w posiadaniu Braya „martwe” akcje wraz z innymi „wschodniopruskimi papierami wartościowymi” były na rynku kapitałowym aż do tej pory prawie niezbrane i mało pokupne⁹⁶. Niekorzystna dla niego sytuacja mogła się również wiązać z gospodarczymi skutkami wprowadzie krótkotrwałej, ale jednak wywołującej zastój w handlu wschodniopruskim wojny prusko-duńskiej z 1866 r. Dlatego też w wyniku splotu różnych okoliczności, związany umową z Towarzystwem i przez to odpowiedzialny za wykonanie powierzonej mu linii przedsiębiorca został zmuszony do finansowania robót kolejowych zarówno z własnych środków pieniężnych, jak i pochodzących z udzielanych mu angielskich kredytów oraz pożyczek⁹⁷. Ich wysokość doprowadziła Braya w krótkim czasie na skraj bankructwa, a w dalszej konsekwencji do zawieszenia przez niego w początkach 1866 r. robót kolejowych⁹⁸. Wywołało to zdecydowaną reakcję Strousberga, który po raz wtóry odsunął go od prowadzenia budowy. Najpierw miało to miejsce pod koniec 1865 r., tuż po podjęciu robót, również na „stroubergowskiej” linii z Berlina do Zgorzelca, a po raz drugi bezpośrednio po oddaniu przez niego 24 września 1866 r. odcinka z Królewca do Bartoszyca⁹⁹.

Za spodziewaną dymisją przedsiębiorcy, który zdołał jednak przekazać Towarzystwu połowę trasy z Królewca do Elku, kryły się głęboko dotąd ukryte cele jej inspiratora. Strousbergowi zależało mianowicie na objęciu funkcji Braya. Nie mógł tego osiągnąć jawnie, szukał więc pretekstu. Dlatego też, podejmując decyzję, zasłonił się wnioskiem personalnym oraz życzeniem komitetu finansowego Towarzystwa¹⁰⁰. W swoim pamiętniku obłudnie wspominał, że Komitet, winiąc Braya za wszystkie niepowodzenia przy budowie kolei, sam z własnej inicjatywy zażądał jego odsunięcia. Obarczał więc przedsiębiorcę winą za brak dopływu niezbędnego do kontynuowania budowy nowego kapitału. O prawdziwej przyczynie dymisji Braya informował natomiast członek komisji śledczej, badający sprawę Strousberga w połowie lat siedemdziesiątych XIX w., inspektor A. Westphal. Zgodnie bowiem ze stanem faktycznym lakonicznie stwierdził, że jednak tylko „Strousberg habe Bray herausgedrängt”¹⁰¹. W tym czasie również szerzej wyjaśniono, że usunięcie Braya nie było przypadkowe. Stanowiło końcowy rezultat wielce perfidnej koncepcji Strousberga. Zakładała ona z góry, że duże ryzyko finansowe występujące przy tego rodzaju inwestycjach poniesie jedynie generalny wykonawca¹⁰². Materialnie i finansowo poszkodowany przedsiębiorca, ponosząc przy prowadzeniu budowy obu wschodniopruskich kolei straty sięgające 3 mln talarów,

95 „War es Bray bei der Tilsit-Insterburger Bahn noch gelungen, die Aktien zu einem für ihn akzeptablen kurs weiter zu veräußern, gelang diese Operation angesichts der Ende 1865 immer schweriger werdenden kapitalmarkt-Verhältnisse nicht mehr” — D. Ziegler, op. cit., s. 160.

96 Berliner Börsen Zeitung, 1866, nr 124 z 3 IV.

97 „In Höhe von mehreren Millionen Thaler hatte Bray eigenes Geld oder Kredite von dritter Seite einsetzen müsse, da er ja die Kosten für den Bau der Bahn aufbringen musste” — J. Borchart, op. cit., s. 55.

98 A. Mayer, op. cit., s. 1224.

99 „Am 24 September wurde die Strecke der Südbahn von Königsberg bis Bartenstein dem Verkehr übergeben welche sofort eine sehr bedeutende Güterfrequenz zeitigte” — *Jahresberichte der Handelskammer und Kaufmännischen Korporationen des Preussischen Staates*, Königsberg 1866, s. 298.

100 „das Finanz Komitee veranlassen müssen, Bray den Bau abzunehmen” — B. H. Strousberg, op. cit., s. 256.

101 *Bericht der Spezial Kommission zur Untersuchung des Eisenbahn-Konzession-wesens*, w: *Stenographische Berichte*, 1873—1874, Anlageband I, nr 11.

102 „Das finanzielle Risiko, das Strousberg konzept dem Generalbauunternehmer aufbürdet, hatte sich also in vollem Umfang als existent erweisen” — J. Borchart, op. cit., s. 55.

wkrótce po dymisji wystąpił wobec Wschodniopruskiego Towarzystwa Kolei Południowej ze znaczącymi roszczeniami finansowymi¹⁰³. Po długotrwałym procesie sądowym zostały one uznane w 1875 r. w dużej części za zasadne. Na podstawie wyroku sądowego, znajdujące się w tym czasie w trudnej sytuacji finansowej Towarzystwo musiało poszkodowanemu wypłacić, łącznie z kosztami procesowymi, kwotę 62 231 talarów¹⁰⁴.

Dymisja Braya spowodowała konieczność sporządzenia obrazującego stan finansów przedsiębiorstwa bilansu pokontrolnego. Okazało się wówczas, że Bray pobrał za dotychczas wykonane roboty zarówno akcje priorytetowe, jak i zwyczajne o łącznej wartości 5 mln 790 tys. talarów. Natomiast pozostałe aktywa, stanowiące ponad połowę wcześniej ustalonego kapitału akcyjnego, niewprowadzone do obrotu pieniężnego, znajdowały się w kasie Towarzystwa¹⁰⁵. W tej sytuacji zarząd musiał podjąć zdecydowane kroki zmierzające do uzdrowienia gospodarki finansowej. Zależało mu zwłaszcza na pozyskaniu nowych, zapewniających kontynuowanie budowy, środków finansowych. To ostatnie zrealizował, uzyskując w 1867 r. zezwolenie rządu pruskiego na zniszczenie „martwych” dotąd (o łącznej wartości 4 mln talarów) akcji Towarzystwa z jednoczesną zgodą na zabezpieczoną pożyczką państwową tzw. pierwszą emisję obligacji. Nowa emisja stanowiąca dług wobec państwa, została oprocentowana w wysokości 5% rocznie, a jej ogólna kwota równoważyła wartości zlikwidowanych akcji¹⁰⁶.

Przeprowadzona operacja finansowa okazała się skuteczna. Umożliwiła prowadzenie budowy trasy, ale już nie pod osobistym kierownictwem generalnego wykonawcy, lecz pod własnym zarządem Towarzystwa (in eigener Regie)¹⁰⁷. Stało się to realne, gdyż jego nowe papiery wartościowe, posiadające odpowiednie zabezpieczenia finansowe, były chętnie skupowane pod zastaw i to w dużej ilości przede wszystkim przez banki berlińskie¹⁰⁸. Stały napływ nowych środków finansowych pozwolił Towarzystwu na odtworzenie kapitału zakładowego o zmienionej strukturze. Ustalony w wysokości 13 mln talarów, składał się ze znacznie łatwiej puszcanych w obieg akcji zwyczajnych i priorytetowych o wartości 9 mln talarów. Ponadto w jego skład wchodziły tzw. pruskie obligacje o wartości 4 mln talarów¹⁰⁹.

Dysponując odpowiednio wysokim „żywym” kapitałem, zarząd Towarzystwa mógł podjąć jeszcze w 1867 r. energiczne roboty kolejowe na następnym, liczącym 45 km, odcinku z Bartoszyc przez Korsze do Kętrzyna¹¹⁰. Budowany odcinkami jednocześnie z obu stron został prowizorycznie oddany do użytku już 1 listopada tego roku. Przeciągały się natomiast prace na odcinku z Kętrzyna przez Giżycko do Elku. Spowolnione tempo wynikało ze specyficznego, bardzo trudnego charakteru terenu, przez który przebiegać miała linia kolejowa. Budowniczości tego odcinka musieli bowiem kłaść tory kolejowe przez liczne

103 „Zu erwähnen bleibt hier noch dass der frühere Bauunternehmer nachträglich mit ganz bedeutenden Mehrforderungen heraustrat” — A. Mayer, op. cit., s. 1224.

104 Ibidem.

105 „die übrigen Aktien, also die reichliche Hälfte des concessionirten Capitas, befanden sich noch unbegeben im Tresor der Gesellschaft” — ibidem, s. 1224.

106 GS, 1868, nr 58, s. 62.

107 „Nach dem Ausscheiden Brays baute die Ostpreussische Südbahn — Gesellschaft die restlichen Strecken »in Regie«, d. h. sie selbst erteilte die Aufträge direkt an die Unternehmer und Lieferanten, die bisher unter Bray gearbeitet hatten” — J. Borchart, op. cit., s. 55.

108 D. Ziegler, op. cit., s. 161.

109 Por. A. Mayer, op. cit., s. 1224.

110 „Die Ostpreussische Südbahn, die durch den preussisch — österreichischen Krieg noch einmal ins Stocken kam, wurde durch Anleihen auf den bereits gebauten Teil der Strecke finanziell wieder flottgemacht” — M. Ohlsen, op. cit., s. 59.

odnogi jezior mazurskich, prowadzić trasę po bardzo wąskich przesmykach dzielących jeziora, a gdzie indziej wtlaczać w podłoże bagnisto-torfowe olbrzymie ilości piasku i kamieni¹¹¹. Poważnym zadaniem pod względem technicznym stało się też usypanie grobli przez jeziora Dejuny i Tajty¹¹². Z kolei w Giżycku należało wybudować dwa mosty zwodzone. Olbrzymich nakładów, również finansowych, wymagały prowadzone w okolicach tego miasta prace nad obwałowaniem jeziora Niegocin. Najtrudniejsze okazały się jednak roboty wykonywane w pobliżu Starych Juch w powiecie ełckim. Zapadła się tam bowiem znaczna część długiego, żmudnie budowanego na rozległych bagnach, nasypu kolejowego¹¹³. Po nieudanych próbach odtworzenia tego fragmentu, kierownictwo budowy musiało się zdecydować na przysparzającą dodatkowych wydatków korektę trasy. Pomimo wskazanych trudności, liczący ponad 77 km odcinek udało się oddać do użytku 8 grudnia 1868 r.¹¹⁴

W Ełku kolej powitano na nowo oddanym dworcu niezwykle uroczyście. Przy tej okazji wskazywano na konieczność niezwłocznego zrealizowania wcześniej już zaprojektowanego odcinka do nadgranicznych Prostek. W mieście gorącym orędownikiem tego połączenia, zmierzającego w kierunku granicy rosyjskiej aż do połączenia z koleją warszawsko-petersburską, był poseł parlamentu pruskiego landrat ełcki Drewello¹¹⁵. Jego głos współbrzmiał z już od dość dawna wysuwanymi żądaniami sfer kupieckich Królewca. W swoich doniesieniach Drewello twierdził, że Wschodniopruska Kolej Południowa może nabrać znaczenia ponadlokalnego i uzyskać tym samym rentowność jedynie pod warunkiem przedłużenia jej od Ełku aż do kolei warszawsko-petersburskiej¹¹⁶. Pomimo przychylniej, wyrażonej już uregulowaniami koncesyjnymi, postawy rządu pruskiego, nie mogło ono jeszcze przez kilka najbliższych lat zostać zrealizowane¹¹⁷. Tworząca bardzo ważny element sieci kolei rosyjskich wielka magistrala kolejowa łącząca Morze Czarne z Brześciem Litewskim znajdowała się wówczas dopiero w początkowej fazie budowy. W sferze dalekich projektów pozostawał natomiast plan budowy odnogi kolejowej z Brześcia ku granicy z Prusami¹¹⁸.

Niezdecydowana polityka kolejowa Rosji wynikała ze ścierania się w kwestii budowy tego połączenia dwóch mających swoje szersze polityczne podłoże poglądów. Wrogo do niej byli ustosunkowani tzw. ultranacjonałiści. Sądziли mianowicie, że to przedłużenie pozwoli odnieść Prusom — w razie konfliktu zbrojnego — znaczne sukcesy militarne. Natomiast politycy nastawieni proeuropejsko spodziewali się z uzyskania łączności z krajami Europy znacznych dla Rosji korzyści gospodarczych. Ukoronowaniem zwycięstwa tych ostatnich stały się decyzje rządu rosyjskiego. Opowiedział się on, po konsultacjach z namiestnikiem Królestwa Kongresowego hr. Bergiem, za przeprowadzeniem wielkiej linii kolejowej z leżącego na magistrali Brześcia Litewskiego przez Białystok do przygranicznego Grajewa¹¹⁹. Po ustaleniach z prominentnymi reprezentantami Zarządu Wschodniopruskiego Towarzystwa Kolei

111 S. Srokowski, *Drugi żelazne Prus Wschodnich*, Bellona, 1935, s. 212.

112 E. Trinker, *Chronik der Gemeinde Lötzen*, Lötzen 1912, s. 34, Drewello, *Statistische Nachrichten über den Kreis Lyck*, Lyck 1872, s. 58.

113 Drewello, op. cit., s. 59.

114 H. W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel, Die Reichsbahn im Osten*, Eisenbahn-Kurier, Freiburg 1981, s. 547.

115 Drewello, op. cit., s. 66.

116 Bericht, 1867, Bd. XX, s. 24.

117 ZStA Merseburg (Berlin), Rep. 90 a, K III 3 nr 41, Bd 1, s. 15; A. Mayer, op. cit., s. 1225.

118 G. Stürmer, op. cit., ss. 193—200.

119 ZVDEN z 711870.

Południowej hr. Lehndorffem-Steinort i baronem Romberg-Gerdaun zdecydowano się na udzielenie 12 grudnia 1869 r. nowo powstałemu prywatnemu towarzystwu kolejowemu koncesji na budowę i eksploatację tej drogi żelaznej¹²⁰. Jej budowę powierzono w początkach 1870 r. Strousbergowi, znanemu już w Europie z budowy kilku linii kolejowych nie tylko w Prusach, ale także w Rumunii i na Węgrzech. Ponadto Strousberg słynął z budowy wielkich fabryk w Hanowerze i Dortmundzie. Licząca 216 km linia Brześć—Grajewo stanowiła dla niego tylko niewielki fragment działalności. Okazywał jej też raczej niewielkie zainteresowanie, gdyż pochłaniały go wielkie inwestycje w centralnej Europie¹²¹. Przyjmując wynagrodzenie za swoją działalność w postaci akcji nowo powołanego towarzystwa, zamierzał lokować je samodzielnie na rynku kapitałowym. Udawało mu się to z wielkim trudem, ponieważ w przeciwieństwie do akcji innych rosyjskich towarzystw kolejowych nie posiadały one państwowych gwarancji odsetkowych.

Prowadzona po stronie rosyjskiej budowa linii Brześć—Grajewo, a zwłaszcza dość realny, jak się wówczas wydawało, termin jej zakończenia, skłoniły rząd pruski do udzielenia 5 lipca 1870 r. Towarzystwu Wschodniopruskiemu koncesji na budowę i eksploatację liczącego 16,4 km odcinka z Elku do Prostek¹²². Oprócz koncesji swoje poparcie dla budowy wspomnianej krótkiej łącznicy rząd wyraził poprzez zgodę na zabezpieczenie kolejnej pożyczki państwowej, tzw. II emisję obligacji Towarzystwa. Dysponując odpowiednio wysokim kapitałem inwestycyjnym, zarząd kolei, mimo trwających działań wojennych, mógł się stosunkowo szybko uporać z budową tego odcinka, tak że 1 listopada 1871 r. stał się on przejezdny¹²³.

Z uwagi na przedłużające się roboty kolejowe na rosyjskiej linii do Prostek zwlekano natomiast z oddaniem do użytku równoległej, liczącej 18 km, pruskiej linii granicznej z Prostek do Grajewa. Istniejącą w ruchu pasażersko-towarowym lukę wypełniono dopiero po oddaniu do użytku przez stronę rosyjską 15 sierpnia 1873 r. szerokich torów z Grajewa do Prostek¹²⁴. Już nieco wcześniej, bo w 1869 r., w trakcie prowadzonych pomiędzy stroną rosyjską i pruską negocjacji ustalono ogólne zasady organizacji ruchu pociągów na projektowanej trasie. Realizowane w pełni od września 1873 r., decydowały o sposobie wykorzystania tej linii. Z zachowaniem obopólnych korzyści i z uwzględnieniem specyficznych warunków technicznych nakazywały bowiem, że pociągi rosyjskie będą dojeżdżać po pojedynczym szerokim torze (1435 mm) aż do Prostek, a pociągi z Prus na swoim normalnym torze będą osiągać Grajewo. Pochodzące z końca lat sześćdziesiątych XIX w. uregulowania dotyczyły również spraw własnościowych. Na ich podstawie oba zarządy — wschodniopruski i rosyjski — stały się, w obrębie granic państwowych, zarówno właścicielami, jak i administratorami torów o nietypowych dla nich szerokościach¹²⁵.

Po oddaniu w 1873 r. wymienionej łącznicy działalność Wschodniopruskiego Towarzystwa Kolejowego była z uwagi na ogólnopruskie interesy gospodarcze nadal wspierana kolejnymi, wypłacanymi z budżetu pożyczkami państwowymi¹²⁶. Pierwszą w wysokości 3 mln talarów uzyskało Towarzystwo jeszcze w 1873 r., tuż po oficjalnym otwarciu

120 J. Borchart, op. cit., s. 57.

121 B. H. Strousberg, op. cit., s. 321.

122 GS, 1870, nr 98, s. 621.

123 W. Scharf, op. cit., s. 587.

124 Ibidem.

125 „Jede der beiden Verwaltungen ist innerhalb ihres Staatsgebiets auch Eigentümerin des Gleises in fremaländischer Spur” — A. Mayer, op. cit., s. 1224.

126 Ibidem.

wspomnianego odcinka. Dobrym pretekstem do jej udzielenia stała się pozostająca w związku z nowymi zadaniami przewozowymi konieczność poszerzenia parku lokomotyw i wagonów. Druga z 1877 r., była udzielona w tej samej wysokości co poprzednia i również emitowana w postaci obligacji. Wykorzystano ją zarówno na dalsze zakupy taboru, jak i na wzbogacenie istniejącej infrastruktury kolejowej. Przyjęte pożyczki państwowe oraz bardzo zmienne co do wysokości dochody kolei już w najbliższych latach negatywnie odbiły się na stanie finansów Towarzystwa. Zostało ono bowiem obciążone obowiązkiem corocznej spłaty (wraz z odsetkami) kapitału pożyczkowego. Finanse Towarzystwa uległy nieznacznej poprawie dopiero po 1880 r. dzięki zarówno lepszej sytuacji przewozowej, jak i wynegocjowanej do poziomu 4,5% obniżce stopy procentowej. Istotną rolę odegrała tu udzielana przez państwo pruskie, w wysokości 1,5 mln marek, zwrotna w całości, ale nieoprocentowana subwencja budowlana¹²⁷.

Z dziejami Wschodniopruskiej Kolei Południowej wiąże się budowa na Półwyspie Sambijskim, na jego północno-zachodnich krańcach, odnogi kolejowej od stacji w Rybakach (obecnie Primorsk) do Palmnik (obecnie Jantarny)¹²⁸. W okolicach tych nieodległych od siebie miejscowości, zwłaszcza w pobliżu Palmnik, eksploatowano wysoko wydajne złoża cennego bursztynu. Jego wydobycie było nadzorowane przez działający w imieniu skarbu państwa, Królewski Zarząd Domen. Zamierzał on wraz z dzierżawcą kopalni bursztynu firmą Stantien & Becker już od czasu uruchomienia linii Pilawa — Królewiec, tj. od 1864 r., rozpocząć budowę wychodzącego z Rybak w kierunku Palmnik krótkiego odgałęzienia. Według projektodawców w zasadniczy sposób miało ono ułatwić transport potrzebnych przy eksploatacji tych skamielin, materiałów oraz sprzętu. O jego realizacji przesądziła zawarta 27 sierpnia 1883 r. umowa pomiędzy urzędem domenalnym i firmą z jednej strony, a zarządem Wschodniopruskiej Kolei Południowej z drugiej. Na podstawie tego porozumienia zobowiązał się on do wybudowania na rachunek urzędu, za kwotę 660 tys. marek, normalnotorowej, liczącej 18 km, linii odgałęzieniowej. W myśl tej umowy zarząd kolei miał ją samodzielnie eksploatować i utrzymywać w należyłym stanie. W zamian w ciągu osiemnastu lat od otwarcia linii musiał corocznie odpisywać na rzecz firmy Stantien & Becker sięgającą 40 tys. marek część uzyskiwanych z przewozów towarowych wpływów pieniężnych¹²⁹.

Sprecyzowane w powyższej umowie uregulowania oficjalnie potwierdzono w udzielonej Towarzystwu 21 listopada 1883 r. koncesji na budowę i eksploatację tej łącznicy¹³⁰. Po stosunkowo długim okresie jej budowy oddano ją do użytku 16 września 1884 r. Udzielenie prywatnemu przedsiębiorstwu kolejowemu wspomnianej koncesji miało już w początkach lat osiemdziesiątych XIX w. charakter wyjątkowy. Swoją rolę szczytową osiągnął bowiem, trwający od początków lat siedemdziesiątych tego wieku, proces przejścia od tzw. systemu mieszanego do systemu kolejnictwa państwowego. Pierwszym zwiastunem nowej polityki kolejowej stał się fakt zgłoszenia przez rząd sejmowi na sesji 1872/1873 wielkiego planu rozwoju pruskich kolei państwowych¹³¹. Przedłużony plan obejmował wydatkowanie 120 mln talarów na budowę szeregu linii kolejowych, z których najważniejsza była linia łącząca Berlin

127 „Ausserdem hatte die Staat eine zinsfreie und nur bedingungsweise rückzahlbare Bausubvention von 1 159 325 MK gegeben” — ibidem, s. 1225.

128 Ibidem, s. 1226; J. Overmann, op. cit., s. 972.

129 Ibidem.

130 GS, 1884, nr 18, s. 62.

131 „1872 wurden im Landtag 360 Mill. Mark zur Ergänzung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des preussischen Staatbahnnetzes angefordert, sowie für den Bau einer Staatsbahn von Berlin nach dem Westen des Reiches” — Baumann, op. cit., s. 14; D. Ziegler, op. cit., s. 177.

z Wetzlarzem, co umożliwiło bezpośrednie połączenie stolicy z Alzacją i Lotaryngią. Wydatki te miały być pokryte z francuskich odszkodowań wojennych oraz pożyczki państwowej. Uzasadniając konieczność wydania odpowiedniej ustawy, rząd zwrócił uwagę na niebezpieczeństwo niewspółmiernie szybkiego rozwoju prywatnej sieci kolejowej w stosunku do państwowej. W związku z tym rząd widział potrzebę rozbudowy swojej sieci dla zapewnienia jej rentowności. Przy tej samej okazji wyraził przekonanie, że państwo jako przyszły właściciel czy tylko współwłaściciel głównych linii kolejowych będzie wywierało decydujący wpływ na koleje prywatne, w tym na ich rozkłady jazdy i taryfy. Wszystkie wymienione propozycje rządu miały już wkrótce przybrać konkretną, ustawową formę. W 1873 r., przy okazji wniesienia pod obrady parlamentu, wywołały na jego forum ożywioną dyskusję nad polityką kolejową Prus¹³². Jej punktem kulminacyjnym stały się rewelacje posła Eduarda Laskera¹³³ na posiedzeniu Izby Posłów 14 stycznia 1873 r. na temat tzw. grynderstwa w kolejnictwie. Krytyka działalności wspomnianego wcześniej ministra V. Itzenplitza w dziedzinie wydawania koncesji była druzgocąca. Lasker udowodnił na podstawie dokumentów, że przy udzielaniu koncesji nie brano pod uwagę ewentualnych korzyści płynących z wybudowania danej linii, lecz decydującą rolę odgrywały osobiste stosunki petentów, najczęściej osób wysoko postawionych. Lasker wymienił wielu przedstawicieli arystokracji oraz wysokich urzędników, którzy za odpowiednim wynagrodzeniem w gotówce lub akcjach wyrabiali koncesje kolejowe. Poseł ów zamierzał tym samym poprzeć plan upaństwowienia kolei¹³⁴. Wystąpienie Laskera pociągnęło za sobą najpierw powołanie przez Izbę Posłów nadzwyczajnej Komisji Śledczej. Jej głównym zadaniem było zbadanie zasadności zarzutów posła¹³⁵. Wobec potwierdzenia ich w całej rozciągłości do dymisji musiał się podać minister von Itzenplitz.

W takich okolicznościach doszło do utworzenia Urzędu Kolejowego Rzeszy (Reichseisenbahnamt). Powołany do życia ustawą z 27 czerwca 1873 r. miał za zadanie koordynację i kontrolę nad kolejnictwem całej Rzeszy Niemieckiej¹³⁶. Działalność tego urzędu, zwłaszcza w pierwszych latach jego istnienia, nie była zbyt owocna, gdyż nie aprobowali go niektóre państwa niemieckie, w tym Bawaria i Saksonia. Niemniej jednak doprowadził on do ustanowienia jednolitej podwyższonej o 20% obowiązującej w całym państwie, taryfy kolejowej¹³⁷. Dalszym krokiem w polityce zjednoczeniowej Niemiec stały się

132 Dotyczyła ona wielu spraw niepokojących posłów: „gleichzeitig kamen zur Besprechung die Mistände, die sich im Eisenbahnwesen gerade nach dem Kriege 1870/71 gezeigt hatten: Missbräuche bei der Erteilung und Ausnutzung von Konzessionen. Täuschung und Beeinträchtigung des aktienwerbenden — den Publikums. Tarifwrrwar. Gegeneinander arbeiten der einzelnen Eisenbahnen” — H. Baumann, op. cit., s. 14.

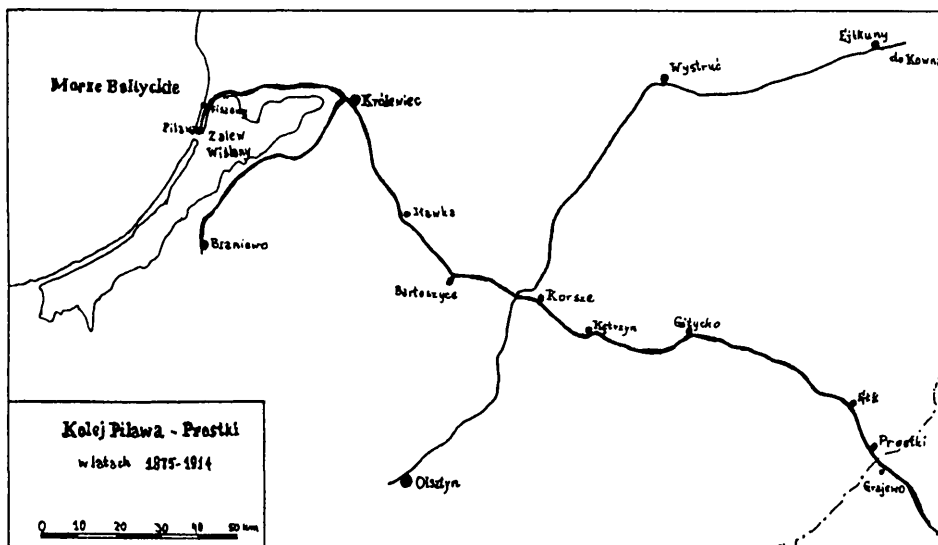
133 Edward Lasker (1829—1884) był posłem wybranym przez okręg wyborczy Jarocin, jako młodzieniec brał udział w ruchu demokratycznym we Wrocławiu, w parlamencie popierał politykę Bismarcka. Był działaczem partii narodowo liberalnej.

134 Wyrzcił to w następującym zdaniu: „Das preussische Eisenbahn — Gesetz vom Jahre 1838 hat diesen Gedanken völlig klar ausgesprochen, ich hätte sehr gewünscht, wir wären bei dieser Politik gegeben und wären nicht zum Thiel durch Finanzverhältnisse gezwungen, einen anderen Weg einzuschlagen”, w: *Stenographische Berichte über die Verhandlungen der... einberufenen Kammern. Haus der Abgeordneten*, Bd. I, Berlin 1873, ss. 536—539.

135 Wyniki prac Komisji ogłoszono jako: *Bericht der Spezialkommission zur Untersuchung des Eisenbahnkonzessionwesens*, w: *Sammlung Sämtlicher Drucksachen des Hauses der Abgeordneten aus der XII. Legislatur — Periode, 1 Session, 1873—74*, Th. I, nr 11, Berlin 1874.

136 Ustawa Rzeszy (Reichsgesetz) z 27 VI 1873, Reichsgesetzblatt, 1873, nr 18, ss. 164—165, por. Klomfass, *Die Entwicklung des Staatsbahnsystems in Preussen*, Tübingen 1901, ss. 45—46; C. Albrecht, *Bismarcks Eisenbahngesetzgebung*, Köln 1994, ss. 68—79.

137 Por. S. Schwann, op. cit., s. 258; por. również: K. Bloemers, *Der Eisenbahn — Tarifkampf*, w: K. E. Born, *Moderne deutsche Wirtschaftsgeschichte*, Köln 1966, ss. 156—162.



w marcu 1876 r. propozycje kanclerza Bismarcka¹³⁸. Dążąc do osiągnięcia swoich celów politycznych, zaproponował parlamentowi uchwalenie odrębnej ustawy. Jej uregulowania prawne miały stworzyć szansę utworzenia sieci kolejowej Rzeszy drogą sprzedaży wszystkich należących do różnych krajów niemieckich państwowych sieci kolejowych. Chociaż doszło do zatwierdzenia tego projektu i udzielenia rządowi przez parlament szeregu pełnomocnictw, wskutek kontynuowanego oporu postanowienia ustawy mogły być wprowadzone w życie w tylko niektórych rejonach zjednoczonych Niemiec¹³⁹. W polityce Bismarcka, popierającego wszelkie poczynania zmierzające do przekształcania Niemiec w jednolity organizm gospodarczy, nierozwiązanym dotąd problemem były utrzymujące nadal niekorzystne stosunki między państwowymi i prywatnymi liniami kolejowymi. Istniejące w tym zakresie dysproporcje miała wyrównać na korzyść własności państwowej ustawa z 1878 r.¹⁴⁰ W tym roku bowiem nowy minister handlu i przemysłu Albert Maybach przedstawił sejmowi do zatwierdzenia ustawę dotyczącą zakupu przez państwo szeregu prywatnych przedsiębiorstw kolejowych. Ustawa ta przewidywała zakup 3382 km linii kolejowych znajdujących się w eksploatacji oraz 162 km linii będących w budowie. Lakoniczne uzasadnienie ustawy brzmiało następująco: „Obecny stan kolejnictwa w państwie pruskim wymaga upaństwowienia kolejnictwa”¹⁴¹. Wspomniana ustawa została uchwalona przez sejm 28 grudnia 1879 r. i była pierwszą w serii ustaw o wykupie całej szerokotorowej sieci prywatnych przedsiębiorstw kolejowych. Do tej serii zaliczyć można również ustawy z 14 lutego 1880 r. oraz z 25 lutego 1888 r., na podstawie

138 Por. Faucher, *Der Plan einer Erwerbung sämtlicher Eisenbahnen in Deutschland durch das Reich*, Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft, Jg. 13, 1876, H. 1, ss. 77—79 (dalej: Vierteljahrschrift).

139 Ustawa z 4 IV 1876, GS, 1876, nr 44, s. 161; por. E. Wiss, *Das Reichbahngesetz und die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands*, Vierteljahrschrift, 13, H. 3, s. 29; S. Schwann, op. cit., s. 355.

140 „Gesetz betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat” — GS, 1879, nr 46, s. 635. Por. Rottsachl, *Bismarcks Reichseisenbahnpolitik*, Diss. Frankfurt a. Main 1936, ss. 8—11.

141 „Die gegen wärtige Lage des Eisenbahnwesens im Preussischen Staate erfordert die Durchführung des Staatsbahnsystem”, za: *Die Staatshaushalt und die Finanzen Preussensunter Benutzung amtlicher Quellen*, bearb. v. O. Schwarz u. G. Strutz, Lf. 4: *Eisenbahnverwaltung*, Berlin 1901, s. 303.

których upaństwowiono długą listę prywatnych przedsiębiorstw kolejowych¹⁴². Wśród nich obok np. kolei Berlin—Podczdam—Magdeburg i Kolei Reńskiej (Rheinische Eisenbahn) znalazły się przebiegające przez niektóre duże rejony Prus Zachodnich i Prus Wschodnich Koleje Górnośląskie (Oberschlesische Eisenbahn), Kolej Tylża—Wystruć (Tilsit—Insterburger Eisenbahn). Pruskie ustawy upaństwowiające koleje prywatne oparto na kilku zasadach. Po pierwsze, państwo przejmuje wszelkie zobowiązania towarzystw, łącznie z ich długami oraz gwarantuje ich akcjonariuszom dochód z włożonego kapitału. Odszkodowania pieniężne z tytułu utraconej własności zamienione będą na państwowe papiery dłużne. Po drugie, państwo przejmuje na własny rachunek, i to w trybie natychmiastowym, zarząd i eksploatację przejmowanych kolei. Dopuszcza się w niektórych wypadkach niezwłoczną zamianę akcji na gotówkę, w innych oprócz wypłacania w dłuższych okresach renty przewidziano dopłaty gotówkowe. Ustawy upaństwowiające koleje prywatne nie mogły pominąć Wschodniopruskiej Kolei Południowej. Jej bowiem linia pod koniec lat osiemdziesiątych XIX w. tworzyła już istotny element państwowej sieci kolejowej, a ponadto odgrywała istotną, nie do przecenienia rolę w systemie połączeń komunikacyjnych z Rosją. Dlatego już 1 listopada 1901 r., po trzydziestu latach od otwarcia kluczowego odcinka z Ełku do Prostek państwo pruskie, „odkurzając” odpowiednie przepisy ze starej z 1838 r. ustawy kolejowej, wyraziło zamiar rychłego przejścia jej na własność. Od tego też momentu sprawy upaństwowienia kolei nabrały niezwykłego tempa¹⁴³. Już 14 października 1902 r. poinformowano Towarzystwo o upływającym z dniem 1 stycznia 1904 r. ostatecznym terminie przekazania kolei pod zarząd państwa¹⁴⁴. Jednocześnie zadeklarowało ono gotowość zawarcia z Towarzystwem odpowiedniej umowy. Gwarantowała ona dotychczasowym akcjonariuszom w zamian za akcje stanowiące ich własność, odpowiednie zadośćuczynienie¹⁴⁵. I tak za czteropakietowe akcje zwyczajne, każdy o wartości 600 marek, miano wypłacić w formie oprocentowane na 3% rocznie dłużne obligacje państwowe o początkowej wartości nominalnej 2000 marek. Jak wówczas ustalono, wypłata należnych odsetek miała nastąpić od 1 stycznia 1903 r., podobnie jak i odrębna, w wysokości 14 marek za jedną akcję, tzw. dopłata gotówkowa. Na niemal identycznych zasadach odszkodowanie za utraconą własność przyznano właścicielom priorytetów, z tą jednak istotną różnicą, że ich czteropakiety wyceniono znacznie wyżej, bo aż do wysokości 3100 marek¹⁴⁶. Zawarte i podpisane przez obie strony porozumienia odszkodowawcze umożliwiły państwu prowadzenie już od 1 stycznia 1903 r. — na linii stanowiącej jeszcze formalnie własność prywatną — własnej eksploatacji. Dysponowało ono od tego momentu nagromadzonym wcześniej znacznym potencjałem przewozowym. Tworzyło go wówczas 98 wagonów osobowych, 17 bagażowych oraz aż 1985 towarowych, a także 25 lokomotyw do pociągów osobowych i 30 do pociągów towarowych¹⁴⁷.

W owym czasie wartość księgową towarzystwa wynosiła 55,8 mln marek. Jeśli natomiast

142 Przebieg oraz dane dotyczące transakcji skarbu pruskiego z poszczególnymi przedsiębiorstwami kolejowymi odnotowują odpowiednie tomy *Pruskiego zbioru praw* (GS).

143 „Am 1 November 1901 waren 30 Jahre seit der Eröffnung der Linie Lyck — Prostken verflossen, der Staat erlangte somit nach § 42 des Eisenbahngesetzes die Möglichkeit, die Südbahn zu übernehmen, und es war bei der grossen Bedeutung der Bahn für das Staatsbahnnetz und für den Verkehr mit Russland nicht zu verwundern, dass er sich möglichst bald zur Übernahme entschloss” — J. Overmann, op. cit., s. 972.

144 Ibidem, s. 973.

145 „Nach § 42 des Eisenbahngesetzes hatten dagegen die Aktionäre zu beanspruchen einen Betrag, der Durchschnittdividende der letzten fünf Jahre entsprach” — ibidem, s. 973; por. również: *Die Staatshaushalt*, s. 274.

146 *Die Staatshaushalt*, s. 275.

147 J. Overmann, op. cit., s. 976.

chodzi o jego strukturę, budżet składał się z 5,5 mln marek przechowywanych w tzw. funduszu rezerwowym. Ponadto Towarzystwo posiadało wynoszący 300 tys. marek udział w kapitale akcyjnym Królewieckiej Spółki Magazynowej. Z kolei jego własny kapitał akcyjny tworzyły w równej części akcje zwyczajne i priorytetowe na łączną sumę 22,9 mln marek. Poza tym w obiegu pieniężnym znajdowały się jeszcze środki pochodzące z dotacji i pożyczek państwowych na sumę 15,5 mln marek. Natomiast istniejący na koncie likwidowanego przedsiębiorstwa dług kasowy wynosił nieco powyżej 3 mln marek. Istotnym problemem przy ustalaniu zasad sprzedaży była cena zakupu przedsiębiorstwa przez państwo oraz podział uzyskanej kwoty sprzedażnej pomiędzy dwie grupy akcjonariuszy. Początkowo państwo, przyjmując za podstawę ówczesny kurs pożyczki, wynoszący 92%, zaproponowało właścicielom akcji zwykłych 79%, a priorytetowych aż 121% liczonych od ich wartości nominalnej. Podczas gdy ci drudzy okazywali zadowolenie z przedstawionej oferty, to ci pierwsi wręcz przeciwnie — czuli się bardzo pokrzywdzeni, gdyż przypadłaby im niewielka część ogólnej kwoty sprzedażnej. W tym wypadku uzyskiwaliby jedynie odszkodowanie pieniężne za posiadane akcje w ich nominalnej wartości, bez najmniejszego nawet zysku. Dlatego też należało dążyć do kompromisu. Pierwotnie zamierzano całą pozyskaną od państwa kwotę drogą wpłaty przez nie dwudziestopięciokrotnej przeciętnej rocznej z pięciu lat dywidendy podzielić pomiędzy wszystkich akcjonariuszy. Ponieważ operacja mogła budzić wątpliwości prawne, towarzystwo wynegocjowało zwiększenie kwoty odszkodowawczej dla właścicieli akcji zwyczajnych kosztem właścicieli priorytetów¹⁴⁸. W przyjętym wkrótce porozumieniu rząd zgodził się na wypłatę odszkodowań posiadaczom akcji zwyczajnych według 92% kursu, a priorytetów tylko według 113% kursu w pożyczce państwowej. Opiewający na ogólną kwotę 46,24 mln marek układ podpisano 6 kwietnia 1903 r., a na mocy ustawy z 18 maja 1903 r. Wschodniopruską Kolej Południową włączono do sieci pruskich kolei państwowych, pozostających w tym czasie pod zarządem Królewsko-Pruskiej Administracji Kolejowej (Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung)¹⁴⁹.

Budowana z inicjatywy Strousberga linia kolejowa w porównaniu z linią łączącą Tylżę z Wystrucią była linią rentowną, przynoszącą jej właścicielom — licznym akcjonariuszom Towarzystwa — konkretne zyski. Wprawdzie dywidendę z jej eksploatacji uzyskali oni dopiero po 1873 r., to jednak w latach późniejszych, w związku z olbrzymimi zyskowymi transportami zboża rosyjskiego, kierowanymi do portu pilawskiego, kształtowała się ona najczęściej powyżej statutowo zagwarantowanych 5%. Po włączeniu linii w obręb sieci kolei rosyjskich spełniły się długo oczekiwane nadzieje założycieli kolei na uzyskanie przez nią charakteru tranzytowej, pośredniczącej w międzynarodowym handlu zbożowym, magistrali kolejowej. Różnicowane znaczenie komunikacyjne obu linii nie podważa faktu, że w dużym stopniu przyczyniły się do ożywienia życia gospodarczego i wewnętrznego Prus Wschodnich w drugiej połowie XIX w.

148 „Da die rechtliche Seite dieser Frage immerhin zweifelhaft war, verhandelte die Gesellschaft mit dem Staate wegen Erhöhung der Entschädigung für die Stammaktionäre, und zwar mit Erfolg, jedoch auf Kosten der Vorzugsaktionäre” — *ibidem*, s. 973.

149 Reichsgesetz, Reichsgesetzblatt, 1903, nr 22, s. 109.

**Aus der Geschichte der Ostpreußischen Südbahn.
Die Getreidemagistrale Pillau—Königsberg—Prostken
in den Jahren 1863—1903**

Zusammenfassung

Die Entstehung der Ostpreußischen Südbahn hing unmittelbar mit der Wende in der Eisenbahnpolitik des preußischen Staates zusammen, die seit Ende der 50er Jahre des 19. Jahrhunderts festzustellen war. Die Notwendigkeit zur Mobilisierung staatlichen Geldes für die militärischen Zwecke sowie der Druck von Seiten der neuen gesellschaftlichen Kräfte hatte zur Folge, dass damit begonnen wurde, was als völliges Novum zu registrieren ist, einen privaten Eisenbahnbau zu unterstützen. Die ersten Anzeichen der im Rahmen der liberalen Wirtschaft geführten Eisenbahnpolitik waren die in den Jahren 1862—1863 veröffentlichten Konzessionen der preußischen Regierung für den Bau und die Nutzung von zwei Bahnlinien. Während die erste, die von Tilsit nach Insterburg führte, die Probleme von Memel teilweise lösen sollte, wurde die zweite aufgrund der Initiative von Königsberger Wirtschaftskreisen gebaut, die am Fernhandel mit Getreide mit Russland interessiert waren. Sie verband Königsberg auf der einer Seite mit seinem eisfreien Vorhafen in Pillau, auf der anderen führte sie in eine südöstliche Richtung durch Bartenstein, Lötzen bis nach Lyck. Den Charakter einer Transitbahnmagistrale erreichte sie erst nach 1874, d.h. nach der Schaffung der Verbindung mit der Bahnlinie Grajewo—Białystok. Trotz eines allgemein guten Klimas für den Bau einer großen Bahnlinie stieß ihre Realisierung schon am Anfang auf große Schwierigkeiten. Ihre Hauptursache waren finanzielle Probleme. Wegen des Mangels an ausreichend großem einheimischen Kapital musste man das Kapital aus Großbritannien beschaffen, sowie sich der dort praktizierten Methoden für die Finanzierung des privaten Eisenbahnbaus bedienen. Im Gegensatz zu Großbritannien gab es in Preußen, und vor allem in den östlichen Provinzen dieses Staates, große Möglichkeiten zur Entwicklung des bisher schlecht entwickelten Eisenbahnnetzes. Ähnlich wie im Fall der Bahnlinie Tilsit—Insterburg strebten die englischen Investoren, sowie das dortige Junkertum, die mit großen Gewinnen aus dem Transport, vor allem des Getreides, rechneten, nach dem Anschluss der geplanten Linien an den internationalen Ostseehandel und seine Ausweitung auf Russland, hauptsächlich in seinen Hauptgetreidespeicher — in die Ukraine. Nach fast 30 Jahren Arbeit dieser reich an Infrastruktur ausgestatteten Bahnlinie übernahm sie per Gesetz vom 18.05.1903 der preußische Staat. Sie wurde in die preußische Staatsbahn aufgenommen und seitdem von der Königlich—Preußischen Eisenbahnverwaltung verwaltet.