

# Andrzej Piątkowski

---

## Z historii linii kolejowej Wystruć-Kłajpeda

---

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 3, 425-453

---

2000

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

---

*Andrzej Piątkowski*

## **Z historii linii kolejowej Wystruć—Kłajpeda**

### **Prywatna linia kolejowa Wystruć—Tylża**

Jak wielokrotnie podkreślano w dotychczasowej literaturze naukowej, na intensyfikację rozwoju gospodarczego, w tym szczególnie procesu industrializacji w XIX w., wpływały różnorodne czynniki, wśród których wymienić trzeba rozwój transportu, a zwłaszcza rozwój transportu kolejowego. Dzięki niemu stało się możliwe szybkie i równocześnie tanie przemieszczanie towarów<sup>1</sup>. Transport kolejowy prowadził również do ożywienia ruchu osobowego, co niewątpliwie wniosło ważne przemiany w życiu społecznym, oświatowym i kulturalnym.

Jeżeli chodzi o wschodnie prowincje państwa pruskiego, rozciągające się od Odry aż po granicę z Cesarstwem Rosyjskim, to znaczenie kolei żelaznej nabrało jeszcze innego wymiaru. Przyczyniła się ona bowiem do ich integracji z centralnymi i zachodnimi rejonami Prus i Niemiec, a także do wytworzenia się tam licznych rynków lokalnych<sup>2</sup>.

Do Prus Wschodnich kolej żelazna dotarła na początku lat pięćdziesiątych XIX w. wraz z uruchomieniem 19 października 1852 r. linii kolejowej z Malborka do Braniewa przez Elbląg—Bogaczewo—Słobity—Młynary<sup>3</sup>. Odcinek ten tworzył tylko pewien fragment wielkiego, budowanego przez państwo pruskie na podstawie ustawy sejmowej z 7 grudnia 1849 r.<sup>4</sup>, szlaku kolejowego z Berlina przez Krzyż—Bydgoszcz—Tczew, a dalej aż do granicy prusko-rosyjskiej w Ejtkunach (Czernyszewskoje). W następnych latach na tej trasie, realizowanej przez Królewską Kolej Wschodnią (Ostbahn), uzyskiwano połączenie Braniewa z Królewcem (w 1853 r.), a w 1860 r. stolicy prowincji z Stołupianami (Niestierow) przez Wystruć (Czerniachowsk), a dalej aż do granicy państwowej we wspomnianych wcześniej Ejtkunach<sup>5</sup>.

---

1 I. Pietrzak-Pawłowska, *Industrializacja opóźnionych obszarów Europy w XIX i XX w. Kwartalnik Historyczny*, 1968, R. 74, nr 3; A. Wielopolski, *Zarys gospodarczych dziejów transportu do 1939 r.*, Warszawa 1973, ss. 230—235. D. Ziegler, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Der Eisenbahnpolitik der Deutschen Staaten. Im Vergleich*, Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte nr 127, Stuttgart 1996, ss. 58—59.

2 K. Wajda, *Drogi rozwoju gospodarczego Pomorza Gdańskiego w latach 1815—1914*, Zapiski Historyczne, 1974, R. 39, z. 3, s. 182.

3 K. Born, *Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn*, Archiv für Eisenbahnwesen, 1911, Jg. 34, H. 4—6; A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842—1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1966, s. 21.

4 Tekst ustawy zob. Gesetz-Sammlung für die Königlich Preussischen Staaten, 1849, nr 3198, s. 106 (dalej: GS): „Gesetz dem Bau der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Eisenbahn betreffend, sowie die Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel an”.

5 Por. H. W. Schart, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981.

Kolej wschodnia była inwestycją i własnością państwa. Budowana przez przedsiębiorstwo linia kolejowa w pierwszym rządzie miała służyć potrzebom komunikacyjnym administracji pruskiej i grupom ją inspirującym. W konstruowanych planach istotną rolę odgrywały również czynniki strategiczne. Pruskim władzom wojskowym zależało, przez związanie stolicy państwa z ważnymi punktami administracyjnymi oraz licznymi na Pomorzu Wschodnim twierdzami i mniejszymi garnizonami, na stworzeniu dogodnej bazy wypadowej na wypadek wojny z Rosją. Na koniec w grę wchodziła chęć włączenia obszernego, wschodniopruskiego obszaru w obręb komunikacji ogólnoeuropejskiej.

Rozpoczynające się z chwilą opublikowania ustawy sejmowej 7 grudnia 1849 r. o budowie kolei wschodniej poczynania rządu pruskiego w tej sprawie, sfery gospodarcze z Prus Wschodnich przyjmowały z obawami i wielkim niezadowoleniem. Budowany bowiem nakładem olbrzymich środków finansowych długi szlak kolejowy miał dla tych sfer podrzędne znaczenie gospodarcze, 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 do wybrzeża morskiego, a także stwarzał szansę połączenia z polskim i rosyjskim zapleczem gospodarczym<sup>6</sup>. Budowa kolei wschodniej budziła kontrowersje i opory kupiectwa niektórych miast pomorskich jeszcze z wielu innych ważnych powodów. Wspomniane warstwy społeczne z Gdańska i Elbląga widziały w niej np. groźbę konkurencji Szczecina oraz ułatwienie penetracji przemysłu z centralnych i zachodnich rejonów Prus i Niemiec<sup>7</sup>. Niechętnie kolei wschodniej było również kupiectwo stołecznego Królewca, gdyż widziało w niej środek nacisku Szczecina, a także Hamburga na bezsporne dotychczas jego zaplecze na obszarze Prus Wschodnich. Stosunek sfer gospodarczych tego miasta do kolei uległ złagodzeniu dopiero po oddaniu w 1860 r. do eksploatacji odcinka do Ejtku i jego rosyjskim przedłużeniu w 1861 r. przez Wierzbołowo i Kowno do Wilna. Zapewniło to Królewcowi połączenie z oddaną do użytku koleją warszawsko-petersburską, co w konsekwencji wydatnie rozszerzyło jego kontakty handlowe z zapleczem litewskim, rosyjskim oraz Królestwem Polskim.

Nieustające, ostre ataki w postaci memoriałów i petycji do władz centralnych w Berlinie oraz wystąpień na forum parlamentu pruskiego przypuszczały na tę drogę żelazną, zwłaszcza po 1860 r., mniejsze ośrodki miejskie z Prus Wschodnich. Uruchomienie bowiem tzw. kolei ejtkuńskiej, najbardziej na wschód wysuniętego odcinka kolei wschodniej, uszczuplającego zaplecze Kłajpedy, Tylży i Wystruci na rzecz Królewca, stwarzało realną groźbę podcięcia podwalin ich egzystencji gospodarczej. Dlatego też w reakcji na otwarcie „kolei ejtkuńskiej” sfery gospodarcze i magistraty wspomnianych ośrodków miejskich ze zdwojoną energią domagały się niezwłocznego wybudowania odnogi kolejowej. Postulowana wówczas linia o kierunku południkowym miała wybiegać od uruchomionej 6 lipca 1860 r. stacji kolei wschodniej na linii Królewiec—

6 S. Srokowski, *Drogi żelazne Prus Wschodnich*, Bellona, R. 25, ss. 37—38.

7 E. Włodarczyk, *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808—1914*, Wrocław—Warszawa—Kraków 1987, ss. 88—89.

Stołupiany do portu morskiego w Kłajpedzie przez Tylżę. Zrealizowane mogły być w ten sposób nadzieje zainteresowanych ośrodków na ich włączenie w obręb ogólnopruskiej sieci kolejowej.

Faworyzowany przez rząd pruski rozwój połączeń Królewca z Cesarstwem Rosyjskim budził od dłuższego czasu, nawet już od momentu ich projektowania, zastrzeżenia i obawy sfer gospodarczych zwłaszcza Kłajpedy, rywalizującej z Królewcem o prymat na wschodnim Bałtyku. Pod koniec lat pięćdziesiątych XIX w. Kłajpeda znajdowała się w trudnej sytuacji ekonomicznej, szybko bowiem minął związany z następstwami gospodarczymi wojny krymskiej (1853—1856) krótki okres jej rozkwitu gospodarczego. W tym czasie zabiegi kupiectwa Kłajpedy o połączenie miasta i jego portu uginającego się pod presją konkurencji innych wschodniobałtyckich ośrodków handlu morskiego, długo nie znajdowały uznania w Berlinie. Postulowane połączenie nie miało bowiem żadnego znaczenia militarne. W tej sytuacji handel Kłajpedy prowadzony głównie z Rosją koncentrował się na przewozach Niemnem. Systematycznie podcinał go jednak zły stan techniczny tej drogi wodnej, spowodowany zaniedbaniem robót regulacyjnych<sup>8</sup>. Jeszcze w 1862 r. korporacje kupieckie Kłajpedy żaliły się: „Już w 1856 r. w naszym raporcie, jak i w każdym następnym wskazywaliśmy na niebezpieczeństwa, jakie stwarza dla naszego handlu kolej ejtkuńska, dlatego żądamy drogi szynowej od kolei wschodniej do prawie najlepszego portu monarchii”<sup>9</sup>. Wcześniej, bo w 1859 r., jeszcze w znacznie dramatyczniejszym tonie wypowiedział się na ten temat podczas posiedzenia Izby Posłów Heinrich Stein: „Erhält Memel Keine Bahn, so ist es in 50 Jahren ruiniert”. Odmiennego zdania był natomiast poseł Edward Kühn. Stwierdził on, że miasto nie powinno uzyskać połączenia, gdyż przestaną wtedy dochodzić do niego spławiane Niemnem towary eksportowe<sup>10</sup>. Istniały jeszcze w tym czasie różnice poglądów co do przebiegu projektowanych linii kolejowych. Rząd faworyzował korzystniejszą w jego ocenie dla handlu kłajpedzkiego, a zarazem mogącą mieć pewne znaczenie wojskowe trasę Kłajpeda—Tylża—Ragnity—Ejtkuny, w głębokim cieniu pozostawała realizowana później od 1863 r. trasa Kłajpeda—Tylża—Wystruć<sup>11</sup>.

Postulaty Kłajpedy współbrzmiały ze składanymi przez sfery gospodarcze nadniemieńskiej Tylży. Już od dawna odgrywała ona rolę ważnego, współuczestniczącego w handlu drewnem i zbożem ośrodka przewozów śródlądowych. Wspomniane zaniedbania regulacyjne na Niemnie, przy wzrastającym znaczeniu Królewca, w sposób istotny przyczyniły się do osłabienia gospodarczego miasta. Na domiar złego przeprowadzenie w 1860 r. linii kolei wschodniej z Królewca do Stołupian oraz drugiej ze Stołupian do Ejtkun omijającej od strony południowej Tylżę, odcinało ją od dotychczasowego litewskiego i środkowo-rosyjskiego

8 J. Staniulewicz, *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815—1914*, Szczecin 1979, s. 44.

9 *Jahres Bericht des Vorsteher — Amt der Kaufmanschaft zu Memel für 1862*, w: *Jahresberichte der Handelskammern und Kaufmanischen Korporationen des Preussischen Staates 1860—1872*, Berlin 1863, s. 2.

10 Cyt. za: L. Sochaczewer, *Memel der Hafen von Litauen*, Berlin 1918, s. 15.

11 *Ibidem*, s. 16.

zapleczu gospodarczego<sup>12</sup>. W Tylży wydarzenia te były żywe jeszcze po pięciu latach, skoro w raporcie korporacji kupieckiej z 1865 r. wspomniano: „O głębokich ranach, jakie odniósł nasz handel, zarówno przez to, że kolej wschodnia ominęła miasto, jak i przez przedłużenie trasy berlińsko-petersburskiej do Ejt kun. Rany te mogą być zaleczone jedynie przez wybudowanie kolei z Tylży przez Kłajpedę i Taurogi do Rygi”<sup>13</sup>.

Budową kolei do portu morskiego w Kłajpedzie przez Tylżę w pewnym stopniu były również zainteresowane koła gospodarcze leżącej od 1860 r. na trasie kolei wschodniej Wystruci n. Insterem. Liczyły one, po wybudowaniu wychodzącej z ich miasta w kierunku Kłajpedy przez Tylżę odnogi kolejowej, na znaczący wzrost obrotów towarowych przyszłego, umiejscowionego w Wystruci węzła kolejowego. Widziano go bowiem już wtedy w roli pośrednika w daleko siężnych kontaktach handlowych z Rosją, jak i z bliższym wschodniopruskim zapleczem<sup>14</sup>. Naciski wspomnianych ośrodków miejskich z północno-wschodnich obszarów Prus na wybudowanie linii odgałęzieniowej nie znajdowały jeszcze przez pewien okres żadnego oddźwięku. Wprawdzie istniały już przed 1858 r. jakieś niejasne i ogólnikowe projekty związania w przyszłości portu kłajpedzkiego siecią kolejową z resztą państwa pruskiego, to jednak ta perspektywa była jeszcze wówczas bardzo mglista<sup>15</sup>. Złożyło się na to wiele czynników w. Rząd pruski nie widział możliwości sfinansowania budowy tego rodzaju połączeń kolejowych, gdyż nie mogły one mieć charakteru strategicznego, nie było też żadnych widoków na ich kontynuację przez rząd sąsiedniego państwa, tj. w głąb Rosji. Realna szansa wybudowania odnogi kolejowej z Wystruci do Kłajpedy powstała dopiero wraz z dość radykalną, choć tylko przejściową zmianą w polityce kolejowej państwa pruskiego. Od końcowych lat pięćdziesiątych XIX w. wbrew założeniom fundamentalnej ustawy kolejowej z 1838 r. i innymi, pochodzącymi z połowy XIX w. regulacjami ustawowymi, zaczęło ono popierać rozwój kolejnictwa prywatnego<sup>16</sup>.

Zmiana stosunku państwa do budownictwa kolejowego miała swoje szersze podłoże w zmieniającym się w Prusach układzie społecznym. Materialne umacnianie się mieszczaństwa, zwłaszcza wyraźne w końcowych latach pięćdziesiątych XIX w., wynikało z dynamicznego rozwoju produkcyjnego, który był uwarunkowany głównie rozbudową nowoczesnych, opartych na wykorzystaniu pary środków transportowych. W konsekwencji mieszczaństwo mogło żądać dla siebie większych uprawnień na niwie gospodarczej, a zarazem zmniejszenia w tej dziedzinie ingerencji państwa, zwłaszcza gdy była ona

12 Por. H. Kirnis, *Tilsit die Grenzstadt im deutschen Osten*, Tilsit 1935, s. 36; A. Kurschat, *Tilsit in seiner geschichtlichen Entwicklung dargestellt*, Tilsit 1911, s. 25.

13 „so können doch die tiefen Wunden, welche die Verlegung der Berliner—Petersburger Strasse über Eydtkuhnen unserm einst so blühenden Handel geschlagen hat, nur durch Weiterführung jener Bahn über Taurogen nach Riga mit einer Zweigbahn von hier nach Memel einigermaßen geheilt werden”, w: *Jahresbericht des Ältesten der Kaufmannschaft zu Tilsit im Jahre 1865*, w: *Jahresberichte... für 1865*, Berlin 1866, s. 130.

14 W. Feydt, *Der Einfluss der ostpreussischen Eisenbahnen auf die städtischen und einige andere Siedlungen*, Königsberg 1904, ss. 321—323.

15 P. Neuhaus, *Das preussische Eisenbahnnetz im Osten der Weichsel*, *Altpreussische Monatschrift*, Bd. 26, Königsberg 1886, s. 204.

16 D. Ziegler, *op. cit.*, s. 128.

sprzeczna z jego interesami<sup>17</sup>. Aspiracje mieszczaństwa znalazły wyraz w sejmie pruskim, gdzie atakowano od wskazanego okresu obowiązującą ustawę kolejową z 30 czerwca 1853 r. o podatku kolejowym<sup>18</sup>. Zasadniczo wrogi do niej stosunek przedstawicieli tej warstwy społecznej wynikał przede wszystkim z tego, iż reaktywowała ona nie realizowane dotąd wymogi starej ustawy kolejowej z 3 listopada 1838 r. W myśl ustanowionych przez nią reguł obowiązywała bowiem zasada nieudzielania pomocy prywatnym przedsiębiorcom kolejowym, jak i przymusowego wykupu danej linii po trzydziestu latach jej eksploatacji.

Po sześciu latach od wydania ustawy z 1856 r., wobec narastającej w sejmie pruskim jej krytyki, zdecydowano się po długich oporach i wahaniach na dość zasadniczą, choć w dłuższej perspektywie czasowej nietrwałą zmianę w kursie polityki kolejowej. Jej kierunek nadała, będąca spektakularnym sukcesem potencjalnych prywatnych inwestorów, nowa ustawa kolejowa z 21 maja 1859 r., zmieniająca dotychczasowe formy zużytkowania pobieranego od przedsiębiorstw kolejowych podatku i osiągniętych przez nie dywidend<sup>19</sup>. Odtąd bowiem dochody skarbowe z opłaty podatku kolejowego na mocy ustawy przestały zasilać istniejący Fundusz Kolejowy, natomiast wchodziły w skład zwyczajnych dochodów budżetowych państwa. Ponieważ dochodami z funduszu finansowano państwowe budownictwo kolejowe, to obecnie takie możliwości państwa zdecydowanie zanikły. Tym samym, wobec znacznych trudności finansowych państwa, związanych głównie z przygotowaniem do wojny, ustawa z 1859 r. w zasadzie przekreślała, choć na niezbyt długi okres, bo sięgający tylko końcowych lat siedemdziesiątych XIX w., rozwój kolejnictwa państwowego. Niemniej jednak, z uwagi na cele militarne państwa pruskiego oraz jego międzynarodowe zobowiązania w stosunku do Rosji, trzeba było dokończyć niektóre, znajdujące się w realizacji lub w końcowym stadium projektowania linie kolejowe<sup>20</sup>. W pierwszym rządzie dotyczyło to oddanej w 1860 r., w dwóch etapach, linii z Królewca do Stołupian i z tej ostatniej miejscowości do Ejtkun. Natomiast nie bez znacznych trudności i opóźnień następowała realizacja linii kolejowej z Bydgoszczy do Łowicza. Początkowo na przeszkodzie stanęła polityka kolejowa centralnych władz rosyjskich. Były one zasadniczo niechętnie łączeniu drogą żelazną Królestwa Polskiego z Gdańskiem, dlatego też dopiero 15 grudnia 1856 r. po długich i żmudnych negocjacjach zawarto umowę rządową między Prusami a Rosją o budowie linii kolejowej Bydgoszcz—Łowicz przez Toruń. Po ratyfikacji umowy 18 marca 1857 r. i wydaniu ustawy o budowie tej kolei, strona pruska uruchomiła 24 października 1861 r. odcinek z Bydgoszczy do Torunia, a 5 grudnia 1862 r. z tej ostatniej stacji do przygranicznego Otłoczyna.

Na przeobrażenia w stosunku państwa do budownictwa kolejowego, zachodzące od schyłku lat pięćdziesiątych XIX w., określony wpływ wywarła

17 S. Schwann, *Rola budżetu państwowego w pruskiej polityce kolejowej w XIX wieku*, Przegląd Zachodniopomorski, 1957, t. 4, ss. 18—21.

18 Tekst ustawy, w: GS, 1853, nr 18, ss. 448—451.

19 „Gesetz wegen Abänderungen des Gesetze von 30 V 1853 betreffend die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe” z dnia 21 V 1859 r., GS, 1859, nr 17, s. 243.

20 Por. przyp. 3.

również polityka nowych ekip rządzących w Prusach. W 1861 r. wstąpił na tron pruski po śmierci Wilhelma IV jego brat Wilhelm I, dość powszechnie uważany za zwolennika liberalizmu. Wilhelm I skłonny do ustępstw zwłaszcza w dziedzinie gospodarczej, zgadzał się w porozumieniu z junkierstwem pruskim na swobodny rozwój kapitalizmu prywatnego<sup>21</sup>. Swoją politykę realizował już od 1858 r., gdy był jeszcze regentem, co znalazło najpełniejszy wyraz we wspomnianej ustawie z 1859 r. Nieco wcześniej, bo już w 1858 r. rozstał się z niemiłym mu, o wyraźnie konserwatywnym obliczu, gabinetem von Manteuffla. W nowo powołanym przez Wilhelma I gabinecie, tym razem o charakterze liberalno-konserwatywnym, zasiadł w odpowiedzialnym za sprawy kolejnictwa Ministerstwie Handlu i Wytwórczości, hr. Heinrich Itzenplitz (1862—1873). O ile jego wybitny poprzednik na tym stanowisku August von Heydt (1848—1862) forsował zgodnie z ogólnymi w czasie jego kadencji założeniami propaństwową politykę kolejową, to jego następca był w świetle ostatnich ustaleń D. Zieglera nie do końca wprawdzie przekonany, ale jednak posłusznym i gorliwym wykonawcą popierających prywatnych inwestorów działań państwa w dziedzinie kolejnictwa<sup>22</sup>. Prowadzona w ramach liberalizmu gospodarczego nowa, wzmagająca działalność budowlaną prywatnych inwestorów polityka koncesyjna stała się istotnym czynnikiem wzrostu liczebnego prywatnych przedsiębiorstw kolejowych. W latach 1862—1872, a więc w okresie niespełna jedenastu lat powstało ich w sumie aż dwadzieścia siedem<sup>23</sup>. Ich listę otworzyła kolej tyłżycko-wystrucka, tworząca znaczący fragment ukazywanej kolei wystrucko-kłajpedzkiej. Zamykała ją zaś także przebiegająca w znacznej swojej części przez Prusy Wschodnie, kolej malborsko-mławska.

Rozwój kolei prywatnych wyrażał się w tym okresie nie tylko we wzroście liczebnym, ale także i w koncentracji przedsiębiorstw kolejowych. W latach 1858—1866 połączyło się szereg odrębnych przedsiębiorstw kolejowych. Dotyczyło to m.in. spółki akcyjnej bergijsko-marchijskiej, która w latach 1863—1865 nabyła szereg linii Düsseldorf-Eberfeld oraz kolei reńskich. Ta ostatnia spółka początkowo stała się właścicielem linii Bonn—Kolonja, by w 1860 r. połączyć się ze spółką akcyjną Kolonia—Krefeld<sup>24</sup>.

Pomimo ogólnie dobrego klimatu, proces ten nie przebiegał w Prusach bez trudności i komplikacji, a ich głównym powodem stały się sprawy natury finansowej. W wielu bowiem wypadkach akcjonariusze założonych przed 1859 r. towarzystw kolejowych, a którym po tej dacie państwo przestało udzielać gwarancji odsetkowych od włożonego kapitału, nie osiągnęło m.in. z tego powodu spodziewanych zysków. Przeniesione na okres lat sześćdziesiątych XIX w.<sup>25</sup> obawy posiadaczy kapitałów co do rentowności lokat włożonych w budowę kolei stały się dość istotną przeszkodą w rozwijaniu należącej do poszczególnych przedsiębiorstw sieci kolejowej. Ponoszone przez nich ryzyko,

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

22 A. Bergegrün, *Staatsminister August Freiherr von der Heydt*, Leipzig 1908, ss. 61—68; H. Baumann, *Deutsches Verkehrsbuch*, Berlin 1931, s. 26.

23 Por. D. Ziegler, op. cit., tab. 1, s. 74.

24 S. Schwann, op. cit., s. 28.

25 T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815—1914*, Warszawa—Poznań 1976, s. 22.

prócz niepewności co do wysokości ostatecznego oprocentowania wkładów, wiązało się również ze zmiennymi, zależnymi od koniunktury i ogólnej atmosfery na giełdzie kursami akcji. Zdarzało się bowiem, że sprzedawane akcje kształtowały się niejednokrotnie znacznie poniżej kursu nominalnego, w granicach nawet do 80% ich wartości. W latach pięćdziesiątych XIX w. tego rodzaju proceder, oficjalnie zabroniony prawem, z konieczności uprawiały liczne towarzystwa kolejowe, z powodu braku chętniej do nabycia ich akcji wystarczająco licznej grupy kapitałowo silnych inwestorów. Wśród towarzystw kolejowych znalazły się berlińsko-anhaltskie, berlińsko-szczecińskie, magdebur-sko-lipskie oraz górnośląskie. Wykorzystując doświadczenia płynące z okazji zapisów na akcje wymienionych towarzystw, również i w omawianym okresie potencjalni inwestorzy wstrzymywali się od ich zakupu, oczekując iż w czasie budowy spadną one poniżej wartości nominalnej i będzie można nabyć je wówczas znacznie korzystniej. Często zdarzało się jednak, co dotyczyło już funkcjonujących, nierentownych, nie osiagających nadwyżki eksploatacyjnej linii kolejowych, iż nabycie akcji po obniżonej cenie, nie zapewniało odpowiednio wysokich zysków.

W tych okolicznościach pożądany, a w wielu wypadkach nieodzowny stał się import, szukającego rynku zbytu kapitału z Wielkiej Brytanii, podobnie jak i recepcja stosowanych w tym kraju metod finansowania prywatnego budownictwa kolejowego<sup>26</sup>. O ile jednak napływ kapitałów angielskich do Prus był, jak oświadczał w swoim czasie rząd, prawem dozwolony — w 1860 r. zniesiono przepisy starej z 1844 r. ustawy utrudniającej zagraniczne subskrypcje akcji kolejowych, to nie wykorzystywana dotąd w Prusach, angielska metoda powierzania budowy generalnemu przedsiębiorcy (kontraktor) nie była zgodna z duchem obowiązujących w tym państwie praw<sup>27</sup>.

Angielskie metody finansowania budowy kolei, od nazwiska inicjatora i pierwszego realizatora, upowszechniły się nie tylko w Prusach pod nazwą „systemu Strousberga”. Identyfikowany z tym systemem człowiek był niewątpliwie nietuzinkową, wielobarwną postacią w dziejach niemieckiego XIX-wiecznego procesu industrializacyjnego, w którym przyszło mu żyć<sup>28</sup>.

Początki kariery króla kolei, późniejszego aferzysty i spekulanta, sięgają już właściwie jego pobytu w Anglii, dokąd przeniósł się jeszcze w czasach młodości z Królewca. Pierwsze doświadczenia i najniezbędniejszą wiedzę o handlu i finansach angielskich zdobył tam, pracując w firmie eksportowo-importowej brata swojej matki. Wkrótce stał się, już zapewne po pozyskaniu pewnego kapitału, założycielem „The Marchantes Magazine” oraz właścicielem gazety „The London Magazine”. O jego prawdziwych zainteresowaniach lepiej jednak mówi, zarówno uprawiany przez niego handel dziełami sztuki, jak i prowadzona działalność na polu ubezpieczeń społecznych. Po przeniesieniu się w 1855 r. do Berlina, poprzez kontakty osobiste zajął się, co miało decydujące znaczenie dla jego dalszego życia, sprawami związanymi z budownictwem kolejowym, mają-

26 Por. D. Ziegler, op. cit., ss. 33—34.

27 Por. S. Schwann, op. cit., s. 33.

28 Zob. *Strousberg Bethel Henry*, w: *Altpreussische Biographie*, hrsg. v. Ch. Krollman, Bd. 2, Marburg/Lahn 1967, s. 711.



cym wówczas duże, wydawałoby się nawet nieograniczone możliwości rozwojowe i w mniemaniu Strousberga, przynoszącym trwałą i wysoki zysk.

Ponieważ Strousberg był osobą znaną angielskim sferom gospodarczym, zainteresowanym importem zboża z Rosji i Prus Wschodnich, zdecydowały się one na powierzenie pewnej części swoich kapitałów na współfinansowanie wielu obiecujących w przyszłości uzyskanie dużych zysków, linii kolejowych. W celu zmobilizowania rodzimych i wolnych jeszcze kapitałów do budowy kolei, wprowadzono za aprobatą rządzących ministrów: handlu, wytwórczości oraz finansów nową formę akcji. Zaczęto więc — głównie z inspiracji Strousberga — oprócz dotychczas istniejących akcji zwyczajnych emitować akcje uprzywilejowane, zwane również priorytetowymi<sup>29</sup>. Uprzywilejowanie tych ostatnich wyrażało się nie tylko w przyznaniu prawa do większej dywidendy, ale także specjalnych uprawnień, m.in. do ulegającego podziałowi majątku towarzystwa w razie jego likwidacji. Pojawienie się priorytetów przekształciło fundamentalne, ustanowione jeszcze ustawą kolejową z 1838 r. zasady istoty akcji. Przez stworzenie domniemania pewniejszej lokaty kapitału udało się zainteresować budową kolei licznych, pochodzących z bogatszych grup społecznych posiadaczy kapitałów. W rezultacie obok linii kolejowych wybudowanych z pomocą kapitału angielskiego: najstarszej kolei tyłżycko-wystruckiej, jej siostrzanej wschodniopruskiej kolei południowej, z Pilawy przez Królewiec do nadgranicznych Prostek, oraz uruchomionej w niespełna dwa lata później, bo już w 1866 r. kolei z Berlina do Zgorzelca, do 1872 r. powstało jeszcze szereg innych towarzystw kolejowych<sup>30</sup>. Wśród nich znalazły się również i te, których pojedyncze lub nawet kompletne linie po 1863 r. wybudowano wprawdzie bez udziału kapitału angielskiego, ale za to ze Strousbergiem już w roli samodzielnego przedsiębiorcy, a często również największego ich akcjonariusza. Dotyczyło to towarzystw: Prawego Brzegu Odry — z Wrocławia do wielu miejscowości Górnego Śląska, Marchijsko-Poznańskiego z Frankfurtu n. Odrą do Poznania, Halle—Sorau, Hanover—Altenbeck, Brunszwik—Oyenhausen, z łącznym ich kapitałem w wysokości 200 mln talarów. Swoje doświadczenia, zdobyte głównie w Prusach, wykorzystał budując kolej w innych krajach europejskich. Na zachodnich, graniczących z Prusami Wschodnimi, obszarach Rosji uruchomił linię z Prostek przez Grajewo do Brześcia Litewskiego, a na Węgrzech kolej północno-wschodnią.

Co się tyczy gospodarki państwa pruskiego, to należy stwierdzić, iż dopiero system Strousberga praktycznie umożliwił przeprowadzenie zasad polityki kolejowej okresu wolnej konkurencji, wywołując panującą aż do chwili jego załamania się, tj. około 1873 r. gorączkę kolejową<sup>31</sup>. Albowiem fakt, iż w okresie urzędowania wspomnianego ministra handlu, wytwórczości i robót publicznych von Heydta, związanego w całej swojej kadencji z systemem mieszanej własności kolejowej (Gemischte System) powstało zaledwie kilka prywatnych towarzystw kolejowych, to nie było to spowodowane tylko jego restrykcyjnymi zamiarami

29 J. Borchart, *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*, München 1991; K. Ottmann, *Bethel Henry Strousberg, Eisenbahnkönig der Privatbahnzeit*, w: *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1979, ss. 167—169.

30 Por. przyp. 23.

31 D. Ziegler, *op. cit.*, ss. 116—118.

w stosunku do inicjatywy prywatnej, lecz przede wszystkim niemożnością skupienia wokół siebie wystarczająco silnej grupy inwestorów skłonnych do subskrybowania ich akcji.

Omawianą barierę pokonał, wprowadzając swój system, Strousberg oraz jego naśladowcy. Pierwszym obiektem jego zainteresowań, także zapewne ze względów rodzinnych, urodził się bowiem w 1823 r. w Nidzicy, stały się Prusy Wschodnie. Na ich zachodnich krańcach funkcjonowało od 1857 r. wybiegające z sąsiednich Prus Zachodnich wspomniane już wcześniej połączenie kolejowe Malborka z Królewcem. Ponieważ w tym samym roku oddano do eksploatacji linię Frankfurt n. Odrą—Kostrzyń—Krzyż<sup>32</sup>, uzyskano niezwykle ważne dla dalekosiężnej wymiany handlowej Prus Wschodnich z centralnymi i zachodnimi rejonami Prus i Niemiec połączenie z koleją dolnośląsko-marchijską na jej odcinku z Berlina przez Węgliniec do Wrocławia. Jak wiadomo, już wkrótce, bo w 1860 r., na podstawie ustawy z 10 maja 1858 r. istniejącą linię kolejową Malbork—Królewec przedłużono, głównie w interesie ostatnio wymienionego miasta, do leżących na granicy prusko-rosyjskiej Ejtkun.

W tych sprzyjających okolicznościach powstał pod koniec kadencji ministra von Heydta, zainteresowany głównie zbożowym handlem angielsko-rosyjskim oraz uzyskiwaniem zysków z korzystnych, dużych przewozów towarowych do i z Kłajpedy, Komitet Założycielski (Grundkomitet) kolei wystrucko-kłajpedzkiej<sup>33</sup>. W jego bowiem dalekosiężnych planach przewidziano związanie linią kolejową stacji kolei wschodniej w Wystruci z portem morskim w Kłajpedzie i dalej z kolejami Rosji. Z uwagi na ograniczone możliwości kapitałowe, konieczność przekroczenia pod Tylżą wielkim mostem kolejowym rzeki Niemen, projektowana przez komitet trasa w pierwszym etapie jej budowy miała jedynie połączyć Wystruć z Tylżą. Dlatego też, w okresie nieco późniejszym, występując do centralnych władz pruskich o przyznanie koncesji na budowę i eksploatację nowej linii nosił on tylko nazwę Komitetu Finansowego Kolei Tylża—Wystruć. Pierwotnie składał się on z dwóch powiązanych ze sobą wspólnymi interesami grup kapitałowych. W pierwszej znaleźli się „wschodniopruscy interesanci”: bogaci kupcy Gustaw Adolf Klessel i Wilhelm Knippel z Tylży, bankier z Królewca Moryc Simon, a oprócz nich jeszcze dwaj junkrzy wschodniopruscy Oskar von Sanden z Ragnety (obecnie Nieman) oraz Willam von Simpson z Wystruci. Natomiast drugą, kapitałowo o wiele silniejszą grupę tworzyli angielscy finansiści skupieni wokół londyńskiego „Domu Angielskiego”: John Chapman, sir John Henry Pelly, Robert Notman, Carl Mangles, George Townsend, James Gilbert Johnston — wszyscy zamieszkali w Londynie<sup>34</sup>.

Urządzący w Berlinie Komitet Finansowy, którego główną, ale ukrytą sprężyną był Strousberg, już wkrótce po ukonstytuowaniu się podjął pierwsze, na skutek oporu ministra von Heydta jeszcze nieudane próby uzyskania od rządu pruskiego w Berlinie koncesji na budowę i eksploatację linii kolejowej o kierunku

32 K. Born, op. cit., s. 79; S. Kalemka, *Rozwój bydgoskiego węzła kolejowego 1850—1975*, w: *Dzieje Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy*, pod red. K. Wajdy, Bydgoszcz 1978, s. 18.

33 D. Ziegler, op. cit., ss. 118—121.

34 *Statut der Tilsit—Insterburger Eisenbahngesellschaft. Vorübergehende Bestimmungen*, 22 XII 1862, GS, 1862, nr 5643.

południkowym, tj. zgodnym z interesami miejscowego kupiectwa, z Tylży do Wystruci.

Z rekomendacji brytyjskiego posła w Berlinie lorda J. D. Bloomfielda<sup>35</sup> w 1860 r. Komitet Finansowy zwrócił się do generalnego przedstawiciela towarzystwa ubezpieczeniowego w Prusach Strousberga z prośbą o doradztwo prawne w okresie jego negocjacji z ówczesnym ministrem handlu, wytwórczości oraz robót publicznych. Strousberg zaproponował komitetowi, aby nie budował tej kolei pod własnym zarządem, jak do tej pory czyniono w Prusach i całych Niemczech, lecz powierzył ją generalnemu wykonawcy. Wykorzystując doświadczenia angielskie, ów przedsiębiorca kolejowy za swoje świadczenia miał otrzymywać nie gotówkę, lecz akcje towarzystwa<sup>36</sup>. Powyższe akcje przedsiębiorca musiał przejmować według ich wartości nominalnej. Od niego samego tylko zależało, czy spożytkuje je na zabezpieczenie kredytów, które był zobowiązany zaciągnąć na opłacenie różnego rodzaju świadczeń podwykonawców, a więc np. na zakupy materiałów i urządzeń budowlanych, czy też wypuścić akcje w dalszy publiczny obieg. Za jaką cenę — to była już jego osobista sprawa. Akt przejścia przez przedsiębiorcę akcji według ich wartości nominalnej był tylko swego rodzaju zadośćuczynieniem w stosunku do obowiązującej litery prawa. W praktyce oznaczało to, że mogły one docierać do szerokiego ogółu potencjalnych nabywców, nawet znacznie poniżej ich kursu nominalnego. Od aktualnej wysokości tego kursu zależała dywidenda zaliczkowa przedsiębiorcy i w tym też tkwiło ryzyko przedsiębiorcy.

Przedstawiony przez Strousberga sposób sfinansowania budowy kolei Tylża—Wystrucia zaakceptowali angielscy członkowie komitetu, gdyż dla nich nie był on żadną nowością i niczym niezwykłym. Identyczne stanowisko zajął nominowany minister handlu, wytwórczości i robót publicznych von Holzbrinck und Graf Itzenplitz. Jednoznacznie wyraził to nie tylko przez wydanie 22 grudnia 1862 r. zezwolenia nakreślającego zasady budowy tej kolei, dokumentu koncesyjnego, jak i rychłym, bo już w 1864 r. przyznaniem bezzwrotnej subwencji państwowej „a fonds perdu” w wysokości 140 000 talarów<sup>37</sup>. Fakt udzielenia dotacji kolei tylżycko-wystruckiej oraz koncesjonowanej wkrótce po niej, bo już w 1863 r., powstałej także z inicjatywy Strousberga Wschodniopruskiej Kolei Południowej, wskazuje na dużą wagę, jaką rząd przywiązywał w tym czasie do uruchomienia wspomnianych kolei. Realizując bowiem od 1859 r. swoją nową propyrywatyzyjną politykę kolejową, rząd pruski zdecydował się na ich współfinansowanie pomimo wysoce niesprzyjających warunków polityczno-ustrojowych. Trwał bowiem, osiągający swój punkt szczytowy, konflikt konstytucyjny między parlamentem a rządem, a którego źródłem były m.in. trudności finansowe państwa. Skłoniły one parlament, jednak bez dalszych

35 John Artur Daoglas Blomfield (1802—1871) dyplomata angielski, attaché w Wiedniu i Lizbonie, od 1844 r. poseł w Petersburgu, od 1831 r. w Berlinie, a od 1860 r. w Wiedniu — *Encyklopedia Powszechna*, t. 2, Warszawa 1872, s. 218.

36 Por. D. Ziegler, op. cit., ss. 24—44.

37 „Januar 1864 Die unter 22 Dezember 1862 konzessionirten Tilsit—Insterburger Eisenbahngesellschaft wird zu dem von ihr auszuführende Bau einer Eisenbahn von Tilsit nach Insterburg einer bei Eröffnung des Betriebes auf den ganzen Bahnstrecke zahlbare Bähilfe des Staates im Gesamtbeiträge von 140 000 Rt bewilligt” — Zentrales Staatsarchiv Merseburg (Berlin), Rep. 169 C 19 IVr 38, f. 32—34.

skutków prawnych, do wydania rezolucji zakazującej rządowi przyznania Towarzystwu Kolei Tylża—Wystruć dotacji państwowej. Na takie jego stanowisko niewątpliwie wpłynęło to, że źródłem pozyskania były wprawdzie dodatkowe wpływy pieniężne uzyskane z opłat celnych z przywożonych z Wielkiej Brytanii niezbędnych do budowy kolei materiałów żelaznych i stalowych, to jednak więcej niż połowa z sumy dotacji musiała być pokryta z bieżących dochodów budżetu państwa.

Uzyskując w początkach czerwca 1865 r. okazałą dotację państwową, zapowiadaną już wcześniej, bo od stycznia 1864 r., Komitet Finansowy Towarzystwa zdołał do budowy linii kolejowej utrzymać w roli samodzielnego wykonawcy, doświadczonego w budowie licznych kolei angielskich, znanego przedsiębiorcę kolejowego Josepha Braya. Co ważniejsze, po podpisaniu dotacji, teraz już bez żadnego ryzyka i bez żadnych obaw akcje kapitału zakładowego towarzystwa mogli subskrybować finansisci z Anglii. Już wkrótce, dając wyraz swojemu pełnemu zaufaniu, mianowali obdarzonego szerokimi kompetencjami Strousberga generalnym pełnomocnikiem w Komitecie finansowym.

Wytworzony głównie przez ministra Itzenplitza pozytywny klimat dla prywatnego budownictwa kolejowego, jak i udział w nim kapitału angielskiego, skłonił inwestorów z Wielkiej Brytanii do uczestnictwa w dwóch dalszych, ale już znacznie większych pruskich projektach kolejowych — Wschodniopruskiej Kolei Południowej (Ostpreussische Südbahn) oraz berlińsko-zgorzeleckiej (Berlin—Görlitzer Bahn). Podobnie jak miało to miejsce w wypadku kolei tyłżycko-wystruckiej, nadane statuty przewidywały możliwość ich wybudowania w oparciu o entreprizę.

Wraz z udzieleniem nowo założonej kolejowej spółce akcyjnej 22 grudnia 1862 r. zezwolenia administracyjnego na budowę i eksploatację linii kolejowej z Tylży do Wystruci nadano jej statut<sup>38</sup>. Dołączono do niego, również w formie oddzielnego załącznika, obowiązujące w okresie przejściowym, tzn. sięgającym pięciu lat od zakończenia budowy do zwołania pierwszego Zgromadzenia Ogólnego, tymczasowe uregulowania prawne (Vorübergehende Bestimmungen). Te ostatnie zapisywały w największej ich części zadania, zakres i sposób działania urzędującego już od dłuższego czasu Komitetu Finansowego Towarzystwa Kolei Tylża—Wystruć. Obradujący nadal w Berlinie, choć w uszczuplonym, liczącym już tylko sześć osób składzie osobowym, bez wschodniopruskich członków założycieli, reprezentował on na zewnątrz we wszystkich ważniejszych sprawach finansowych towarzystwo, jak i powołaną przez status Radę Zarządzającą (Verwaltungsrath). W związku z tym Komitet Finansowy na mocy wydanej koncesji został upoważniony przede wszystkim na mocy wydanej koncesji do budowy, rozbudowy i eksploatacji interesującej go linii, zgromadzenia wszystkich niezbędnych w tych celach materiałów budowlanych i środków taborowych. Istotną nowością w porównaniu do dotychczasowych uregulowań prawnych było to, że dopuszczały one, zgodnie z sugestiami Strousberga, zawartymi w notarialnie sporządzonym projekcie statutu, możliwość powierzenia budowy w całości lub częściowo głównemu wykonawcy (Generalunterneh-

---

38 Por. przyp. 34.

mer) czyli wydać ją za zapłatą w akcjach towarzystwa w nie stosowaną dotychczas w kolejnictwie pruskim entrepuzę. Tymczasowe regulacje przyznawały Komitetowi Finansowemu, a w rzeczywistości Strousbergowi, prawo do zawierania, poza okresem budowy, wszelkich niezbędnych kontraktów z dostawcami i podwykonawcami. Ponadto komitet był uprawniony do rozpisywania akcji towarzystwa i przyjmowania za nie za pośrednictwem berlińskiego „Domu Handlowego” lub Banku Berlińskiego wpłat, podobnie jak i dokonywać mógł ewentualnych należnym akcjonariuszom wypłat dywidendowych.

Pierwszym ukonstytuowanym na podstawie statutu z 1862 r. organem ustawodawczym było Zgromadzenie Ogólne. Jego zadania i kompetencje były niezwykle ważne i obszerne. Mogło ono przyjąć lub odrzucić przygotowane przez Radę Zarządzającą sprawozdanie z wykonania budżetu, a ponadto rozliczać z wszelkich wykonywanych przez nią prac.

Obok Zgromadzenia Ogólnego w jego hierarchii administracyjnej odrębne, znaczące miejsce w roli władzy wykonawczej zajmowała Rada Zarządzająca. Rada, składająca się z jedenastu członków, wśród których przynajmniej sześciu musiało być mieszkańcami prowincji pruskiej, reprezentowała Towarzystwo Tylża—Wystruć na zewnątrz oraz zajmowała się wszystkimi jego ważniejszymi sprawami, o ile statutowo nie były zastrzeżone dla Zgromadzenia Ogólnego.

Po ukończeniu budowy linii, już od pierwszego roku jej eksploatacji, Rada Zarządzająca zawierała umowy i traktaty dotyczące: kupna i sprzedaży urządzeń kolejowych, gruntów pod rozbudowę drogi, stosunków z innymi zarządami kolejowymi, taryf na przewóz osób i towarów, utrzymywania kontaktów z administracją państwową. Ponadto ustalała i ogłaszała przepisy ruchu i eksploatacji drogi. Do szczególnych jej uprawnień należało mianowanie i odwoływanie urzędników wyższego szczebla. Rada Zarządzająca posiadała również szerokie i odpowiedzialne, nadane statutem kompetencje w sprawach finansowych towarzystwa. W tym zakresie sporządzała preliminarze jego dochodów i wydatków, a ponadto zgłaszała Zgromadzeniu Ogólnemu do zatwierdzenia wnioski dotyczące wysokości osiągniętych dywidend. Zebrania rady zwoływał jej prezes (der Vorsitzende) w zależności od potrzeb, zwykle jednak w każdym miesiącu danego roku. Na miejsce obrad wyznaczono Tylżę, ale dopuszczano tu także i tę ewentualność, że mogła ona obradować na każdej stacji linii tylżycko-wystruckiej pod warunkiem, iż omawiane sprawy będą ich dotyczyć.

Dopełnienie wszystkich formalności i przedłożenie rządowi do zatwierdzenia statusu sporządzonego notarialnie stanowiło podstawę do uzyskania koncesji na budowę i eksploatację kolei Tylża—Wystruć i formalne ukonstytuowanie się towarzystwa. Oficjalnie wyraził na to zgodę, w porozumieniu i z rekomendacji gabinetu Bismarcka, król Wilhelm I przez wydanie 15 grudnia 1862 r. edyktu królewskiego, a następnie zaledwie po paru dniach, bo już 22 tegoż miesiąca przez opublikowanie dokumentu koncesyjno-potwierdzającego<sup>39</sup>. Zatwierdzony

<sup>39</sup> *Rozporządzenie królewskie z 15 XII 1862 r. udzielające towarzystwu akcyjnemu zezwolenia na budowę kolei żelaznej z Wystruci do Tylży*, GS, 1863, nr 5642; *Akt zatwierdzająco-koncesyjny dla Towarzystwa Kolejowego Tylża—Wystruć z 22 XII 1862 r.*, ibidem, nr 5643.

przez rząd fundusz według pierwotnych statutowych uregulowań miał zostać bezpośrednio zużytkowany na wszystkie cele związane z budową i eksploatacją linii kolejowej z Tylży do Wystruci, w tym zaś na pokrycie kolejowych robót przedwstępnych, zakupy niezbędnych materiałów budowlanych, taboru kolejowego i różnego rodzaju sprzętu. Ponadto jego pewną część przeznaczono na wypłatę akcjonariuszom odsetek od akcji priorytetowych, a która miała nastąpić jeszcze w okresie budowy linii kolejowej.

Jak przebiegała subskrypcja tego funduszu akcyjnego — nic bliższego nie wiadomo. Można jedynie przypuszczać, że zapisy na akcje oraz ich wykup nie napotkały na większe trudności. Wskazane wyżej prace przygotowawcze do budowy kolei przypadają bowiem na lata ożywienia gospodarczego w Prusach. Nie bez wpływu na sprawny przebieg zapisów miały nadzieje subskrybentów na uzyskanie dużych zysków z późniejszej eksploatacji kolei. Te ostatnie były związane głównie z projektowanym jej przedłużeniem z Tylży do morskiego portu w Kłajpedzie i dalej w głąb Rosji. W rezultacie funkcjonującemu od niedawna Komitetowi Finansowemu udało się zgromadzić w stosunkowo krótkim czasie — do połowy 1862 r., odpowiednio wysoki do szacowanych kosztów budowy kolei i początkowej jej eksploatacji fundusz zakładowy.

Przewidywano, że koszt budowy linii kolejowej o długości prawie 55 km wyniesie około 56 163 talarów, czyli 18 721 marek na 1 km. Zakładano tym samym, iż koszt budowy tak krótkiej linii, taboru oraz inwestycji towarzyszących w porównaniu do kosztów ponoszonych przez inne towarzystwa kolejowe będzie w przeliczeniu na 1 km, niepomrotnie niższy. Nie trzeba było bowiem planować budowy żadnego większego mostu ani też bogatej infrastruktury kolejowej. Najprawdopodobniej nie uwzględniono realnie istniejących, trudnych, związanych z podmokłym gruntem Niziny Tylżyckiej warunków terenowych. Na koniec przed przystąpieniem do budowy posiadano zapewnienie o nieodpłatnym przekazaniu na rzecz kolei znajdujących się na jej trasie działów ziemi.

Ponieważ towarzystwo nie zamierzało budować kolei pod własnym zarządem, musiało cały swój fundusz w postaci akcji przekazać zimą 1863 r., tj. przed podjęciem zasadniczych robót wiosennych — głównemu przedsiębiorcy Johanowi Brayowi. Już w rok później, tj. w styczniu 1864 r., także wobec narastających trudności i związanych z tym kosztów, fundusz ten uzupełniono o wynoszącą 140 tys. talarów dotację państwową.

W 1864 r., w roku oddania do użytku kolei tylżycko-wystruckiej ustalony wówczas kapitał inwestycyjny nowo powołanego przedsiębiorstwa kolejowego wyniósł 9267 tys. marek, przy czym z tej sumy 4 600 200 marek przypadało na akcje zwyczajne, podczas gdy na priorytetowe 4 666 800 marek. Z uwagi na to, że długość linii według nowych pomiarów wynosiła 53,93 km, a wykonane do 16 czerwca 1865 r., tj. do chwili przekazania jej do eksploatacji roboty pochłonęły 8667 tys. marek, to obliczony wskaźnik kosztów budowy na 1 km linii ustalono dla niepełnego roku kalendarzowego na 160 662 marek.

Uzyskanie 22 grudnia 1862 r. koncesji na budowę i eksploatację kolei tylżycko-wystruckiej umożliwiło nowo założonemu w tym celu towarzystwu kontynuowanie prac przygotowawczych nad projektowaną linią kolejową.

W nieodległej perspektywie czasowej, po zgromadzeniu najniezbędniejszych kapitałów i ich przekazaniu generalnemu wykonawcy, stworzyło to szansę przystąpienia przez niego do właściwych robót budowlanych.

Z doniesień sfer gospodarczych Królewca wiadomo, iż cała linia, choć tylko w najbardziej ogólnym jej kierunku, była prowizorycznie wytyczona wcześniej, zapewne już około 1860 r.<sup>40</sup>

Zgodnie z wyrażanymi w tym czasie postulatami wskazanymi kół z innych miast regionu, w tym najbardziej zainteresowanych budową kolei z Kłajpedy i Tylży, a także z wychodzącymi im naprzeciw planami towarzystwa nadano jej, po raz pierwszy w Prusach Wschodnich, wkrótce zaaprobowany przez pruski sztab generalny, kierunek północno-południowy. Według przewidywań założycieli Towarzystwa Linia Tylża—Wystruć, tworząc wychodzącą z tej ostatniej stacji odnogę państwowej kolei wschodniej miała być w przyszłości, po przedłużeniu jej w kierunku północno-wschodnim do Kłajpedy i uzyskaniu przez ten port połączenia z kolejami Rosji, niewielkim, ale komunikacyjnie istotnym fragmentem wielkiego szlaku kolejowego, łączącego porty nadbałtyckie z ich dalekim polskim i rosyjskim zapleczem gospodarczym. Przez planowany krótki okres przejściowy, zaledwie od momentu uruchomienia odcinka z Tylży do Kłajpedy miał on zaspokajać przede wszystkim potrzeby komunikacyjno-handlowe dwóch nieodległych od siebie i gospodarczo związanych ze sobą miast Tylży i Wystruci oraz ich najbliższego, obfitującego głównie w tereny zielone, łąki i pastwiska, zaplecza rolniczego<sup>41</sup>.

Inny znany nam już plan sytuacyjny kolei tylżycko-wystruckiej z końca 1863 r.<sup>42</sup>, uwzględniając kierunek określony we wcześniejszych projektach, przewidywał połączenie obu wymienionych miast przez wiele miejscowości z powiatów Wystruć i Ragneta, z których dwie: Zielonka (Grünheide) i Szyleny (Szillen) według wstępnych, zrealizowanych wkrótce po uruchomieniu kolei założeń projektowych miały odgrywać rolę nieco większych, przeznaczonych zarówno dla obsługi ruchu pasażerskiego, jak i towarowego, stacji kolejowych. Przy pozostałych zlokalizowano bądź przystanki osobowe, mijanki, punkty postoju pociągów, blokady, bądź też tylko małe stacje towarowe. Jak mogłoby to wynikać z późniejszego, bo pochodzącego z 1866 r. raportu dyrekcji kolei tylżycko-wystruckiej, ostateczny kształt trasy w porównaniu do projektowanej uległ tylko nieznacznej korekturze<sup>43</sup>. Zdecydowały o tym końcowe układy zarządu kolei z nieodpłatnie oddającymi działki ziemi ich właścicielami, jak i przeprowadzone niwelacje terenu. Te ostatnie mogły być wykonane pod warunkiem uzyskania przez budowniczych kolei szczegółowych, umożliwiających sporządzenie profilu podłużnego kolei, planów terenowych. Jedyne, jakie wówczas istniały, były własnością rządu pruskiego i znajdowały się w dyspozycji

40 Por. *Jahres-Bericht der Vorsteher-Amt der Kaufmanschaft zu Königsberg für 1862*, w: *Jahresberichte...*, s. 22.

41 „einer Eisenbahn von dem eben erst Ostbahnstation gewordenen Insterburg zunächst nach Tilsit. Nach dem Gründungsplan sollte die Bahn natürlich den Interessen der beiden durch sie verbunden Städte und des zwischen ihnen liegenden, an Wiesen und Vieh reichen Landgebiets dienen” — P. Neuhaus, op. cit., s. 121.

42 Por. *Jahres-Bericht des Verwaltungsrates der Tilsit i Insterburger Eisenbahngesellschaft pro 1866*, Tilsit 1867 (dalej: JBTT).

43 Ibidem, s. 3.

sztabu generalnego. Początkowo podjęte w tej instytucji starania o udostępnienie tego rodzaju planów nie przyniosły pożądanych rezultatów. Dopiero wspólne działania B. H. Strousberga i przedstawicieli Banku Handlowego w Berlinie spowodowały ich wydanie<sup>44</sup>, co umożliwiło wczesną wiosną 1863 r. rozpoczęcie prac niwelacyjnych.

Według przyjętego przez generalnego wykonawcę harmonogramu, rozłożono tego typu roboty w ten sposób, iż całą, liczącą niespełna 54 km linię podzielono na trzy mniej więcej równe co do długości odcinki: z Wystruci do Zielonki, z tej ostatniej miejscowości do Szylen oraz z Szylen do Tylży. Z informacji zawartych we wspomnianym raporcie wynika, że wzmiankowane prace niwelacyjne nie przebiegały na poszczególnych odcinkach oraz niektórych ich fragmentach w jednakowym tempie. Posuwały się wolno zwłaszcza na licznych, rozciągających się wzdłuż trasy terenach podmokłych i lesistych. Nie jest znany termin zakończenia prac o podstawowym charakterze, ale wiadomo, iż przy końcu lipca 1863 r. trwały już na wielu odcinkach prace nad formowaniem nasypów. Według oddzielnego spisu zużytych materiałów, do ich budowy używano najczęściej przesiąkalnych materiałów piaszczystych, nieco rzadziej piaszczysto-gliniastych oraz kamienistych. Nasypy, skarpy i przekopy w celu ochrony przed ich rozmyciem oplantowano, zasiano na nich trawę lub też zostały one przykryte darnią przybijaną do ziemi kołkami. W wielu przebiegających przez obszary podmokłe i bagienne fragmentach trasy, a więc szczególnie narażonych na roztopy jesienne i wiosenne, boczne powierzchnie nasypu obłożono kamieniami. Na całej długości linii wykonano nasyp na dwie pary torów o szerokości 24 stóp, czyli około 7 m, ale pasmo terenu, które zostało wydzielone dla potrzeb kolei, było znacznie szersze, gdyż sięgało niekiedy 50 m.

Budynek na stacji w Tylży był murowany, jednopiętrowy. Na wszystkich małych stacjach omawianej linii budynki były drewniane z antresolami. Stanowiące własność towarzystwa stacje i przystanki miały po jednym budynku i po jednym peronie dla pasażerów. W Wystruci znajdująca się w tym mieście stacja kolei tylżycko-wystruckiej nie miała własnego, mieszczącego kasy biletowe i poczekalnie dla pasażerów dworca kolejowego. Wyposażona była jedynie w prowadzące do stacji państwowej kolei wschodniej odgańlenie boczne. Znajdowało ono swoje ujście w specjalnie od 1864 r. budowanym dla niego peronie tranzytowym (*Durchgangperon*)<sup>45</sup>. Natomiast w Tylży wybudowana sumptem towarzystwa końcowa stacja kolejowa wraz z dworcem aż do 1891 r., tj. do wyprowadzenia z tego miasta linii kolejowej do Jędrzychowa i dalej do Królewca przez Labiawę, po wybudowaniu przez państwo pruskie drugiego dworca, obsługiwała ruch pasażerski i towarowy prowadzony początkowo na własnej linii, a od 1875 r. po wybudowaniu mostu na Niemnie również na jej „państwowym” przedłużeniu do portu morskiego w Kłajpedzie.

Ukończenie podstawowych prac, z różnych przyczyn wykonywanych w ślamazarnym tempie, umożliwiło dopiero po z górą dwóch latach budowy, tj. 16 czerwca 1865 r. przekazanie linii do eksploatacji. Zgodnie z przyjętą praktyką, najpierw liczący niespełna 54 km odcinek został poddany próbie przejazdu.

44 B. H. Strousberg, *Dr. Strousberg und sein Wirken von ihm selbst geschildert*, Berlin 1876, s. 167.

45 W. Feydt, *op. cit.*, s. 32.



W południe, około godziny 13.00 przyjechał do Tylży pierwszy pociąg z zaproszonymi gośćmi, urzędnikami rejencyjnymi oraz krajowymi członkami Towarzystwa Kolei Tylża — Wystruć. Wszyscy wymienieni dokonali jeszcze tego samego dnia oficjalnego, uroczystego otwarcia linii. Już następnego dnia, tj. 17 czerwca 1865 r. podjęto normalny ruch na nowo otwartej drodze żelaznej.

W pierwszych latach jej eksploatacji obsługiwały go pociągi osobowe i mieszane, towarowo-osobowe. W tym czasie prowadziły je parowozy w liczbie pięciu, zamawiane wcześniej w berlińskiej fabryce Adolfa Borsiga. Koszt zakupu parowozów wyniósł łącznie 73 977 talarów. Ponieważ zakupem najprawdopodobniej objęto jedną, o podobnych cechach konstrukcyjno-eksploatacyjnych serię maszyn, przeciętny koszt egzemplarza wynosił około 14 795 talarów, czyli 42 tys. ówczesnych marek.

Długotrwała stagnacja panująca zarówno w ruchu towarowym, jak i pasażerskim oraz mierne wyniki finansowe linii spowodowały, iż jej park lokomotyw i wagonów rozszerzał się niesłychanie wolno. Dopiero w 1875 r. w związku ze spodziewanym wzrostem zadań przewozowych na rozciągającej się od tego roku trasie od Wystruci po Kłajpedę, dokupiono w elbląskich zakładach mechanicznych Schichaua następane, zaledwie trzy lokomotywy<sup>46</sup>. Z ustalonego w tych zakładach profilu produkcyjnego można wnioskować, iż były to szeroko wprowadzane do eksploatacji od końca lat sześćdziesiątych XIX w., także przez inne fabryki, unowocześnione, o zwiększonej mocy parowozy towarowe z trzema osiami napędowymi.

Z chwilą wybudowania kolei zmieniły się dość radykalnie stosunki transportowe na przylegającym do niej obszarze kolejowym. Kolej tylżycko-wystrucka zaczęła bowiem przejmować usługi świadczone dotąd przez transport kołowy i wodny. Stało się to możliwe dzięki m.in. uruchomieniu stałych, rozkładowych, a w późniejszym czasie i specjalnych pociągów towarowych i osobowych. Na lokalnej linii Tylża—Wystruć przez dłuższy okres, sięgający połowy lat siedemdziesiątych XIX w., ruch pociągów był jednak w związku z mocno ograniczonymi wówczas potrzebami przewozowymi niewielki. Według obowiązującego od 1865 r. rozkładu jazdy do 1875 r. kursowały na trasie tylko dwie pary pociągów dziennie<sup>47</sup>.

Wzrastający od połowy lat siedemdziesiątych XIX w. ruch osobowy i towarowy spowodował konieczność wprowadzenia większej liczby pociągów na dobę (w każdym kierunku), z tego trzy pasażerskie i trzy mieszane<sup>48</sup>. Pociągi pospieszne uruchamiano na linii Wystruć—Kłajpeda tylko w pewnych okresach, w miarę potrzeby. Decydowały o tym czynniki zewnętrzne kolei, przedłużający się brak połączeń Kłajpedy z kolejami Rosji. Wraz z przejęciem w 1884 r. kolei tylżycko-wystruckiej przez państwo pruskie, nieregularnie kursujące na jej trasie tego rodzaju pociągi przemianowano na osobowe.

---

46 JBTL, 1876, s. 18.

47 2. Betriebsdienst, JBTL, 1866, s. 6.

48 2. Betriebsdienst, JBTL, 1878, s. 8.

## Linia kolei wschodniej Tylża—Kłajpeda

Kolej tyłycko-wystrucka od połowy 1865 r. połączyła stację kolei wschodniej w Wystruci n. Insterem z nadniemeńską Tylżą. Jeszcze na długo przed przystąpieniem do budowy tej linii, władze towarzystwa zdające sobie sprawę z jej kadłubowego, nie zapowiadającego rentowności charakteru, zamierzały przedłużyć ją, stosownie do przyjętych wcześniej planów, aż do granicy prusko-rosyjskiej, przez port morski w Kłajpedzie<sup>49</sup>. Dlatego też towarzystwo wysunęło pod adresem zarówno władz lokalnych, jak i centralnych, szereg żądań. Te pierwsze miały odpowiednio zabezpieczyć budowę dalszych fragmentów linii od strony finansowej przez ogłoszenie subskrypcji akcji oraz nieodpłatne wydanie na rzecz towarzystwa niezbędnych gruntów. Warunki te zostały w całości, w styczniu 1864 r. wstępnie zaakceptowane przez sejmiki powiatowe z siedzibami w Kłajpedzie i Szyłokarczmie, a następnie potwierdzone w Berlinie. Pozytywne stanowisko wobec żądań towarzystwa zajął również rząd pruski, wyrażając gotowość subsydiowania kwotą 2,4 mln talarów budowę niezbędnego przy dalszym prowadzeniu linii, stałego mostu kolejowego na Niemnie pod Tylżą. Wypłatę sumy ostatecznie jednak uzależnił od decyzji rządu rosyjskiego, zezwalającego na połączenie swoimi kolejami Rygi z Kłajpedą. Nawiązane rokowania w tej sprawie pomiędzy rządem pruskim i Towarzystwem Kolei Tylża—Wystruć odpowiednimi władzami carskiej Rosji zostały jednak bardzo szybko zerwane. Zainteresowane eksportem i importem kręgi gospodarcze Rosji wołały bowiem obrót towarami prowadzić przez własne porty. Ich zdaniem szczególnie szkodliwych następstw, zwłaszcza dla rosyjskiego portu w Lipawie (obecnie Lepija) należało się spodziewać po połączeniu Kłajpedy z siecią dróg żelaznych Rosji. Przy okazji wspomnianych rokowań wyrażono pogląd, iż zaciekle wrogiem tego miasta nie jest stale gospodarzo konkurujący z nim Królewiec ani też rzekomo niechętny Kłajpedzie rząd pruski, lecz przede wszystkim — rosyjski<sup>50</sup>. Z wypowiedzi niektórych wschodniopruskich uczestników rozmów dwustronnych wynika, iż centralne władze pruskie w Berlinie nieustannie nękanie wysyłanymi z Kłajpedy i najbliższego jej zaplecza deputacjami, petycjami, specjalnie powoływanymi komisjami, zdecydowały się na poparcie, w ramach nowej polityki ministra Itzenplitza, budowy dalszego, prowadzącego z Tylży do Kłajpedy fragmentu kolei wystrucko-kłajpedzkiej. Decydenci pruscy, z ministrem handlu i wytwórczości na czele, byli jednak świadomi, iż cała linia mająca rozciągać się od Wystruci po Kłajpedę, wobec znanego stanowiska Rosji, swoimi odrębnymi taryfami kolejowymi przerywającej spoiwość gospodarczą sieci państwowej, będzie tworzyć ślepą uliczkę (Sackgasse), linię skazaną z góry na nierentowność<sup>51</sup>.

Ostatecznie w 1865 r. odrzucenie żądań towarzystwa, a przede wszystkim jego mocno ograniczone możliwości kapitałowe sprawiły, iż nie doszło do zrealizowania odcinka z Tylży do Kłajpedy. Zdołano bowiem, i to tylko dzięki przyznaniu

49 J. Sembritzki, *Geschichte des Kreises Memel. Festgabe zum Andenken an die 34 jährige Verwaltung des Kreises Memel*, Memel 1918, s. 284; L. Sochaczewer, op. cit., s. 46.

50 J. Sembritzki, op. cit.

51 Ibidem, s. 286.

subwencji państwowej utrzymać eksploatację na koncesjonowanym w 1862 r. fragmencie z Tylży do Wystruci.

Poza zaspokajaniem niewielkich, lokalnych potrzeb przewozowych dwóch średniej wielkości ośrodków miejskich o bardzo umiarkowanym stopniu uprzemysłowienia oraz ich zaplecza rolniczego, głównie leśno-pastwiskowego przewidywano, iż jednotorowa kolej tylżycko-wystrucka będzie również w pewnym stopniu uczestniczyła — w roli krótkiej łącznicy — w wymianie towarów i osób z koleją wschodnią, a przez nią z innymi kolejami państwa pruskiego<sup>52</sup>.

Linia kolejowa nie posiadająca według dosadnego określenia K. Murawskiego<sup>53</sup> „rąk i nóg”, przerastająca istniejące potrzeby transportowe niewielkiego i słabo gospodarczo rozwiniętego obszaru, przeżywać musiała niemal w ciągu całego okresu swojego istnienia poważne, zasadniczo wpływające na poziom jej rentowności trudności eksploatacyjne. Przynajmniej częściowej ich likwidacji miała służyć, nawiązująca do żądań towarzystwa z 1863 r. propozycja rządu pruskiego. W 1868 r., a więc dopiero po trzech latach od daty uruchomienia kolei tylżycko-wystruckiej, kontynuując swoją pozorną proprywatyzacyjną politykę kolejową, zadeklarował on, o ile Towarzystwo Kolei Tylża—Wystruć podtrzyma swój zamiar budowy odcinka z Tylży do Kłajpedy, wzniesienie ze środków finansowych państwa mostu kolejowego na Niemnie, a oprócz tego przyznanie, wynoszącej w przeliczeniu na 1 milę 20 000 talarów, jednorazowej dotacji państwowej na budowę wspomnianego fragmentu<sup>54</sup>. Towarzystwo pogrążone w rozlicznych trudnościach, głównie natury finansowej, wątpiące już obecnie z powodu braku realnej perspektywy połączenia Kłajpedy z kolejami Rosji w uzyskanie z wymienionego odcinka zadowalającej je rentowności, dodatkowo zażądało udzielenia mu przez państwo pruskie gwarancji odsetkowych od włożonego kapitału. Generalne, obowiązujące wówczas zasady polityki kolejowej oraz wyrażane również przez rząd pruski te same obawy co do intratności projektowanego odcinka przyczyniły się już wkrótce do odmowy spełnienia wysuniętego przez towarzystwo warunku. Tym samym ostatecznie została zamknięta sprawa budowy odcinka z Tylży do Kłajpedy przez prywatne przedsiębiorstwo kolejowe.

Dwuznaczne działania, kierującego wówczas polityką kolejową Prus ministra Itzenplitza, pozornie popierającego władze towarzystwa, dla swoich głęboko ukrytych, propaństwowych celów<sup>55</sup>, sprawiły jedynie, iż zdecydowano się w 1868 r. na udzielenie gwarancji odsetkowych tylko od kapitałów pozyskanych na budowę mostu. Zawiązanie się powołanego w celu budowy mostu, odrębnego towarzystwa kolejowego o kapitale założycielskim sięgającym 8 milionów,

52 A. Piątkowski, op. cit., s. 26.

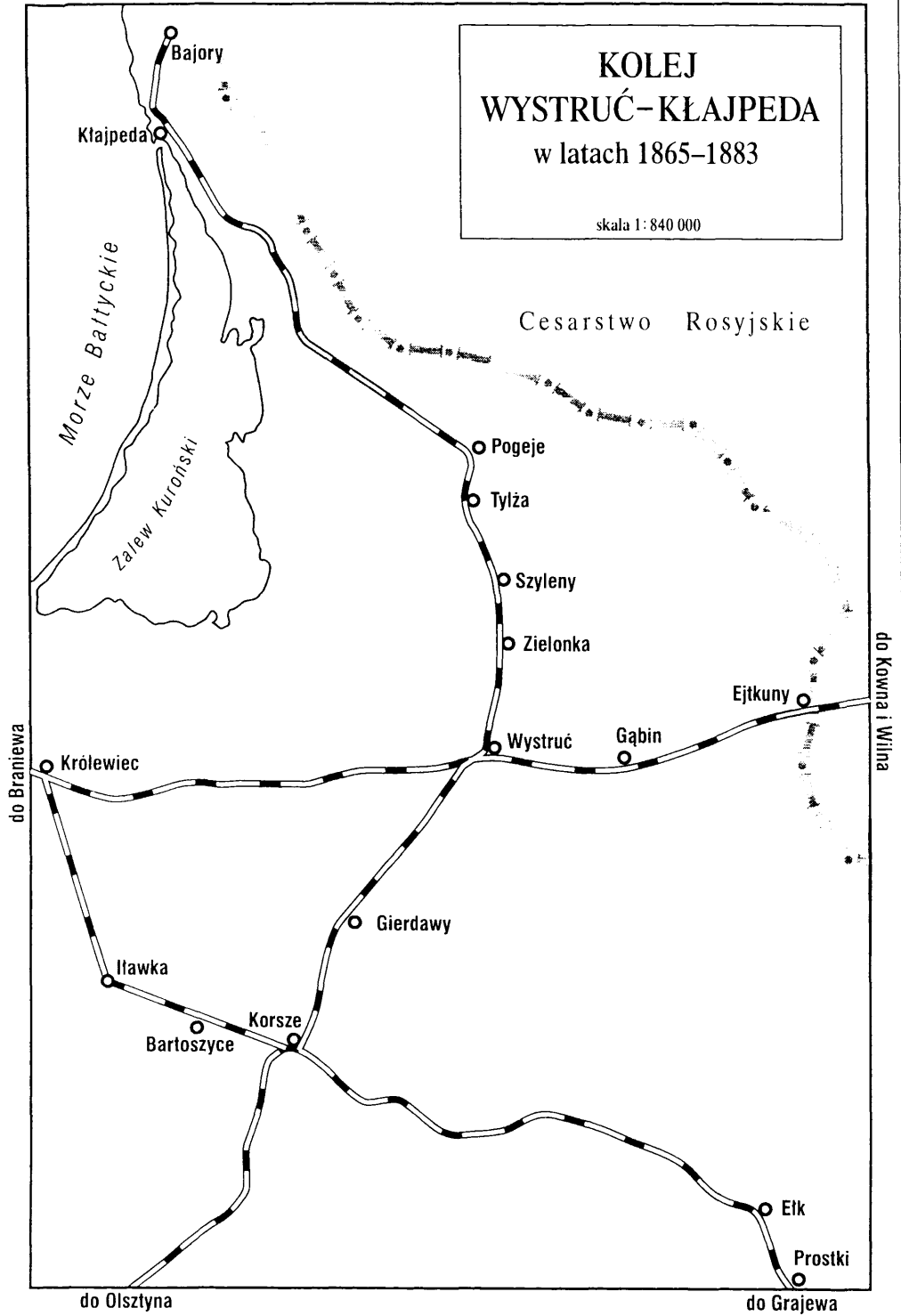
53 K. Murawski, *Bethel Henry Strousberg und das Eisenbahnwesen in Ostpreussen* (w druku), referat wygłoszony na posiedzeniu Komisji Historycznej Badań nad Dziejami Prus Wschodnich i Zachodnich, w dniu 8 VI 1996 r. Autor dziękuje za udostępnienie tekstu referatu.

54 „Sie machte 1868 der Tilsit—Insterburger Gesellschaft der Anerbieten, falls sie den Bahn Tilsit—Memel bauen wolte die Memel—Brücken auf Staatskosten herzustellen und ausserdem pro Meile eine einmalige Staatsbeihilfe von 20 000 Thaler zu gewähren, allein die Gesellschaft verlangte ein Bewies, dass auch sie an der Rentabilität der Bahn zweifelte — ausserdem nach staatliche Zinsgarantie, welche die Regierung aber, aus gleichem Grunde, ablehnte” — J. Sembritzki, op. cit., s. 286.

55 D. Ziegler, op. cit., s. 214.

# KOLEJ WYSTRUĆ-KŁAJPEDA w latach 1865-1883

skala 1: 840 000



umożliwiło ministrowi podejmowanie dalszych kroków w sprawie budowy wspomnianego odcinka, ale już wyłącznie przez państwo pruskie. W styczniu 1869 r. minister zamierzał przedłożyć w sejmie pruskim, którego zgody był całkowicie pewien, stosowny projekt. Jego inicjatywa spotkała się jednak ze zdecydowanym sprzeciwem ministra finansów Ernesta von Bodelschwingha. 1 kwietnia 1869 r. minister handlu zmuszony był przekazać urzędującemu w Kłajpedzie burmistrzowi Krügerowi specjalnie wydane w powyższej sprawie oświadczenie Bodelschwinghta. Sugerował w nim, z uwagi na deficyt w budżecie państwa, konieczność zachowania równowagi pomiędzy wpływami a wydatkami, wykorzystanie przez projektodawców nowych linii kolejowych, nadzwyczajnych tj. pozabudżetowych środków finansowych. Oprócz zakamuflowanej przygotowaniami państwa pruskiego do nieuchronnie zbliżającej się wojny oceny finansów państwa, powyższe oświadczenie zawierało ostry atak na kolegę z rządu za podjęte działania na rzecz budowy kolei z Tylży do Kłajpedy. Zamiar wniesienia przez tego ostatniego projektu jej budowy pod obrady sejmu uznał bowiem za nieodpowiedzialną i niedopuszczalną (unzulässig) ingerencję w nie swoje sprawy<sup>56</sup>. Pomimo wyrażonej w oświadczeniu dezaprobaty dla poczynań ministra handlu, Bodelschwinghtowi nie udało się od razu wstrzymać biegu tak ważnych, również dla prawidłowego funkcjonowania kolei tyłżycko-wystruckiej, spraw związanych z realizacją linii kolejowej z Tylży do Kłajpedy. Po deklaracji ministra Itzenplitza, opowiadającego się za dalszym podejmowaniem energicznych kroków, kwestie będące przedmiotem ostrego konfliktu pomiędzy ministrami wprowadzono do porządku obrad Izby Poselskiej (Abgeordnetenhaus). W czasie obrad poseł z Prus Wschodnich Berger Witten wystąpił z wnioskiem o możliwie najszybsze wniesienie, pod obrady parlamentu, projektu ustawy sejmowej dotyczącej zarówno budowy stałego mostu kolejowego, jak i prowadzącej z Tylży do Kłajpedy linii kolejowej. Stało się to faktem w czasie odbytej 25 kwietnia 1869 r. najbliższej sesji parlamentu<sup>57</sup>. Posłowie, po przedstawieniu przez posła referenta barona Mięła przekonujących argumentów za budową i aprobujących go wypowiedziach innych, głównie pochodzących z Prus Wschodnich, prawie jednogłośnie zatwierdzili, wstępnie bez większych poprawek, odnośny projekt. Przyjęcie projektu wywołało z kolei natychmiastową reakcję ministra finansów. Wprawdzie uznał on już obecnie zasadność budowy spornego odcinka przez państwo, to jednak troszcząc się o jego rentowność wysunął, zrealizowaną w latach późniejszych, koncepcję przewidującą upaństwowienie kolei tyłżycko-wystruckiej z chwilą otwarcia nowo uruchomionej<sup>58</sup>. W tym czasie obaj ministrowie byli zgodni tylko w jednym — bezwarunkowym i nieodpłatnym przekazaniu przez zainteresowane powiaty gruntu pod projektowaną kolej. Odpowiednie, pozytywne decyzje wydały

56 J. Sembritzki, op. cit., s. 286.

57 *Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preussischen Abgeordnetenhaus. Sitzung von 25 IV 1869*, Berlin 1870, s. 573 (dalej: Sten.Ber.Preuss).

58 „Nun erklärte der Finanzminister, die Ausführung der Bahn für Staatskosten in Aussicht zu nehmen. Stelle aber im Interesse der Rentabilität derselben die Bedingung, dass die Tilsit—Insterburger Bahn von Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Tilsit—Memeler Bahn ab ihre Verwaltung unter den üblichen Bedingungen dem Staate übertrage, eine sehr richtige Idee, die sich jedoch erst viel später verwirklichen sollte” — J. Sembritzki, op. cit., s. 286.

sejmiki powiatowe Tylży 5 września 1869 r., a Kłajpedy tylko nieco później, bo 9 września tego roku<sup>59</sup>.

Przedstawione wyżej żądania ministrów, ożywione debaty parlamentarne wzmogły jeszcze większą niż miało to miejsce do tej pory aktywność sfer gospodarczych i politycznych Kłajpedy. W dalszym ciągu nadsyłały one do Berlina liczne memoriały i petycje, domagając się rychłego przerwania istniejącego impasu w rozmowach i pertraktacjach dotyczących przyszłej kolei. W celu załatwienia swoich spraw zamierzały one nawet wykorzystać pobyt króla pruskiego Wilhelma I na odbywających się we wrześniu 1869 r. w Prusach Wschodnich manewrach wojskowych. Przebywająca na specjalnej audiencji delegacja z Kłajpedy. Spotykała się tam z jego zrozumieniem, usłyszała jednak, nagłośnie później, szydercze, pełne bezsilności zdanie: „Ja, aber mein Wort macht kein Geld”<sup>60</sup>. Według panującego w tym czasie przekonania, kwestie finansowe prowadzenia linii kolejowej z Tylży do Kłajpedy mogły zostać jedynie rozwiązane pod warunkiem uchwalenia przez ciało ustawodawcze ustawy o konwersji dochodów państwa pruskiego (*Renten Conwentirungs Gesetz*). Niewydanie tego aktu prawnego z powodu niepewnej, przed zbliżającą się wojną, sytuacji politycznej sprawiło, iż pytania odnoszące się do sposobu finansowania państwowego budownictwa kolejowego w Prusach pozostały na razie, aż do zakończenia zwycięskiej wojny z Francją, bez odpowiedzi.

Idea połączenia linią kolejową Tylży z Kłajpedą nie miała szansy uzyskania rządowego poparcia również dlatego, iż w razie wojny nie miałyby ona większego znaczenia militarnego. Tym bardziej iż jej dotychczasowi promotorzy, ministrowie handlu oraz finansów, co wynika z ich wypowiedzi ze stycznia 1870 r., zajęli zapewne z tego samego powodu wyczekujące i chwiejne stanowisko<sup>61</sup>. Kolej tylżycko-wystrucka, nie mająca swojej kontynuacji w kierunku Kłajpedy, znajdująca się więc nadal w faktycznej izolacji komunikacyjnej, swoje przewozy pasażersko-towarowe mogła rozwijać tylko w bardzo ograniczonym stopniu, co z kolei w zasadniczym stopniu wpływało na niską jej rentowność.

Nieuzyskiwanie przez kolej zadowolających wyników eksploatacyjno-handlowych oraz brak perspektyw rozwojowych, ponowne zerwanie wszelkich rozmów na jej temat, skłoniły władze towarzystwa do podjęcia pierwszych, nieudanych jeszcze prób pozbycia się należącej do niego linii, najchętniej drogą sprzedaży państwu<sup>62</sup>. Dodatkowym, zachęcającym do tego czynnikiem stały się napływające do siedziby towarzystwa w Tylży sygnały zwiastujące upadek w najbliższej przyszłości znaczenia portu kłajpedzkiego jako znaczącego ośrodka dalekosiężnej wymiany towarowej. W 1870 r. rozpoczęto i w tym samym roku

---

59 Ibidem, s. 287.

60 Ibidem, s. 288.

61 Sprawę przedłużenia kolei tylżycko-wystruckiej ze środków finansowych państwa rozpatrywała Izba Poselska jeszcze w 1869 r. Por. Pro memoria in der Tilsit—Memeler Eisenbahngelegenheiten. I. Das Hohe Haus der Abgeordneten beschloss unter dem 7 Februar 1868 eine Petition von 14 Dezember 1867 dem Bau der Tilsit—Memeler Bahn und einer festen Bücke über den Memelstrom bei Tilsit auf Slaatskosten betreffend, der Staats Regierung zur Berücksichtigung zu überweisen, Sten.Ber.Preus., Sitzung von 25 II 1869, s. 1915.

62 „Schliesslich aber zerschlugen sich die Verhandlungen wieder und auch die wegen des Verkaufs der Bahn an den Stadt angeknüpften” — A. Mayer, *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von 1835 bis 1890*, Bd. 2, Berlin 1890, s. 513.

ukończono, podcinając byt gospodarczy Kłajpedy, rosyjską linię kolejową z Rygi do sąsiedniego, ale znajdującego się już po drugiej stronie granicy państwowej, niezamarzającego portu w Lipawie. Rosyjskie inwestycje kolejowe wywołały w Kłajpedzie głębokie zaniepokojenie, nie tylko co do przyszłych jej losów gospodarczych, ale też możliwą dominacją rosyjskich inwestorów w samym porcie. Nowo wybudowaną rosyjską koleją poczuły się również zagrożone kręgi gospodarcze Wystruci, a nawet Królewca. Magistraty i korporacje kupieckie tych miast w petycjach i memoriałach skierowanych do odpowiednich ministerstw w Berlinie, domagały się niezwłocznego doprowadzenia kolei tyłżycko-wystruckiej do Kłajpedy<sup>63</sup>. Nowo podjęte starania, do których włączyły się władze rejencyjne Gąbina, zostały przerwane wybuchem wojny francusko-pruskiej w 1870 r. Odpowiednie warunki do kontynuowania starań powstały dopiero po zakończeniu wojny i po kapitulacji Francji w 1871 r. Wyplacane w ramach nałożonej kontrybucji złoto francuskie wpłynęło bowiem ożywczo na gospodarkę niemiecką. Państwu pozwoliło na spłatę pożyczek wojennych i niektórych innych długów, wywołało ruch budowlany oraz pozwoliło na wydzielenie z budżetu dużych środków finansowych, przeznaczonych na budowę nowych linii kolejowych. Ogrom wyłożonych na ten ostatni cel sum ilustrowały opinie późniejszych historyków niemieckich. Ich zdaniem „Niemcom sieć kolejową w rzeczywistości zbudowała Francja”<sup>64</sup>. Radykalnie zmienioną sytuację państwa niemieckiego niezwłocznie zamierzały wykorzystać władze miejskie i sfery gospodarcze szybko podupadającej Kłajpedy. W przeciwieństwie do odwiecznie konkurującego z nią Królewca, wciśnięta w wąski północny kąt prowincji, w istocie pozbawiona szerszego zaplecza gospodarczego, nie tylko najbliższego, ale co najważniejsze obejmującego Rosję, skierowała już 25 czerwca 1871 r. kolejną petycję żądającą rychłego przystąpienia przez państwo do budowy wielokrotnie postulowanej kolei<sup>65</sup>. W odpowiedzi na złożoną w Berlinie petycję, ministerstwo handlu zapowiedziało podjęcie konkretnych już obecnie prac, i to zarówno nad odpowiednim projektem ustawy sejmowej, jak i nad założeniami techniczno-ekonomicznymi przyszłej kolei. W innej już atmosferze obietnice ministerstwa zostały wkrótce spełnione. 9 grudnia 1871 r. wniosło ono do Izby Poselskiej, obciążający budżet państwa kwotą 5 800 000 talarów projekt budowy linii wraz z mostem tyłżyckim na Niemnie<sup>66</sup>. Projekt został następnie 5 kwietnia 1872 r. przyjęty w formie odrębnej ustawy przez parlament zjednoczonych Niemiec<sup>67</sup>.

Uchwalenie ustawy zbiegło się w czasie z przygotowywanym przez rząd

63 *Jahresberichte... für 1869*, Insterburg, s. 211.

64 W. Sombart, *Die deutsche Volkswirtschaft in neunzehnten Jahrhundert*, Berlin 1909, s. 265; T. Dohnalowa, *op. cit.*, s. 218.

65 Bericht über Handel und Schiffahrt von Memel, 1871, s. 203.

66 Sten.Ber.Preus., Bd. I, Berlin 1873, Sitzung 9 XII 1871, s. 112.

67 *Gesetz betreffend die Erweiterung des Staats-Eisenbahnnetzes, die Vermehrung des Betriebsmaterials*, GS, 1872, nr 7992, s. 208. W ustawie tej czytamy: „der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist ermächtigt, für Rechnung des Staates 1. Eine Eisenbahn von Tilsit nach Memel mit fester Überbrückung Memel für Rechnung des Staates von 5 800 000 Thalern zu verwenden. Der Bau der Bahn von Tilsit nach Memel soll jedoch nicht früher in Angriff genommen werden, als bis der zum Bau erforderliche gessamte Grund und Boden von den beteiligten Kreisen unentgeltlich und bedingungslos zur Verfügung gestellt ist”.

wielkim, dalekosiężnym planem rozwoju pruskich kolei państwowych<sup>68</sup>. Przedłożony do ewentualnego rozpatrzenia przez sejm, obejmował wydatkowanie ogółem 120 mln talarów na budowę nowych linii kolejowych, w tym także mających w przyszłości przebiegać przez Prusy Wschodnie. Wśród nich najważniejszą, pochłaniającą największe sumy pieniężne, już w nieodległym czasie miała się stać linia łącząca Berlin z Wetzlarą, co umożliwiłoby bezpośrednie połączenie stolicy państwa z Alzacją i Lotarynią. Skonstruowane przez rząd plany przewidywały, iż związane z budową nowej, państwowej sieci kolejowej wydatki miały być pokryte nie tylko z francuskich odszkodowań wojennych, ale także ze specjalnie rozpisanej w tym celu pożyczki państwowej. Rząd, wnosząc do sejmu wyżej wskazany plan, uzasadniał go istniejącym niebezpieczeństwem niewspółmiernie szybszego od państwowego tempa wzrostu prywatnego kolejnictwa. Od zakończenia wojny trwał nadal wyścig w zakładaniu prywatnych przedsiębiorstw kolejowych. Jak udowodnił to nieco później, bo w 1873 r. poseł Lasker<sup>69</sup>, który wypowiadał się w parlamencie na temat panującego w państwie kolejowego „grynderstwa”, przy udzielaniu niezwykle licznych koncesji nie brano pod uwagę rzeczywistych potrzeb danej linii, decydującą rolę grały osobiste stosunki petentów, najczęściej osób wysoko postawionych. Lasker wymienił wśród nich znaną nam już postać B. H. Strousberga, a oprócz niego cały szereg przedstawicieli arystokracji oraz wysokich urzędników, którzy za odpowiednie wynagrodzenie w gotówce lub akcjach uzyskiwali koncesje kolejowe<sup>70</sup>. W wyrażonej we wskazanym planie opinii rządu, szybki rozrost prywatnych linii kolejowych w zasadniczy sposób miał godzić w rentowność kolei państwowych. Dlatego też zapowiadał, że kierowane przez niego państwo, jako właściciel lub współwłaściciel głównych linii kolejowych, będzie wywierało decydujący wpływ na koleje prywatne i wpłynie regulująco na ich rozkłady jazdy, taryfy, jak i na tworzenie się i rozwój kolejnictwa w ogóle.

W tych okolicznościach przystąpienie do budowy państwowej linii kolejowej z Tyłży do Kłajpedy, pomimo przewidywanej już przed jej otwarciem nierentowności, stało się tylko kwestią nieodległego czasu<sup>71</sup>. Nie mogły w tym przeszkodzić jeszcze do końca nie uregulowane sprawy związane z nieodpłatnym przekazywaniem gruntów pod budowę kolei. Ten ostatni warunek, nadal wysuwany pod adresem władz powiatów, przez które linia miała przebiegać, nie nosił już obecnie charakteru ultimatum, lecz miał jedynie na celu zmniejszenie wysokich, według wstępnego szacunku, kosztów budowy kolei.

W sprzyjających okolicznościach, już wkrótce po opublikowaniu ustawy 25 kwietnia 1872 r., bo wiosną tego samego roku, można było podjąć pierwsze

---

68 Por. S. Schwann, op. cit., s. 352.

69 Edward Lasker (1829—1884) był posłem wybranym przez okręg wyborczy w Jarocinie. W parlamencie popierał politykę Bismarcka. Był działaczem partii narodowo-liberalnej.

70 Tekst wystąpienia Laskera, w: Sten.Ber.Preus. Haus der Abgeordneten, Bd. I, 1873, ss. 536—439. Zob. też, K. Ottman, *Bethel Henry Strousberg, Eisenbahnkönig der Privatbahnzeit*, Archiv für Eisenbahnwesen, 1960, nr 70.

71 „Das Haus der Abgeordneten hat in seiner Sitzung beschlossen, dem von der Königliche Staatsregierung auf Grund der Allerhöchsten Ermächtigung von 25 Januar dieses Jahr den beiden Häusern des Landtages vorgelegten Entwürfe eines Gesetzes betreffend Bau von Trist nach Memel unzändert die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen” — Sten.Ber.Preus., Bd. I, 1874, Sitzung von 16 V 1874, s. 130.



roboty na projektowanej trasie<sup>72</sup>. Początkowo, jeszcze w tym samym roku, objęły one zarówno prace niwelacyjne, jak również, choć jeszcze w niewielkim zakresie, roboty nad budową podtorza. W kolejnych latach prowadzono jednocześnie je z dwóch kierunków, od strony Kłajpedy i od Tylży. Licząc około 142 km linię oddano do użytku w dwóch etapach, pierwszy rozciągający się od Kłajpedy do Pogejów (Poggen) 1 czerwca 1875 r., a drugi, od ostatniej stacji do Tylży, wraz z mostem na Niemnie, 15 października 1875 r.<sup>73</sup> Przekazanie w tym samym dniu pierwszego w historii stałego mostu kolejowego na tej rzece wraz z całą przejezdną już od Wystruci po Kłajpedę linią kolejową państwowo-prywatną, rozwiązywało w pewnym stopniu lokalne problemy najdalej wysuniętych na północny wschód obszarów prowincji.

W pierwszym rządzie uruchomienie końcowego, przebiegającego od Wystruci odcinka tej trasy, usprawniło i rozszerzyło zakres ładunków, a także osób. Po 1879 r. linia Kłajpeda—Tylża—Wystruć, dzięki jej połączeniu z linią Królewiec—Wilno, stała się drogą żelazną, która przejmowała pewną część rosyjskiego eksportu<sup>74</sup>. Trasą tej kolei zaczęto przewozić bogaty, choć niezbyt co do swoich rozmiarów wielki, zestaw ładunków. W wywozie do centralnych i zachodnich rejonów Prus dominowały pochodzące, z obfitującej w łąki i pastwiska Niziny Tylżyckiej, transporty zwierząt hodowlanych, w tym szczególnie bydła rogatego oraz przeznaczonych na potrzeby wojska koni. Z Tylży i Kłajpedy wysyłano przeladowywane w Wystruci, w kierunku Królewca, na Śląsk i do Austrii duże ładunki lnu i konopi, a ponadto do Berlina spore ilości masła i serów. Natomiast przywóz dokonywany via kolej wschodnia obejmował kierowane do portu w Kłajpedzie drewno z Rosji, a poza tym węgiel kamienny, nawozy sztuczne i wyroby spirytusowe. Bezpośrednie zaplecze kolei kłajpedzko-wystruckiej przyjmowało także artykuły kolonialne i delikatesowe, te ostatnie dostarczane głównie z Berlina<sup>75</sup>. Otwarcie linii Tylża—Kłajpeda poprawiło, choć tylko w dość nikłym stopniu i jedynie na krótki okres, wyniki eksploatacyjne oraz finansowe stykającej się z nią w Tylży, kolei tylżycko-wystruckiej.

W Kłajpedzie obiecywano sobie o wiele większy niż dotąd wzrost obrotów towarowych w porcie, a nawet związane z nim podniesienie zamożności oraz znaczenia samego miasta. Nadzieje te wydawały się wówczas realne, tym bardziej iż w 1876 r., na mocy ustawy z 25 marca 1872 r.<sup>76</sup> wyprowadzono z zasadniczej linii bocznice do Portu Zimowego, a nieco później, w 1878 r. do znajdującego się na południowym brzegu Niemna składu przywożonego tą drogą drewna. Ponadto w tym czasie panowało mało uzasadnione przekonanie, iż dzięki nowo otwartej linii kolejowej Kłajpeda będzie wreszcie mogła skutecznie konkurować z Królewcem<sup>77</sup>. Oczekiwania kłajpedzkich sfer gospodarczych nie zostały spełnione nawet w tzw. wojnie krymskiej trwającej od 1877 r. pomiędzy Anglią

<sup>72</sup> *Jahres-Bericht über die Betriebs-Verwaltung der Königlichen Ostbahn pro 1874*, Bromberg 1875, s. 6.

<sup>73</sup> K. Born, op. cit., s. 128.

<sup>74</sup> E. Włodarczyk, op. cit., s. 90.

<sup>75</sup> P. Neuhaus, op. cit., s. 320.

<sup>76</sup> Por. przyp. 67.

<sup>77</sup> Bericht über Handel und Schifffahrt von Memel, 1878, s. 101.

a Rosją. Wobec nałożonej blokady portów rosyjskich rząd tego państwa wstępnie projektował budowę linii kolejowej Możejszki—Kłajpeda, która mogła otworzyć przed Kłajpedą dużą szansę wejścia na rynki rosyjskie i poszerzenia tym samym zaplecza<sup>78</sup>. Naciski zainteresowanych handlem morskim, głównie zbożowym, kół gospodarczych Rosji<sup>79</sup> spowodowały, iż zamiast wymienionej, wybudowano w zadziwiająco krótkim czasie inną, dodatkową, zmierzającą podobnie jak poprzednia, w kierunku portu lipawskiego. Pomimo tego w Kłajpedzie nadal ludzono się, iż „wprawdzie nasi (rosyjscy) sąsiedzi pragną wszystkie płynące z handlu korzyści zachować dla swojego portu w Lipawie, to jednak już w okresie pokoju, z konieczności zechcą mieć i dalej utrzymywać nową, wygodną dla siebie drogę przewozu towarów”<sup>80</sup>. Na razie jednak w mocno opóźnionym, w stosunku do innych portów bałtyckich, jak i ośrodków miejskich z najbliższego i dalszego wschodniopruskiego zaplecza, rozwoju połączeń kolejowych Kłajpedy upatrywano główne źródło postępującej degradacji miasta. W pochodzącym z 1880 r. sprawozdaniu korporacji kupieckich w związku z tym napisano, iż „panujący w tym mieście obraz handlu światowego jest żałosny. Kłajpedę już od roku dotyka stała regresja, nasz kwitnący niegdyś handel upada, wiele pracujących tu branż porzuca naszą miejscowość, tylko handel drewnem posiada jeszcze pewne znaczenie. Wartość pieniężna naszego eksportu i importu spadła w latach 1874—1880 prawie o jedną trzecią w porównaniu do roku wyjściowego”. W pozostałych fragmentach sprawozdania zwrócono uwagę na niektóre, towarzyszące upadkowi miasta zjawiska demograficzne, w tym zmniejszanie się, wskutek emigracji, liczby ludności miejskiej, nadwyżki urodzin oraz ogólnej liczby mieszkańców Kłajpedy<sup>81</sup>.

Podobnie jak miało to miejsce w Kłajpedzie, duże nadzieje związane z połączeniem w 1875 r. kolei, pokładano również w Tylży, wówczas znaczącym ośrodku przewozów śródlądowych prowincji. W staraniach sfer kupieckich o tę kolej na plan pierwszy wybijano jednak konieczność budowy, łączącego w Tylży oba brzegi Niemna, stałego mostu<sup>82</sup>. „Ponownie zwracamy uwagę na duże znaczenie mostu dla naszej miejscowości i prowincji, co pozostawiamy pod rozwagę najwyższym władzom. W końcu przyznają one odpowiednie środki na budowę mostu, skoro dalsza budowa (linii), zarówno do Kłajpedy i Rosji będzie prowadzona przez towarzystwo prywatne przy współdziałaniu zainteresowanych powiatów”. Jak słusznie tu sądzono, mógł on zlikwidować poważne, występujące zwłaszcza wiosną, jesienią oraz zimą kłopoty i różnego rodzaju niedogodności komunikacyjne miasta. Nie dość, że istniejąca na rzece już od listopada rynna lodowa uniemożliwiała żeglugę rzeczną, to nadmiar spływające wiosną lody znosiły jedyny tu most łyżwowy. W takich wypadkach przy transporcie osób i towarów z konieczności musiano korzystać z łodzi i małych

78 J. Sembritzki, op. cit., s. 207.

79 „Ein schwerer Rückschlag für Memel trat ein, als die russische Handelspolitik ihren Handel auf die eigenen Hafen lenkte. Nur die Holzhandel blieb der Stadt Memel erhalten” — A. Koch, *Die deutsche Post im Memeland*, Sonderdruck aus dem Archiv für Deutsche Postgeschichte, H. 1, Oldenburg 1961, s. 21.

80 Por. przyp. 77.

81 Ibidem.

82 Jahres Berichte... Tilsit, 1866, s. 601.

promów. Na przebiegającym przez miasto, ważnym drogowym szlaku handlowym z Berlina do Petersburga występowały z tego powodu znaczne trudności i opóźnienia w dostawie towarów i poczty. Składowane one musiały być przez długie miesiące na obu brzegach Niemna. W Tylży argumentowano wówczas nieco przewrotnie, iż projektowany most służyć będzie poszerzeniu zaplecza gospodarczego, odciętej od ważniejszych dróg komunikacyjnych, sąsiedniej Kłajpedy<sup>83</sup>.

Z zadowoleniem, lecz bez zbytej euforii przyjęto fakt przedłużenia kolei tyłycko-wystruckiej do Kłajpedy w Wystruci<sup>84</sup>. Przed 1875 r. funkcjonował tu już ważny węzeł kolejowy, łączyły się biegnące z południa ku północy ważne drogi lądowe. W początkach lat sześćdziesiątych XIX w. kwitł tu jeszcze handel zbożowy, a poza nim pośrednictwo w wymianie towarowej Królewca z miastami południowych i wschodnich rejonów prowincji. Z chwilą otwarcia w 1860 r. pierwszej w mieście linii kolejowej z Berlina do Królewca, korzystające z drogi żelaznej wymienione ośrodki, wymianę towarową z Królewcem prowadziły bez udziału Wystruci. Niekorzystną pod tym względem sytuację miasta tylko w niewielkim stopniu poprawiło oddanie do użytku w 1865 r. kolei tyłycko-wystruckiej. Węzłowa od tego momentu stacja kolejowa w Wystruci, składająca się co prawda z dwóch oddzielnych, słabo ze sobą powiązanych zespołów stacyjnych: prywatnych i państwowych, przyjmować zaczęła coraz to większe ładunki tranzytowe. Jeżeli chodzi o zaopatrzenie miasta w produkty rolne, to wartość kolei tyłycko-wystruckiej doceniono, podobnie jak w innych ośrodkach miejskich, szczególnie zimą oraz w czasie wiosennych roztopów, gdy inny poza koleją transport był nieregularny oraz mało dla tego celu przydatny. Już jednak w następnych latach pozycję Wystruci w systemie handlowych powiązań lokalnych i międzyregionalnych osłabiło uruchomienie w 1868 r. prywatnej Wschodniopruskiej Kolei Południowej. Na linię tej kolei, rozciągającą się od Piławy przez Królewiec, Bartoszyce, Giżycko aż po Elk, kierowano odtąd duże, płynące w obu kierunkach ładunki towarowe. W dalszej perspektywie przewidywano połączenie jej z ziemiami polskimi. Stało się to jednak faktem dopiero w 1873 r., kiedy to z leżących przy granicy prusko-rosyjskiej Prostek wprowadzono osiemnastokilometrową linię do leżącego już po jej drugiej stronie Grajewa<sup>85</sup>. Dzięki nowo pozyskanej drodze rozwijały się kontakty handlowe Wystruci z bardzo nieraz odległymi, położonymi na zachód rejonami państwa prusko-niemieckiego. W związku z przywróconą miastu funkcją pośrednika w dalekosiężnej wymianie towarowej powstawały wówczas w mieście liczne przedsiębiorstwa spedycyjne oraz składy towarów<sup>86</sup>. Zaznaczający się w tym okresie jej rozwój gospodarczy wyraził się również wzrostem liczby wytwórni i mniejszych zakładów przemysłowych. W szerokim zakresie wykorzystywały one sprowadzane koleją toruńsko-wystrucką, z wysoko uprzemysłowionych okręgów państwa prusko-niemieckiego półprodukty oraz maszyny. Po uzyskaniu w 1875 r. styczności z administrowaną przez kolej wschodnią, linią

---

83 W. Feydt, op. cit., s. 481.

84 Ibidem, s. 602.

85 A. Piątkowski, op. cit., s. 23.

86 W. Feydt, op. cit., s. 427.

kolejową z Tylży do Kłajpedy zarząd kolei tyłżycko-wystruckiej jeszcze przez pewien okres wyrażał nadzieję na radykalną i trwałą poprawę sytuacji ekonomicznej zarządzanej przez siebie linii<sup>87</sup>.

Wykorzystywane źródła, w tym również sprawozdania dyrekcji, nie zawierają bezpośrednich informacji o przyczynie niepowodzeń w rozpisaniu i subskrypcji akcji towarzystwa. Wiadomo jednak, iż zaledwie po kilku latach od momentu przedłużenia kolei do Kłajpedy, uzyskiwane z jej eksploatacji niskie, nie przynoszące nadal spodziewanych zysków dochody, nie zachęcały potencjalnych akcjonariuszy do subskrybowania akcji kolei Tylża—Wystruć. Natomiast większych, nawet tylko statutowo określonych dywidend nie można było się spodziewać z uwagi na to, że pośrednicząca w wywozach do Kłajpedy linia tyłżycko-kłajpedzka nie miała nadal styczności z kolejami rosyjskimi. Sama zaś linia z Wystruci do Tylży, podobnie zresztą jak i sąsiednia z tej ostatniej miejscowości do Kłajpedy, biegła przez obszar, którego mieszkańcy „zajmują się przede wszystkim rolnictwem, hodowlą koni i trzody chlewnej”<sup>88</sup>. Na domiar złego wyraźnie nie układało się współdziałanie pomiędzy zarządem potężnej państwowej kolei wschodniej a administracją małej, prywatnej kolei tyłżycko-wystruckiej. Działając obok siebie, stosowały na swoich liniach różne, zwykle nieco wyższe na kolei tyłżycko-wystruckiej stawki cenowe za przewóz osób i ładunków<sup>89</sup>.

Wskazane różnice spowodowały, iż bezpośredni ruch pociągów, w tym także nowych, pośpiesznych, udało się nowemu zarządowi państwowemu zorganizować na całej linii od Wystruci po Kłajpedę dopiero po kilku latach od upaństwowienia kolei tyłżycko-wystruckiej i tym samym zlikwidowania istniejących kłopotów w eksploataowaniu, rozciągającej się pomiędzy wymienionymi miastami linii kolejowej<sup>90</sup>. Tymczasem utrudnione przewozy kolei tyłżycko-wystruckiej, w zasadniczy sposób wpływające na utrzymywanie się niskiej jej rentowności sprawiły, iż zarząd tej kolei ponowił w 1884 r. ofertę sprzedaży swojej linii i całego przedsiębiorstwa państwu<sup>91</sup>. Na podjęcie tego rodzaju decyzji, oprócz wyżej wskazanych czynników, wywarła wpływ najpierw informacja o powstałej pod koniec lat siedemdziesiątych XIX w. koncepcji budowy przez państwo długiej, liczącej ok. 130 km linii kolejowej z Królewca do Tylży z możliwością uzyskania w przyszłości połączenia jej z Kłajpedą, Lauksargami i Ejtkunami. Ostatecznie jednak na ten krok zarząd kolei zdecydował się po

87 JBTI, 1876, s. 6.

88 W. Feydt, op. cit., s. 614.

89 „Leider wirkte in den ersten Jahren der Tarifpolitik der Insterburg—Tilsiter Privatbahn hemmend auf die Entwicklung der neuen Strecke; erst am 1 Juli 1884 mit dem Übergang der Privatbahn an die Staat erreichen diese Nachteile ihr Ende” — L. Sochaczewer, op. cit., s. 412.

90 W 1884 r. upaństwowienie kolei tyłżycko-wystruckiej powitano w Wystruci z dużym zadowoleniem, ponieważ „da sich manche Verteuerungen und Schwierigkeiten aus dem uneinheitlichen Betriebe auf der Memeler Strecke ergeben hatten. Besonders hoffte man eine Abstellung lokaler Übelstände schneller zu erreichen nachdem nun alle im Bahnhof Insterburg einlaufenden Linien Staatseigentum waren. Der Hauptübelstand war die Lage des Güterbahnhofes auf die Südseite des Bahngleises, die einen weiten Umweg notwendig machte” — W. Feydt, op. cit., ss. 16—17.

91 „Durch die mit Neubahngesetz von 1882/84 seitens des preussischen Staats zur Ausführung beschlossene Linie Königsberg—Labiau—Tilsit drohte der Tilsit—Insterburger Bahn aber wieder ein Rückgang ihres Verkehrs, und die Gesellschaft bot deshalb 1884 ihr Unternehmen dem Staat zum Kauf an — A. Mayer, op. cit., s. 513.

dwóch latach od opublikowania ustawy z 15 maja 1882 r., zezwalającej na budowę pierwszego, prowadzącego z Królewca do Labiawy odcinka tej trasy. W Tylży, w siedzibie towarzystwa, słusznie obawiano się, iż cała projektowana linia, zrealizowana w rzeczywistości dopiero na początku lat dziewięćdziesiątych XIX w., znacząco uszczuplając obszar kolejowy i dalsze zaplecze administrowanej przez siebie trasy, przyczyni się już w najbliższej jak się wówczas wydawało przyszłości do pogłębienia istniejących trudności eksploatacyjnych, a w ich konsekwencji do upadku całego prywatnego przedsiębiorstwa.

O ile jednak składane wcześniej, tj. w pierwszych latach siedemdziesiątych XIX w., propozycje sprzedaży nie spotykały się z żadnym odzewem, to obecnie na początku lat osiemdziesiątych XIX w. rząd Bismarcka wykazywał duże nimi zainteresowanie. Realizował on bowiem już od drugiej połowy lat osiemdziesiątych XIX w., pod przewodnictwem „żelaznego kanclerza” szeroko zakrojony, program budowy nowych linii kolejowych, jak i upaństwowiania istniejących już, prywatnych<sup>92</sup>. U jego podstaw leżały, jak się powszechnie przyjmuje, zarówno zmierzające do „jednolitej” Rzeszy cele polityczne, jak i gospodarczo-finansowe, te ostatnie bezpośrednio prowadzące w opinii Bismarcka do zwiększenia dochodów państwa z sieci kolejowych.

Poprzedzone wnikliwą analizą sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstwa<sup>93</sup> negocjacje z przedstawicielami władz pruskich w swoim ostatecznym rezultacie doprowadziły do wydania, w ramach całej serii upaństwowiających, ustawy o sprzedaży państwu kolei tyłżycko-wystruckiej z 17 maja 1884 r. Na mocy tej ustawy państwo pruskie niezwłocznie przejmując nad koleją wszelkie prawa własnościowe zobowiązywało się równocześnie do spełnienia określonych warunków finansowych kupna i sprzedaży<sup>94</sup>.

Odrębną decyzją władz kolejowych Rzeszy (Reichsbahnamt) dawniejszą kolej tyłżycko-wystrucką oraz państwową tyłżycko-klajpedzką włączono w 1895 r. do obszaru administrowanego przez Królewską Dyрекcję Kolejową z siedzibą w Bydgoszczy, a w jego obrębie do Urzędu Ruchu w Królewcu<sup>95</sup>.

92 Por. A. Leyen, *Die Eisenbahnpolitik der Fürsten Bismarck*, Berlin 1914, s. 26; S. Schwann, op. cit., s. 360; D. Ziegler, op. cit., s. 121.

93 Przeprowadzone analizy dotyczyły m.in. osiągniętego przez kolej tyłżycko-wystrucką, w ostatnich latach jej eksploatacji, czystego zysku oraz jego podziału pomiędzy akcjonariuszami kolei. Por. Tilsit—Insterburger—Bahn, ZStA Merseburg (Berlin), Rep. 77, Tit. 258, nr 49, Bd 3, f. 195.

94 Por. *Gesetz betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat vom 17 V 1880*, GS, 1884, nr 8990, s. 134; *Vertrag betreffend den Übergang des Tilsit—Insterburger Eisenbahn—unternehmens auf den Staat*, GS, 1884, nr 8990, s. 157—161.

95 Por. A. Mayer, op. cit., s. 514.

## Zur Geschichte der Eisenbahnlinie von Insterburg nach Memel

## Zusammenfassung

Im vorliegenden Beitrag versucht der Verfasser, einige Fragen zur Geschichte der im nordöstlichsten Eck des preußischen Staates funktionierenden Insterburg—Memeler Bahn. Ihre erste, chronologisch früheste Strecke von Insterburg nach Tilsit ist dank der seit Ende der 50er Jahre des 19. Jhs. — wenn auch nur übergangsweise — sichtbaren Wendung nach der Privatisierung in der Eisenbahnpolitik Preußens entstanden. Neben dem einheimischen Kapital waren an der Finanzierung des Baus dieser Strecke die für die Entwicklung des weit angelegten Getreidehandels interessierten englischen Wirtschaftskreise beteiligt. Die letztgenannten haben zu ihrem Berater den ihnen gut bekannten und über örtliche Verhältnisse bestens informierten B. H. Strousberg ernannt, der später als Eisenbahnunternehmer und Spekulant berüchtigt werden sollte. Auch wenn er diesen Abschnitt nicht selber gebaut hat, so war dessen Bau für ihn bestimmt eine Art Test. Strousberg hatte die Gelegenheit, verschiedene von ihm neu eingeführte Handelspraktiken auszuprobieren, die er später erfolgreich bei zahlreichen von ihm bereits in eigener Regie gebauten Bahnstrecken einsetzen sollte. Die ambitionierten Pläne der zwecks Bau und Betrieb dieser Linie gegründeten Tilsit—Insterburger Eisenbahngesellschaft sahen vor, die Strecke bis zum Seehafen in Memel und weiter bis zum Übergang zu den Eisenbahnen Rußlands zu führen. Aufgrund der eingeschränkten Kapitalismöglichkeiten wurde der Bau einer kostenaufwendigen Brücke über die Memel bei Tilsit zu einem zunächst unüberwindbaren Hindernis. Diese Aufgabe hat der preußische Staat erst 1875 übernommen, nach dem siegreichen Krieg gegen Frankreich. Die von der Kriegsaufgabe stammenden Mittel erlaubten ebenfalls den Bau von der staatlichen, durch die Königliche Ostbahn betriebenen Verlängerung der Eisenbahnstrecke Insterburg—Tilsit nach Memel. Der wegen der widerwilligen Einstellung des Zarenstaates fehlende Anschluß an die russischen Eisenbahnen erzwang aber, daß die Rolle der Insterburg—Memeler Bahn sich nur auf die Erschließung eines kleinen, überwiegend landwirtschaftlich geprägten Gebietes einschränkte. Die private Tilsit—Insterburger Bahn erreichte nur mäßige Ergebnisse: ihre niedrige Rentabilität hatte zur Folge, daß ihre Teilhaber sie bereits seit Anfang der 70er Jahre des 19. Jhs. zu veräußern versuchten. Vollbracht wurde der Verkauf 1884 in Rahmen des von Bismarck angeregten Verstaatlichungsprozesses der privaten Eisenbahnlinien. Zukünftig sollte die Insterburg—Memeler Bahn dank der Entwicklung von Eisenbahnverbindungen von Insterburg und Memel zu einem Abschnitt einer großen internationalen Strecke, die die nördlichsten Gebiete des preußischen Staates bis hin zu Bajohren über die zentralen und westlichen Landesteile mit allen wichtigen Städten Europas verbinden sollte.