

STANISŁAW SCHWANN

## ROLA BUDŻETU PAŃSTWOWEGO W PRUSKIEJ POLITYCE KOLEJOWEJ W XIX WIEKU

Marks w znanym liście do Danielsona<sup>1</sup> z 10 IV 1879 roku, omawiając rolę i znaczenie kolejnictwa w gospodarce kapitalistycznej, wskazuje na fakt, że „towarzystwa kolejowe bogaciły się z pomocą rządów na koszt kas państwowych i rosły w ten sposób“. Jako przykład podaje Marks, że „w Stanach Zjednoczonych otrzymały one jako dodatek do zysków dużą część publicznych gruntów w podarku“. Chodzi tu o powierzchnię około 700 tysięcy km<sup>2</sup>, które przedsiębiorstwa te otrzymały bezpłatnie od władz państwowych w Stanach Zjednoczonych. To samo dotyczy Francji, gdzie, jak mówi Marks, wprowadzono system, który wydał koleje w ręce małej klikki arystokracji finansowej, zapewniając jej oprocentowanie z kasy państwowej. Podobna sytuacja była w Austrii i we Włoszech.

Marks nie wymienia tu Prus, przypuszczalnie dlatego, że zagadnieniem wykorzystania przez klasy rządzące środków budżetowych w dziedzinie kolejnictwa w Prusach zajmował się w tym czasie Engels, który napisał na ten temat artykuł do francuskiego pisma socjalistycznego „L'Egalité“<sup>2</sup>.

Zagadnienie wykorzystania zasobów budżetowych dla celów polityki kolejowej ma w Prusach swoją specyfikę. W Prusach, które nie przeżywały wielkich i zwycięskich rewolucji mieszczańskich, jak Anglia i Francja, walka burżuazji z junkierstwem po nieudanej próbie z 1848 r. nabiera cech zmagania ekonomicznych.

Kolejnictwo, owoc rozwoju technicznego XIX w., odegrało wielką rolę w rozwoju kapitalizmu. Było ono środkiem komunikacji odpowiadającym nie tylko nowoczesnym środkiem produkcji, lecz także dziedziną tworzenia się ogromnych spółek akcyjnych, co się wiąże z nie spotykaną do owego czasu koncentracją kapitałów. Marks zwrócił także uwagę na to, że powstanie sieci kolei żelaznych w krajach, gdzie kapitalizm był ograniczony w swym rozwoju, przyczyniało się do stworzenia w krótkim czasie kapitalistycznej nadbudowy i rozszerzenia się jej w skali nie pozostającej w żadnym stosunku do rozmiarów organizmu społecznego. Rozwój społeczny i polityczny w XIX w., spowodowany między innymi rozwojem kolejnictwa, przyspieszył na wschodnich terenach Prus rozkład dotychczasowych form gospodarki a na zachodnich ostateczny rozwój i przeobrażenie produkcji kapitalistycznej.

<sup>1</sup> List Marksa do N. F. Danielsona (Nikołaj-ona) z 10 IV 1879 r., K. Marks i F. Engels, Listy wybrane. Warszawa 1951, s. 418—424.

<sup>2</sup> Druga część artykułu Engelsa pt. „Le socialisme de M. Bismarck” dotyczy zagadnienia wykorzystania środków budżetowych państwa pruskiego na rzecz prywatnych przedsiębiorstw kolejowych. Artykuł ten ukazał się w „L'Egalité” w dniach 3 i 4 III 1880.

Rozwój stosunków między państwem a kolejnictwem w Prusach na tle udziału finansowego państwa przeszedł w przeciągu pół wieku znaczną ewolucję. Wielu autorów, zajmujących się rozwojem kolejnictwa pruskiego, począwszy od Schreiberna (1862), v. d. Leyen (1892) aż do G. Rehbein (1954)<sup>3</sup> starało się ustalić periodyzację tego rozwoju. Periodyzacje ich nie mogą jednakże znaleźć zastosowania w naszym ujęciu zagadnienia, gdyż nie są one ustalone pod kątem widzenia stosunku między budżetem a przedsiębiorstwami kolejowymi. Periodyzacja taka, którą chcę w dalszych rozważaniach przedstawić, powinna się obracać wokół trzech momentów przełomowych w historii rozwoju tych stosunków.

Pierwszym wydarzeniem przełomowym jest ogłoszenie aktów normatywnych w 1842 r., ustalających pewne formy korzystania ze środków budżetowych na rzecz prywatnych przedsiębiorstw kolejowych, co miało umożliwić później łatwiejsze ich upaństwowienie.

Drugim momentem zwrotnym to ogłoszenie ustawy o likwidacji funduszu kolejowego z 1857 r., co oznacza stwierdzenie wycofania się państwa z poprzedniej polityki i przejście na politykę popierania kolejnictwa prywatnego przy powolnej likwidacji państwowych linii kolejowych. Zwrot ten jest wynikiem wpływu coraz silniejszej i posiadającej większe znaczenie ekonomiczne burżuazji pruskiej.

Upaństwowienie kolejnictwa w latach 1879—1889 jest trzecim wydarzeniem w stosunkach budżetu i prywatnych przedsiębiorstw kolejowych, polegającym na uruchomieniu wielomiliardowych środków na wykupienie prywatnych linii kolejowych, tym razem jednakże w interesie burżuazji.

Rok 1890 można uważać za datę zakończenia upaństwowienia kolejnictwa pruskiego. Z tą chwilą przestaje istnieć również zagadnienie postawione na wstępie tj. wykorzystanie środków budżetowych na rzecz prywatnych przedsiębiorstw kolejowych, gdy chodzi o budżet państwowy. Jednakże zagadnienie będzie nadal istniało, a nawet jego doniosłość znacznie wzrośnie, jeżeli się je rozpatrzy z punktu widzenia wykorzystania środków budżetów samorządowych na rzecz wąskotorowych kolei, powstających głównie na terenach wschodnich Prus w celu ułatwienia zbywania produktów rolnych z gospodarstw junkskich, z czego skorzystało również chłopstwo. Nie jest to jednakże wykozystywanie funduszy budżetu państwowego, do którego ograniczamy nasz temat. Temat poza tym nie obejmuje takich zagadnień, jak akumulacja przedsiębiorstw kolejowych czy też udział kapitału międzynarodowego w pruskim kolejnictwie prywatnym ani kształtowania się taryf kolejowych w całym tym okresie, które wykraczają poza nasz temat i należą do gospodarki finansowej przedsiębiorstw.

#### 1. UDZIAŁ PUBLICZNYCH ŚRODKÓW FINANSOWYCH W INWESTYCJACH KOLEJOWYCH W PRUSACH AŻ DO AKTÓW Z 1842

Pierwsza linia kolejowa w Prusach była wprawdzie oddana do użytku dopiero 29 X 1838 r., ale dyskusje nad kolejnictwem jak też rozważania rządu trwały już od lat wielu. Ogólną tendencją rządu była niechęć do takich poczynań, zwłaszcza

<sup>3</sup> W. J. Carl Schmeidler, *Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens*, Leipzig 1871. — V. d. Leyen, *Preussische Eisenbahnen* w „Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens”, wyd. V. Röhl, tom VI. Wiedeń 1894, s. 2696—2708, gdzie też podana

cza gdy inicjatywa wychodziła od burżuazji. Dlatego też odmownie załatwiono podania o koncesje Fryderyka Lista, jak też burmistrza Magdeburga A. W. Frankego (w 1835 r.). W samym rządzie powstała w pewnej chwili myśl budowy państwowych linii kolejowych na zachodnich obszarach państwa. Takie linie kolejowe zamierzali finansować w r. 1832 pruski minister finansów Maassen i minister spraw wewnętrznych v. Schuckmann. Do wykonania tych zamiarów jednakże nie doszło z powodu braku środków budżetowych, a zaciągnięcie pożyczki państwowej było bardzo utrudnione przepisami o długach państwowych z 17 I 1820 r.<sup>4</sup> Ustawa ta bowiem wymagała zatwierdzenia zaciągania pożyczek państwowych przez stanowe przedstawicielstwo (*Reichsständische Versammlung*) które nie było w Prusach w ogóle zwołane. Na zasadzie tej ustawy odmówili przedstawiciele burżuazji w Landtagu westfalskim w 1832 r. udzielenia zgody na pożyczkę państwową na budowę kolei *Lippstadt—Minden*, przedstawiając wniosek, by raczej udzielić koncesji prywatnym przedsiębiorstwom. Wskutek nacisku burżuazji rząd udzielił kilku koncesji na budowę linii kolejowych na zachodzie Prus, oczywiście bez przyznawania jakiegokolwiek pomocy finansowej<sup>5</sup>. Wobec tego, że burżuazja dysponowała niewystarczającymi zasobami finansowymi, nie wszystkie koncesje mogły być wykorzystane, a państwowy bank pruski, tzw. *Seehandlung*<sup>6</sup>, działając z polecenia władzy państwowej, odmówił udzielenia tym koncesjonariuszom pożyczki. Na zachodzie więc Niemiec rozwój kolejnictwa rozpoczyna się na podstawie i przy pomocy środków burżuazji, natomiast władza państwowa niechętnie widziała tę inicjatywę, chociaż jej zbytnio nie przeszkadzała. Było to możliwe, ponieważ burżuazja ta, nie mogąc się wprawdzie równać pod względem bogactwa z angielską czy francuską, jednak, jak pisał Engels w „*Der Status quo in Deutschland*“ w 1847 r., zdołała wyprzeć w niektórych dzielnicach chłopskie lub małomieszczańskie stosunki patriarcalne, skoncentrować w pewnej mierze kapitały i stworzyć zaczątki proletariatu oraz zbudować dosyć znaczną sieć kolejową<sup>7</sup>.

Na zachodnich połaciach Prus ruszyło budownictwo prywatnych linii kolejowych, na wschodnich terenach szło to znacznie oporniej. Nieliczna i mniej zasobna w stosunku do zachodnich terenów burżuazja pozbawiona była więk-

została podstawowa literatura. — E. Rehbein, *Zum Charakter der preussischen Eisenbahnpolitik von ihren Anfängen bis zum Jahre 1879*, w „*Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen*”. Dresden, zeszyt 2/1954.

<sup>4</sup> *Verordnung wegen der künftigen Behandlung des gesamten Staatsschuldenwesens vom 17-ten Januar 1820* ogł. w *Gesetzsammlung für die königlich preussischen Staaten*, nr 2, s. 9. Czytamy tam: „*Sollte der Staat künftighin zu seiner Erhaltung oder zur Förderung des allgemeinen Besten in die Notwendigkeit kommen, zur Aufnahme eines neuen Darlehns zu schreiten, so kann solches nur mit Zuziehung und unter Mitgarantie der künftigen reichständischen Versammlung geschehen*”.

<sup>5</sup> Zostają wydane koncesje na linie *Amsterdam—Köln* (dekret królewski z 29 X 1832), *Elberfeld—Kemnade* (dekret król. z 1 IV 1832), *Antwerpen—Köln* (dekret król. z 5 XII 1832).

<sup>6</sup> *See-Handlungsgesellschaft*, założona w 1772 r., była państwowym bankiem pruskim. Nazwa pochodzi od celu, jakiemu służyć miał ten bank, a mianowicie: miał on „*uprawiać żeglugę morską pod pruską flagą*”, jak głosi dekret królewski Fryderyka Wielkiego.

<sup>7</sup> Fr. Engels, *Der Status quo in Deutschland*, praca napisana w 1847 r., ogłoszona w „*Marx-Engels Gesamtausgabe*”, t. 6. Berlin 1932, s. 237.

szych środków finansowych, gdyż przemysł i handel, jeżeli w ogóle istniały, były jeszcze w powijkach. Jedyne wyjątek na tych terenach stanowił Śląsk, gdyż posiadał przemysł górniczy i włókienniczy o dużych perspektywach rozwojowych, z możliwością handlu z polskimi prowincjami Rosji i Austrii. Dlatego też projekt „Regierungs- und Bauratha“ Krausego z 1828 r. budowy linii kolejowej z Wrocławia do granicy austriackiej przez Górnoszląskie Zagłębie Węglowe miał swoje pełne uzasadnienie. Ani ten, ani drugi jego plan budowy linii kolejowej, Małapanew—Opole nie został zrealizowany. Krause występuje w 1834 r. z ponownym projektem budowy linii kolejowej między Wrocławiem a Berlinem. Wraz z tym projektem powstaje w tym czasie cały szereg projektów linii kolejowych na wschodnich ziemiach pruskich. Ogólnie można stwierdzić, że na wschodnich połaciach Prus budownictwo kolejowe było sprzeczne z interesem junkierstwa, ponieważ odciągało ono siłę roboczą od pracy na roli i dlatego państwo stwarzało wszelkiego rodzaju trudności w powstawaniu kolejnictwa, aż do szykanowania komitetów założycielskich. Przykładem tego mogą być trudności wrocławskiego komitetu organizacyjnego kolei z Wrocławia na Górny Śląsk. Temu komitetowi odmówił minister Rother w d. 12 stycznia 1837 r. zezwolenia na wydrukowanie odezwy, a 14 czerwca ogłosili ministrowie spraw wewnętrznych i finansów „przestrożę“ do ludności, ażeby nie angażowała się w przedsiębiorstwach, którym nigdy nie będą udzielone zezwolenia na budowę kolei żelaznych<sup>8</sup>.

Wyrazem stosunku rządu do tych spraw były ustalone w 1836 r.<sup>9</sup> ogólne zasady udzielania koncesji kolejowych, skonkretyzowane w późniejszej ustawie o przedsiębiorstwach kolejowych z 3 XII 1838 r. Władza państwowa stoi w niej na stanowisku nieudzielania jakiegokolwiek pomocy przedsiębiorcom i zarazem w wyraźnej sprzeczności z interesami kapitalistów ustala w tej ustawie zasadę przymusowego wykupu danej linii po 30 latach eksploatacji drogą wpłaty 25-krotnej przeciętnej rocznej dywidendy ostatnich pięciu lat (§ 42, pkt 4<sup>10</sup>).

Faktem jest, że nie tylko te ostatnie dyspozycje, ale całokształt warunków udzielania koncesji nie odpowiadał interesom kapitalistów<sup>11</sup>. To powoduje, że

<sup>8</sup> Dr Honigmann, Denkschrift zur Feier des 25. Jahrestages der Eröffnung des Betriebes der Oberschlesischen Eisenbahn — 1867 r. Tam o ogłoszeniu z 14 VI 1837: „Durch welche (Bekanntmachung, przyp. mój St. S.) das Publikum auf die Täuschungen aufmerksam gemacht wurde, welche ihm aus Betheiligung an Eisenbahn-Unternehmungen, deren Ausführung weder überhaupt genehmigt, noch den auftretenden sogenannten Comité zugesichert sei, erwachsen konnten“. Cytowane wg W. F. Carl Schmeidler, *op. cit.*, Leipzig 1871, s. 35.

<sup>9</sup> *Kabinettsorder* z 11 VI 1836, pt. „Allgemeine Bedingungen, welche bei denjenigen Eisenbahnunternehmungen die für gemeinnützlich und zur Genehmigung geeignet befunden werden, den weiteren Verhandlungen zur Vorbereitung der Allerhöchsten Bestätigung der Gesellschaft und Ertheilung der Konzession zu Grunde zu legen sind“.

<sup>10</sup> *Gesetzsammlung* nr 35 z 1838, s. 505—516, Gesetz über die Eisenbahn—Unternehmungen vom 3 November 1838.

<sup>11</sup> Por. O. Schwarz i G. Strutz, *Der Staatshaushalt und die Finanzen Preussens unter Benutzung amtlicher Quellen*, tom I, księga VII, *Die Eisenbahnverwaltung*. Berlin 1901, s. 576, gdzie czytamy, że w ten sposób: „war somit nun auch eine gesetzliche Basis geschaffen, so fand das private Unternehmertum doch eben diese Basis nicht für seine Interessen so günstig gestaltet, wie es gehofft hatte“. Porównaj

mimo istnienia dużych zamierzeń rozbudowy kolejnictwa, w Prusach rozwija się ono w tym okresie bardzo powoli. Państwo oczywiście odmawia udzielenia pomocy przedsiębiorstwom kolejowym, które miały trudności finansowe, tak jak to miało miejsce z przedsiębiorstwem budowy reńskiej linii kolejowej (*Rhein—Weser Eisenbahnunternehmen*), która w 1840 r. zmuszona była do zlikwidowania się.

Na wprost ogromne trudności natrafiła budowa linii kolejowych we wschodnich połaciach Prus, np. linia Berlin—Szczecin, Berlin—Wrocław, a to głównie w zakresie zdobycia środków finansowych. Udzielenie definitywnych koncesji dla tych linii nastąpiło dopiero w 1840 i 1841 r.

Wobec braku pomocy finansowej ze strony państwa nie będzie nas dziwiło, że w 1841 r. w Prusach było oddanych do eksploatacji ogółem tylko 311,4 km linii kolejowych. wówczas gdy przyrost kolei w całych Niemczech był w tym początkowym okresie stosunkowo poważny, bo z 6 km w 1835 r. wzrosła ich sieć w 1840 r. do 468,9 km, a w r. 1843 — do 1.311,3 km, by w samym tylko 1846 r. powiększyć się o 1,153 km, a z końcem 1847 r. osiągnąć 4. 306,3 km<sup>12</sup>.

## 2. TENDENCJE KLASY RZĄDZĄCEJ DO UPAŃSTWOWIENIA PRYWATNEGO KOLEJNICTWA I ŻĄDANIA BURŻUAZJI UŁATWIEN I POMOCY FINANSOWEJ DLA NIEGO

Powolny, ale stały wzrost siły gospodarczej burżuazji zmusza państwo do wycofania się z polityki zwalczania kolejnictwa prywatnego, co wyraziło się w ustaleniu w 1842 r. nowych zasad finansowania kolejnictwa. Burżuazja domagała się rozwoju sieci kolejowej (która była jednym z warunków rozszerzenia się gospodarki kapitalistycznej. Kolejnictwo poza tym było źródłem wielkich dochodów, czego dowodem są bardzo wysokie dywidendy wypłacane przez przedsiębiorstwa kolejowe. *Signum temporis* jest bardzo duża liczba publikacji propagujących tego właśnie rodzaju przedsięwzięcia<sup>13</sup>.

Pierwszym krokiem ze strony państwa pruskiego w celu udzielenia nieznacznej pomocy finansowej dla kolejnictwa pod naciskiem burżuazji, był nakaz wydany w 1840 r. bankowi państwowemu, tj. *Seehandlung*, popierania niektórych przedsiębiorstw drogą zakupu akcji czy też udzielania pożyczek. Nastąpiło to w stosunku do *Berlin-Anhalter Eisenbahn*, która musiała mieć bardzo możnych protektorów, albowiem otrzymała pożyczkę w wysokości 400.000 talarów od *Seehandlung* obok zakupu akcji za 1.000.000 talarów. Ówczesny kryzys gospodarczy powoduje, że burżuazja niechętnie inwestuje swe własne środki w kolejnictwie, wobec tego zgłoszenia po pożyczki w *Seehandlung* stają się masowe

też: Schreiber, *Die preussischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staat 1834—1873*. Berlin 1874, s. 7. W. F. Carl Schmeidler, *Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens*. Leipzig 1874, s. 45.

<sup>12</sup> Dane wg dra G. Stürmmera, *Geschichte der Eisenbahnen*. Bydgoszcz 1872. Tabele na s. 54—55, oraz s. 58—59.

<sup>13</sup> Do takich należą wydane w Poznaniu: „Uwagi co do kolei żelaznej Wielkiego Xięstwa Poznańskiego Pana Naumann”: Poznań 1842 i „Kilka słów o kolei żelaznej Wielkiego Xięstwa Poznańskiego wraz ze zdaniem sprawy przez jednego z wysłanych do Berlina w tym celu”, Poznań 1842 r. (Przypuszczalny autor L. Engelmann).

i przekraczają znacznie jej możliwości. Pożyczki te wynosiły, jak później ogłosił to rząd, 55 milionów talarów<sup>14</sup>.

Mimo niemożności finansowania budownictwa kolejowego tylko z własnych zasobów była pruska burżuazja dosyć silna, ażeby nie dopuścić do powstania kolejnictwa czysto państwowego — tak jak w innych państwach niemieckich, np. w Brunszwiku, Hanowerze czy Austrii. Sprzeczne z sobą potrzeby burżuazji i klasy rządzącej doprowadzają do ustalenia takiej polityki kolejowej, która utrzymując inicjatywę kapitalistów w tej dziedzinie, daje zarazem możliwość korzystania w pewnej mierze z zasobów skarbowych państwa drogą udzielenia z jego strony gwarancji oprocentowania włożonego kapitału, jednakże przy utrzymaniu stałej groźby przymusowego wykupu linii kolejowych. Politykę tę potwierdził *Ständischer Ausschuss*, do którego rząd się zwrócił 18 X 1842 r. o jej zatwierdzenie. Stworzony mianowicie na podstawie rozporządzenia królewskiego (*Kabinettsorder* z 21 VI 1842 r.) *Ständischer Ausschuss* Landtagów poszczególnych prowincji, powołany został 18 X 1842 r. do Berlina, gdzie mu przedłożono trzy pytania wraz z memoriałem zawierającym projekt budowy ponad 1.200 km linii kolejowych kosztem 55 milionów talarów.

Były to następujące pytania:

- 1) Czy projekt ten odpowiada potrzebom kraju?
- 2) Czy jest pożądane popieranie wykonania tego projektu drogą udzielania gwarancji dotyczącej oprocentowania przez państwo?
- 3) Czy odpowiadałoby to interesom ogółu, gdyby ewentualne udzielenie gwarancji pociągnęło za sobą wyższą cenę soli?

Przedstawiciele burżuazji zgodzili się na ten projekt, ale dopiero wtedy, gdy rząd złożył kategoryczne zapewnienie, że rezygnuje w ciągu najbliższej przyszłości z budowy kolei państwowych<sup>15</sup>.

Jako wyraz uzgodnionych w ten sposób metod polityki kolejowej wydano 22 listopada 1842 r. rozporządzenie królewskie (*Kabinettsorder*), w którym ustalono, że rząd jest gotów udzielić dla niektórych linii kolejowych gwarancji oprocentowania zainwestowanych kapitałów.

Rozporządzenie ustala, że poparcie to będzie dotyczyło linii łączących Berlin z poszczególnymi prowincjami, prowincje między sobą oraz linie stwarzające połączenie Prus z zagranicą. Obciążenie, wynikające z tej pomocy dla budżetu, ustala się w maksymalnej wysokości 2 mln talarów, co powinno być pokryte z oszczędności budżetowych<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> O. Schwarz i G. Strutz, *op. cit.*, s. 578.

<sup>15</sup> Por. Schreiber, *Die preussischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staat 1834—1874*, s. 12.

<sup>16</sup> *Kabinettsorder* z 22 listopada 1842 r. nosi nazwę „wegen des verheissenen Steuer-Erlasses und über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahn Verbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie”. *Gesetzsammlung 1842*, nr 25, s. 307—309. Kolej dotyczy punkt drugi tego rozporządzenia. Co do gwarancji oprocentowania, to niektórzy z ówczesnych ekonomistów zdawali sobie sprawę z jej istoty. Otto Michaelis w „Eisenbahnaktionäre und Eisenbahninteressenten” z 1864 r. przedstawia istotę gwarancji oprocentowania i pisze, że państwo stosując ten środek: „so schafft er auf Kosten der Steuerzahler jenen Grundbesitzern (Michaelis zakłada, że akcjonariuszami są w pierwszym rzędzie właściciele terenów, przez które mają prowadzić tory przyszłej linii kolejowej) eine höhere Grundrente. Und wenn später ein Proudhon kommt und aus der Natur dieser, ohne eigne Auf-

Pomoc finansowa ze strony państwa została poza tym, czego nie ma w tym rozporządzeniu, rozszerzona przez uruchomienie środków banku państwowego, *Seehandlung*, który otrzymał nakaz udzielania pożyczek prywatnym przedsiębiorstwom kolejowym. Stworzona tymi pociągnięciami sytuacja przedsiębiorstw kolejowych wyglądała korzystniej niż dotychczas, toteż prywatne przedsiębiorstwa przystąpiły do budowy rządowym planem objętych linii, z wyjątkiem linii od Odry do granicy rosyjskiej i linii Wrocław-Poznań. Polityka ta nie oznaczała zupełnego poparcia poczynań burżuazji. Junkierstwo nadal będzie kosztem pieniędzy skarbowych budowało dla siebie ważne linie kolejowe i będzie myślało o wykupie prywatnych przedsiębiorstw kolejowych, chcąc wykorzystać postanowienia ustawy z 1838 r. Dowodem tego jest nakaz udzielony ministrowi finansów (*Kabinettsorder* z 28 IV 1843 r.) zarezerwowania z nadwyżek budżetowych sumy 6 mln talarów na finansowanie lub udział państwa w niektórych przedsiębiorstwach kolejowych w celu ich późniejszego wykupu. W ten sposób powstał fundusz kolejowy (*Eisenbahnfond*), który odegrać miał dużą rolę w zmaganiach między rządem a burżuazją. Faktycznie wykorzystanie zakupionych w tym czasie akcji (a były to dosyć poważne zakupy) będzie później stanowić przedmiot walki między rządem a burżuazją. W latach 1843—1847 gwarancja zysku udzielona przez państwo pruskie objęła kapitał w wysokości 31.650 t. talarów<sup>17</sup>, a za 6.164.000 talarów zakupiono z funduszu kolejowego akcje kolejowe, między innymi przedsiębiorstw *Köln-Minden*, Stargard-Poznań, Kolei Górnośląskiej, Kolei Dolnośląskiej (*Niederschlesisch-Märkische*)<sup>18</sup>. Zakup akcji kolei turyngskiej (*Thüringer Eisenbahn* i *Bergisch-Märkische*) na budowę linii z Halle do Cassel sfinansowano z zapisu Fryderyka Wilhelma III w kwocie

wendung und eignes Verdienst erworbenen Grundrente, dass „Eigenthum Diebstahl“ sei, so sind Staat und Grundeigner in grosser Verlegenheit, sie müssen den Mann im Interesse der „Heiligkeit des Eigenthums“ gefangen setzen, statt seine Sophismen zu widerlegen“. Wg Otto Michaelis, *Volkswirtschaftliche Schriften*, I tom: *Eisenbahnfragen, Handelskrisis von 1857*. Berlin 1873, s. 120.

<sup>17</sup> Udzielono gwarancji oprocentowania do 3 $\frac{1}{2}$ % następującym przedsiębiorstwom: *Köln-Mindener* dla 15 mln tal. akcji, Frankfurt-Wrocław — 10 mln tal., Kolejom Górnośląskim (*Oberschlesische Eisenbahngesellschaft*) 2,5 mln tal., kolei Starogardzko-Poznańskiej (5.000.000 tal.) i *Rheinische Eisenbahngesellschaft* (1.250.000 tal.), ogółem więc do końca 1847 r. udzielono gwarancji na 31.650.000 talarów kapitału akcyjnego.

<sup>18</sup> Statut *Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft* przewiduje w § 6 statutu udział państwa w 1/7 kapitału akcyjnego, co stanowiło 1.150.000 talarów. *Gesetzsammlung* 1843, nr 34, s. 375.

Uzupełnienie (*Nachtrag*) do statutu *Oberschlesische Eisenbahngesellschaft* z 27 III 1843 ogłoszony w *Gesetzsammlung* 1843, nr 26, s. 310, ustala w § 2 udział państwa w kwocie 343.000 talarów jako 1/7 kapitału inwestowanego w budowie linii kolejowej z Wrocławia do granicy rosyjskiej.

Koncesja dla *Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft*, ogłoszona w *Gesetzsammlung* 1844, nr 3, s. 24, przewiduje w §§ 9—12 formy przejścia przez państwo 1/7 akcji opiewających na 1.860.000 talarów.

Koncesja dla *Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft* ogłoszona w *Gesetzsammlung* 1844, nr 30, s. 315—332, przewiduje udział środków państwowych w wysokości 1 mln talarów w 4-milionowym kapitale akcyjnym przeznaczonym na budowę linii kolejowej z Elberfeldu do Dortmundu.

Statut *Stargard-Posener Eisenbahngesellschaft* zatwierdzony 8 III 1847, a ogłoszony w *Gesetzsammlung* 1847, nr 16, s. 177 i 178, przewiduje pokrycie przez państwo 1/7 kapitału akcyjnego. Udział państwa ustalono na 714.000 talarów.

810.000 talarów<sup>19</sup>. Poza tym udzielono szeregu drobnych, bezprocentowych pożyczek niektórym przedsiębiorstwom kolejowym<sup>20</sup>.

Ustosunkowanie się sfer rządowych do prywatnych przedsiębiorstw znajduje swój prawdziwy wyraz w zamierzonym sposobie wykorzystania funduszu kolejowego. Rząd wprowadził ogłosił, że nie będzie sprzedawał nabytych przez siebie akcji, ale z drugiej strony tworzy się z zainkasowanych z tych akcji dywidend fundusz na zakup znajdujących się na rynku akcji kolejowych, by powoli wejść w posiadanie prywatnych przedsiębiorstw. Następnym postanowieniem, wprowadzonym do statutów przedsiębiorstw kolejowych, sprzecznym z interesami przedsiębiorstw, było w wypadku korzystania przez przedsiębiorstwo z gwarancji oprocentowania, prawo państwa inkasowania na rzecz skarbu 1/3 zysku ponad 5% oprocentowanie kapitału akcyjnego. Ustalono tam również, że państwo bierze na siebie zarząd przedsiębiorstwa, w wypadku gdy dopłaty ze skarbu z tytułu gwarancji oprocentowania trwają ponad 5 lat po sobie następujących lub gdy jednoroczna wypłata z tytułu gwarancji wyniosła więcej niż 1 1/3% kapitału akcyjnego<sup>21</sup>.

Do innej kategorii środków stosowanych przeciw swobodnemu rozwojowi przedsiębiorstw kolejowych było zadekretowanie 25 V 1844 r. zakazu przyjmowania subskrypcji na akcje przedsiębiorstw kolejowych, mogło to mieć miejsce tylko za specjalnym zezwoleniem ministra finansów<sup>22</sup>. Zakaz ten wpłynął przyszcześnie na słaby udział kapitałów zagranicznych w tej dziedzinie produkcji w Prusach, udział ten znacznie się wzmógł po zniesieniu tego zakazu ustawą z 1. VI 1860 r.

W okresie od 1839 r. aż do szczytu kryzysu gospodarczego w r. 1847 rozwija się w Prusach spekulacja akcjami kolejowymi. Koleje bowiem, jak pisze w tym czasie Engels w artykule na temat konstytucji pruskiej w „The Northern Star“,

<sup>19</sup> Testament Fr. Wilhelma III obejmował zapis w wysokości 1 mln talarów na poparcie budowy połączenia kolejowego między wschodnimi a zachodnimi prowincjami Prus, które miało przechodzić przez Cassel. Z tego zapisu wykupiono za 810.000 mk akcji wymienionego przedsiębiorstwa, zgodnie z umową ogłoszoną w *Gesetzsammlung* 1944. s. 445 a podpisaną 19 IV 1844.

<sup>20</sup> Takie pożyczki otrzymały: *Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn* (granica heska — *Paderborn-Lippstadt*), kolej *Aachen-Düsseldorf* oraz *Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbach*. Pierwsze z nich otrzymało resztę legatu królewskiego w wysokości 190.000 talarów w 1846 r. *Gesetzsammlung* 1846, nr 23, s. 303.

<sup>21</sup> Postanowienia takie zawarte są w analogicznym brzmieniu we wszystkich statutach zatwierdzonych przedsiębiorstw kolejowych.

Np. w statucie *Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft* ogłoszonym w *Gesetzsammlung* 1844, nr 3, § 16, brzmią w sposób następujący: „Wenn der Reinertrag sich auf mehr als 5 Procent des Aktienkapitals beläuft, so fällt von diesem Überschusse über 5 Procent der dritte Theil dem Staate zu, um nach seinem Ermessen zur Ausgleichung etwa geleisteter oder künftig zu gewährender Zinszuschüsse (§ 17) oder zum Ankaufe von Aktien nach dem Tageskurse verwendet zu werden.“ § 76: „Sollte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zinsgarantie (§ 17) genötigt sein, in fünf auf einander folgenden Jahren einen Zuschuss zu leisten, oder sollte der Zuschuss in einem Jahre mehr als ein und ein halber Procent des nach § 9 resp. § 15 festgesetzten Aktien-Kapitals betragen, so steht demselben die Befugnis zu, die Administration und den Betrieb der Bahn... zu übernehmen...“

<sup>22</sup> *Gesetzsammlung* z 1844 r. nr 13, s. 117—118. Czytamy tam: „Niemand darf fortan ohne ausdrückliche Genehmigung Unseres Finanzministers Aktienzeichnungen für ein Eisenbahn-Unternehmen eröffnen oder Aktien Anmeldungen dafür aufnehmen. Wer dieser Bestimmung zuwiderhandelt, hat eine Geldbusse...“

dawały możliwość większych zysków niż inne gałęzie produkcji, tak iż kto tylko dysponował jakimkolwiek kapitałem, spekulował akcjami kolejowymi<sup>23</sup>.

W szczytowym okresie kryzysu gospodarczego z lat 1846—47 nastąpiło prawie zupełne zahamowanie dalszych inwestycji w kolejnictwie. Kryzys bowiem gospodarczy doprowadził do takiej sytuacji, że zabrakło kapitału do rozbudowy linii kolejowych nawet na zachodzie państwa, nie mówiąc o terenach wschodnich, gdzie nawet w okresie rozkwitu gospodarczego nie było chętnych do inwestowania swych środków.

W wyniku tej sytuacji nie mogły nawet powstać spółki akcyjne w celu budowy linii kolejowej łączącej Berlin z Prusami Wschodnimi, jak też Śląska z Poznaniem. Podobnie spółka akcyjna, która miała budować połączenie między Saarbrücken a granicą francuską, nie mogła przeprowadzić tej budowy mimo otrzymania w 1846 r. koncesji, a to z powodu niemożności znalezienia subskrybentów kapitału akcyjnego.

W tych latach kryzysowych zaprzestano wszelkich inwestycji kolejowych. Wówczas rząd pruski powziął zamiar zbudowania państwowej sieci kolejowej, finansując te inwestycje z pożyczek państwowych. Tym zamiarom ponownie stały na zawadzie przepisy, m. inn. ustawa z 1820 r. wymagająca zgody na zaciąganie pożyczek ze strony przedstawicielstwa stanowego (*Reichsstände*), które nie było jeszcze zwołane.

Pierwszą taką linię kolejową zamierzano zbudować wyraźnie w celach strategicznych i na korzyść wschodnio-pruskiego junkierstwa. Miała to być Kolej Wschodnia (*Ostbahn*) łącząca Berlin z Prusami Wschodnimi. Rząd przedstawił w kwietniu 1847 r. zjednoczonemu Landtagowi projekt finansowania tej kolei, której koszt przy rozpoczęciu tej trasy nie z Berlina (celem oszczędności), lecz od już istniejącej linii kolejowej Stargard-Poznań w pobliżu stacji Drezdenko (Driesen) wynosił 26,6 mln talarów. Landtag ten nie był już tradycyjnym powolnym narzędziem w ręku rządu: domagał się — przed wyrażeniem zgody na zaciągnięcie pożyczki — ustalenia form wglądu i kontroli ze swej strony nad jej ewentualnym wykorzystaniem.

Na takie ustępstwa rząd nie chciał się zgodzić i wobec tego Landtag odmówił udzielenia zezwolenia na zaciągnięcie pożyczki w dniu 8 VI 1847 roku — 369 głosami przeciw 179. Porażka była tym boleśniejsza dla rządu, że panująca oligarchia nie liczyła się z jej możliwością, czego dowodem było rozpoczęcie prac na Wiśle pod Tczewem w związku z budową mostu kolejowego, a nawet rozpoczęcie (w 1846 r.) budowy odcinka tej linii kolejowej (Malbork-Braniewo).

<sup>23</sup> „...and this general uneasiness was for a moment only interrupted by the railway speculation, which, within the last eight years, were started in Prussia. These speculations, by raising the value of ready money, increased the depreciation of stock in trade, and where themselves, on an average, not very profitable on account of the comparatively thin population and trade of the greater part of the country. They offered, however, a still better chance of profit than other industrial investments; and thus a very one who could dispose of some capital engaged in them. Very soon these speculations assumed, as usual a feverish character, and ended in a crisis which now for about, a twelve-month has oppressed the Prussian money markets”. „The Northern Star”, vol. X, z 6 III 1847, nr 489, s. 31, reprodukcja w „Marx-Engels Gesamtausgabe”, t. 6. Berlin 1932 r. s. 253—258. Artykuł ten Engelsa kończy się zdaniem: „The vengeance of Poland is drawing night!”

Budowy były finansowane z tzw. *Eisenbahnfond*, który wzrósł o dochody z posiadanych akcji kolejowych. Przystąpiono nawet do budowy odlewni i fabryki maszyn w Tczewie na potrzeby tej Kolei Wschodniej, finansując inwestycję z kredytów banku państwowego, tzw. *Seehandlung*.

Mimo odmowy zgody ze strony Landtagu król natychmiast wydał rozkaz rozpoczęcia budowy linii kolejowej od jej punktu wyjściowego w pobliżu Drezdenka, przeznaczając na to cały dochód funduszu kolejowego. Rozporządzenie królewskie w sprawie budowy Kolei Wschodniej ukazało się 14 VI 1848 r. Uzasadnienie budowy jest bardzo ciekawe, gdyż czytamy w nim, że kolej budowana jest dla zatrudnienia bezrobotnych. Uzasadnienie to miało bronić tę inicjatywę królewską przed ewentualnym atakiem parlamentu<sup>24</sup>.

Fundusz kolejowy był źródłem niewystarczającym, ponieważ budowa finansowana wszystkimi dochodami z tego źródła musiałaby trwać ponad 18 lat. Trzeba było się liczyć nawet z dłuższym terminem, ponieważ też i inne inwestycje, np. koleje na granicy francuskiej musiały być opłacane z tego samego funduszu. Konieczność wykonania tych inwestycji zaistniała już przedtem, a budowę ich nakazano drogą *Kabinettsorder* z 28 XI 1847 r.

Revolucja marcowa z 1848 r. doprowadziła do powstania reprezentacji parlamentarnej w Prusach, którą chciano wykorzystać dla realizowania już poprzednio zarysowujących się planów upaństwowienia kolejnictwa pruskiego. Wprawdzie minister finansów Dawid Hansemann nie mógł zrealizować swych zamierzeń, polegających na całkowitym upaństwowieniu kolejnictwa, niemniej przeto rząd wystąpił w 1849 r. z projektem ustawy zezwalającej mu na zaciągnięcie pożyczki 16 mln talarów na budowę kilku linii kolejowych, a przede wszystkim Kolei Wschodniej. Na nakłady te miały być ponadto zużyte 6 mln talarów z funduszu kolejowego.

Mimo wyrażonej zgody inwestycja Kolei Wschodniej nie odpowiadała interesom burżuazji, której przedstawiciele domagali się kontroli parlamentarnej nad jej trasowaniem i założeniem<sup>25</sup>. Jasne, że potrzebom burżuazji bardziej odpowiadała budowa linii kolejowych na trasach gospodarczo uzasadnionych, niż kolej wybitnie strategiczna i budowana w interesie wielkiej własności na wschodnich terenach Prus, zwłaszcza że w tym czasie nie było mowy o współpracy i popieraniu się wzajemnym burżuazji i junkierstwa pruskiego<sup>27</sup>.

Począwszy od tego okresu finansowanie budownictwa kolejowego z funduszy państwowych będzie dotyczyło linii mających znaczenie wojskowe, co było żądaniem junkierstwa, a co odpowiadało jego zamiarom agresywnym. Narzuca

<sup>24</sup> „Allerhöchster Erlass vom 14 VI 1848, den Bau der Eisenbahn zwischen Berlin und der Provinz Preussen von dem Anschlusspunkte an der Stargard-Posener Eisenbahn unweit Driesen bis Dirschau betreffend” zawarty jest w *Gesetzsammlung* z 1848 r. nr 25, s. 154. Czytamy tam, że z pracami „soweit als es zur Beschäftigung erwerbloser Arbeiter nothwendig wird, unverweilt fortgeschritten werde”.

<sup>25</sup> *Stenographische Berichte über die Verhandlungen der... einberufenen Kammern. Erste Kammer, IV tom, Berlin 1849, s. 1662—1672*. Por. też Fleck, *Studien zur Geschichte des preussischen Eisenbahnwesens* („Archiv für Eisenbahnwesen”, rocznik 1907, s. 760).

<sup>26</sup> Wyłącznie strategiczne znaczenie budowy tej linii kolejowej stwierdziło sprawozdanie Komisji Zgromadzenia Narodowego (por. *Stenographische Berichte*, IV tom. Berlin 1849, s. 1668—1669).

<sup>27</sup> Por. El. Rehbein, *op. cit.*, s. 58.

się tu analogia z budownictwem autostrad hitlerowskich, których rolę w umożliwieniu agresji potwierdziły późniejsze wypadki. W tym celu rząd pruski udzielił gwarancji dotyczącej oprocentowaniu dwu liniom kolejowym nad granicą francuską, *Düsseldorf-Aachen* i *Ruhrort-Crefeld* — *Kreis Gladbach*, a nawet państwo podjęło się doprowadzenia budowy tych linii do końca na koszt własny, gdyż z powodu kryzysu, lub jak to brzmi w umowach, „z uwagi na nie sprzyjające okoliczności“ przedsiębiorstwa przechodziły w zarząd państwowy<sup>28</sup>.

Państwo junkrów stara się w owym okresie polityki upaństwowienia dostać w swe ręce linie, wykorzystując postanowienia zawarte w zatwierdzonych statutach. Państwo miało prawo przejąć je w swój zarząd, w wypadkach gdy dopłata ze środków skarbowych z tytułu gwarancji oprocentowania trwała zbyt długo. W takich okolicznościach nastąpił wykup dolnośląskiej sieci kolejowej (*Niederschlesisch-Märkische Bahn*) obejmującej linie z Berlina do Wrocławia oraz kilka linii na Dolnym Śląsku. Przedsiębiorstwo to zostało upaństwowione po dopłacie ze skarbu przez dwa lata z tytułu gwarancji oprocentowania w 1848 r. 350.000, a w 1849 r. — 187.000 talarów. Zakup jej nastąpił w r. 1852<sup>29</sup>.

Również Kolej Stargardzko-Poznańska, po wykorzystaniu przez trzy lata gwarancji państwowej w wysokości 175.000 talarów (w latach 1848, 1849, 1850), państwo objęło w swój zarząd<sup>30</sup>. Zamiar definitywnego upaństwowienia tej linii nie został wówczas wykonany, a nawet następuje później jej reprivatyzacja (w 1865 r.). Stan posiadania państwa pruskiego w dziedzinie kolejnictwa kształtował się z końcem 1852 r. tak, że około 1.400 km było własnością państwa lub w zarządzie państwowym. Na drodze do rozszerzania stanu posiadania w dziedzinie kolejnictwa stał brak środków finansowych skarbu na inwestycje państwowe i na wykup prywatnych przedsiębiorstw kolejowych.

Rząd uważał, że znalazł drogę do zdobycia środków finansowych przez reaktywowanie do tego czasu nierealizowanych wymogów ustawy z 1838 r. o podatku kolejowym, obciążającym dochód wszystkich przedsiębiorstw kolejowych (chodzi tu o podatek — *Eisenbahnsteuer*) przewidziany w ustawie kolejowej z 1838 r. Działalność ich została wznowiona ustawą z 30 V 1853 r. Ustawa ta może być uważana za moment szczytowy w polityce przejścia transportu kolejowego przez państwo drogą jak najmniejszego wysiłku i obciążenia finansowego. Rozpoczynając dyskusję nad sprawozdaniem komisji w sprawie tego podatku przewodniczący Izby poselskiej określił go jako środek służący do wykupienia przedsiębiorstw kolejowych na rzecz państwa z ich własnych dochodów. Przy okazji zacytował wypowiedzi przedstawicieli rządu na zebraniu komisji parlamentarnej, gdzie wyraźnie została ujawniona polityka rządu. Przedstawiciele

<sup>28</sup> Objęcie przedsiębiorstw kolejowych zarządem państwowym odbyło się na podstawie umów identycznej treści. Pierwsza z nich, umowa z koleją *Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbach*, została zawarta 26 IX 1849, ogłoszona w *Gesetzsammlung* 1850, nr 12, s. 157—162. W § 1 czytamy, że umowa została zawarta „in Rücksicht auf die eingetretenen ungünstigen Zeitverhältnisse“. Umowa z koleją *Aachen-Düsseldorfer* została zawarta 29 IX ogłosz. w *Gesetzsammlung* 1850, nr 12, s. 162 i dalsze.

<sup>29</sup> Ustawa z 31 III 1852, nr 6, s. 89 i dalsze. Państwo zapłaciło 4% oprocentowaniem akcji.

<sup>30</sup> Kolej Stargardzko-Poznańska została przejęta w zarząd państwowy zgodnie z „Nachtrag“ do statutu ogłoszonym w *Gesetzsammlung* 1851, nr 26, s. 458.

ci oświadczyli, że celem ustawy z 1838 r. o przedsiębiorstwach kolejowych było znalezienie sposobu wykupu prywatnych przedsiębiorstw kolejowych, a koncesje wydawane były przedsiębiorstwom w tej właśnie intencji. Podatek, przewidziany wówczas, obecnie zaś wprowadzony, ma właśnie na celu sfinansowanie przez przedsiębiorstwa kolejowe ich wykupu przez państwo<sup>31</sup>.

Ustawa, mimo sprzeciwu przedstawicieli burżuazji, przyjęta została przez Izbę<sup>32</sup>.

Rząd poczynił też dalsze kroki do osiągnięcia zamierzonego celu; zaprzestano więc prawie zupełnie udzielania koncesji na budowę nowych linii kolejowych<sup>33</sup>, wstrzymano przy tym udzielanie gwarancji dotyczącej oprocentowania<sup>34</sup>.

Rozbudowa państwowej sieci kolejowej postępowała szybko. Do końca r. 1857 (12 X) ukończono odcinek Kolei Wschodniej (*Ostbahn*) aż do Malborka z mostami na Wiśle i Nogacie oraz odnogę tej linii Krzyż-Kostrzyn-Frankfurt n/Odrą, a także linię kolejową *Münster-Rheine-Osnabrück*. Państwo pruskie nabyło też linię *Münster-Hamm*, płacąc akcjonariuszom 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ową rentę państwową<sup>35</sup>, poza tym objęło w swój zarząd siedem dużych prywatnych przedsiębiorstw kolejowych w latach 1830—1855. W latach 1855—1857 udzielono tylko nielicznych koncesji już istniejącym przedsiębiorstwom na budowę linii kolejowych<sup>36</sup>.

Państwo nadal gwarantowało oprocentowanie poszczególnym przedsiębiorstwom czy kolejom, widząc w tym jedną z dróg objęcia w posiadanie tych linii. Do kolei, którym wówczas udzielono tej gwarancji, należała nowo koncesjo-

<sup>31</sup> Stenographischer Bericht über die Verhandlungen der... einberufenen Kamern. Erste Kammer, II tom, Berlin 1853. Sprawozdanie z 58 posiedzenia z 27 V 1853, s. 1031—1032. Komisja parlamentarna zastanawiała się: „ob es überhaupt noch an der Zeit sei, eine Abgabe den Eisenbahnen und zwar besonders zu dem Zwecke, um dadurch das Eigentum der Eisenbahnen gewissermassen aus der Tasche der Actionaire, aufzuerlegen. Die Vertreter der Regierung haben dagegen angeführt, dass man vor Erlass des Gesetzes vom 3 November 1838 schon der Meinung gewesen sei, dass der Staat die Eisenbahnen erwerben müsse und dass die Konzessionen nicht anders gegeben werden könnten, als entweder in der Art, dass der Heimfall der Bahnen nach einer gewissen Zeit die etwa auf 90 Jahre anzunehmen sei, geschehe, oder dass wie eben in dem gegenwärtigen Gesetz-Entwurfe vorgeschlagen wird, der Erwerb der Bahnen durch eine Abgabe erfolge, die zur Amortisation der Bahnen selbst verwendet wird”.

<sup>32</sup> Gesetzsammlung z 1853 r. s. 449, gdzie czytamy w § 6, że dochody z tego podatku mają: „behufs Amortisation der in dem Eisenbahnunternehmen angelegten Kapitalien in der Art verwenden, dass mittelst desselben Stammaktien der bezüglichen Gesellschaft im Wege des freien Verkehrs angekauft und die Zinsen und Dividenden, welche auf die angekauften Aktien fallen, zu gleichem Zwecke benutzt werden”.

<sup>33</sup> W latach 1853—1854 udzielono w pierwszym — 7 a w drugim — 2 koncesje kolejowe, wśród których znajdują się linie: *Schweidnitz-Reichenbach*, *Nicolai-Ratibor-Leobschütz*, *Breslau-Posen-Glogau*, z tym, że koncesje te otrzymały już istniejące przedsiębiorstwa.

<sup>34</sup> W latach 1853—1855 państwo udzieliło gwarancji dotyczącej oprocentowania tylko 2 liniom kolejowym, tj. obok linii *Breslau-Posen-Glogau*, jeszcze linii *Oberhausen-Arsheim*.

<sup>35</sup> Ustawa z 30 IV 1855, Gesetzsammlung 1855, nr 15, s. 251—252.

<sup>36</sup> Wśród tych koncesji udzielonych w r. 1856 znajdują się linie: *Stargard-Köslin-Kolberg*, *Oppeln-Tarnowitz*, a w 1857 r. *Posen-Bromberg*, ta ostatnia była zresztą jedyną koncesją wydaną w tym roku.

nowana linia Stargard-Koszalin-Kołobrzeg<sup>37</sup>. Udzielono też gwarancji dotyczącej oprocentowania na dodatkowe sumy inwestowane na kolei Wrocław-Poznań-Głogów<sup>38</sup>.

Z końcem 1857 r. stan kolejnictwa w Prusach przedstawiał się w sposób następujący: linie państwowe obejmowały 1.252,81 km, pod zarządem państwowym pozostawało 1.050,24 km, pod zarządem prywatnych linii kolejowych było 2.250,73 km. Gwarancją oprocentowania objętych było do końca 1857 r. 79.150.000 talarów kapitału spółek akcyjnych. Z tytułu gwarancji skarb wypłacił 2.161,421 talarów, ale na podstawie przepisów z tegoż tytułu wpłaty przedsiębiorstw z nadwyżek zysków wyniosły o 687.000 talarów więcej niż dopłaty ze strony państwa.

Udział środków budżetowych w nakładach kolejowych w tym czasie oraz ich stosunek do sum pochodzących ze środków własnych przedsiębiorstw kolejowych ilustrują następujące liczby. Do 1856 r. wydatki ze środków państwowych wynosiły 51.408.084 talarów, z czego 15.621.181 pochodziło z funduszu kolejowego. W ciągu 1857 r. suma ta, gdy chodzi o środki pochodzące z pożyczek państwowych, wzrosła o 14.500.000 talarów, co razem ze środkami wydatkowanymi z funduszu kolejowego stanowiło ok. 66.000.000 talarów. W tym samym czasie przedsiębiorstwa kolejowe zainwestowały 201.750.000 talarów, które pochodziły ze subskrypcji akcji na sumę 110.109.200 talarów, a reszta, tj. 91.640.800 talarów ze sprzedaży obligacji<sup>39</sup>.

### 3. WZROST ZNACZENIA EKONOMICZNEGO BURŻUAZJI POWODUJE ZMIANĘ POLITYKI KOLEJOWEJ I UMOŻLIWIA JEJ WYKORZYSTANIE ŚRODKÓW BUDŻETOWYCH NA CELE PRYWATNYCH PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH

Głęboki kryzys gospodarczy z 1857 r. wykazał rządowi, że wysokość dochodów budżetowych oraz stałość ich wpływów jest jak najściślej powiązana z życiem gospodarczym, w którym burżuazja zaczyna odgrywać coraz większą rolę. Proces zmiany stosunku sił społecznych w Prusach wyrażał się już w rewolucji z 1848 r., która, jak to stwierdzi Engels w swych wywodach o teorii władzy<sup>40</sup>, wstrząsnęła głęboko burżuazją niemiecką. Jak wiemy, po 1848 r., dzięki rozszerzeniu się rynku światowego i udziału w nim handlu niemieckiego, następuje szybki rozwój sił produkcyjnych w Niemczech. Materialne wzmocnienie burżuazji, które się w pełni ujawni przy końcu piętego dziesięciolecia, musiało znaleźć swoje odbicie również w zwiększeniu jej roli w państwie. Oczywiście już nie było mowy o rewolucyjnym przeciwstawieniu się junkierstwu, natomiast burżuazja mogła się domagać, mając nadzieję pewnego sukcesu, większych uprawnień w dziedzinie gospodarczej; mogła się domagać zmniejszenia ingerencji państwa wówczas, gdy ta sprzeczna była z jej interesami. Jest to okres, w którym następuje zbliżenie wzbogaconej burżuazji z junkierstwem, a nawet ściśle powiązanie arystokracji ze szczytami burżuazji.

<sup>37</sup> Ustawa z 15 V 1856, *Gesetzsammlung* 1856, nr 24, s. 346—352.

<sup>38</sup> Ustawa z 13 V 1857, *Gesetzsammlung* 1857, nr 29, s. 437.

<sup>39</sup> Por. O. Schwarz i G. Strutz, *Der Staatshaushalt und die Finanzen Preussens*, tom I, XII księga. Berlin 1901, s. 587.

<sup>40</sup> Fr. Engels *Über die Gewaltstheorie* w II t. Marx, Engels, Lenin, Stalin: *Zur Deutschen Geschichte*, s. 1054.

W tych okolicznościach staje się rzeczą zrozumiałą, że dalszego forsowania polityki upaństwowienia, wbrew interesom kapitalistów, państwo pruskie nie będzie mogło prowadzić.

Ta zmiana sytuacji znalazła swój formalny wyraz w ustawie z 21 V 1859 r. znoszącej odrębność finansową podatku kolejowego<sup>41</sup>.

Burżuazja od początku widziała w ustawie z 1853 r. posunięcie wyraźnie dla niej wrogie, zwłaszcza w tej części jej przepisów, według których rząd z osiągniętych dochodów dokonywał wykupu linii czy nawet całych przedsiębiorstw kolejowych. Ustawa z 1859 r. przewiduje anulowanie § 6 ustawy kolejowej z 30 V 1853 roku wraz z jego podstawą, tj. z §§ 39 i 41 Ustawy kolejowej z 3 XI 1838 r. W ten sposób dochody skarbowe z opłaty podatku kolejowego przestają tworzyć fundusz, a wchodzić będą w skład zwyczajnych dochodów budżetowych.

Anulowanie to oznaczało generalny odwrót od dotychczasowej polityki kolejowej. Państwo zaprzestało w zasadzie budowy kolei, zaniechało wykupu prywatnych przedsiębiorstw kolejowych. Kolejnictwo stało się terenem wyłącznej spekulacji burżuazji, do której umiała ona wciągnąć wielu członków arystokracji, jak się to później okaże.

Ze środków jednak budżetowych trzeba było dokończyć niektóre linie kolejowe, zwłaszcza te, co do których zobowiązywały rząd pruski traktaty zawarte z państwami obcymi. Np. w stosunku do Rosji istniało zobowiązanie doprowadzenia linii kolejowej aż do granicy w Ejdkunach<sup>42</sup>, gdy chodzi o Kolej Wschodnią, oraz doprowadzenia do granicy rosyjskiej kolei łączącej Toruń z Łowiczem<sup>43</sup>. Poza tymi pracami nie dokonywano przez kilka lat następnych (do roku 1852) żadnych poważniejszych inwestycji kolejowych.

Z polityki wykluczania inicjatywy prywatnej w dziedzinie kolejnictwa państwo pruskie przechodzi na płaszczyznę polityki daleko idącej pomocy państwowej, która obok udzielania hojną dłońią gwarancji dotyczącej oprocentowania kapitału spółek akcyjnych, teraz już — bez groźby praktycznej realizacji przepisów o wykupieniu takich linii — zastosuje udzielenie subwencji bezwrotnych. Gdy państwo wznowi swe inwestycje kolejowe, co nastąpi w r. 1861, będą one nadal bardzo nieznaczne. W 1862 r. finansuje z budżetu linię kolejową z Kohlfurtu do Wałbrzycha przez Jelenią Górę, a po 3-letniej przerwie następują w 1865 r. budowa linii Gdańsk—Nowy Port (Neufahrwasser)<sup>44</sup> i krótkie odcinki innych linii. Sprawa pokrycia kosztów inwestycji linii kolejowej z Gdańska do Nowego Portu oraz z Heppens do Oldenburga oraz 300 tys. talarów na dodatkowe koszty linii Berlin-Kostrzyn, razem 3.900.000 talarów, nabierze zasadniczego znaczenia i jej rozwiązanie będzie drogowskazem dalszej polityki kolejowej Prus.

Tymczasem powstały w Prusach pewne wydarzenia, które miały zaważyć na tej polityce kolejowej. W 1861 r. wstąpił na tron pruski po śmierci Fryderyka Wilhelma IV jego brat Wilhelm I. O królu tym piszą historycy burżuazji, że

<sup>41</sup> Gesetz wegen Abänderungen des Gesetzes vom 30 V 1853 betreffend die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe, z 21 V 1859, ogłoszono w *Gesetzsammlung* 1859, nr 17, s. 243.

<sup>42</sup> Ustawa z 10 V 1858, *Gesetzsammlung* 1858, nr 29, s. 270.

<sup>43</sup> Ustawa z 2 VII 1859, *Gesetzsammlung* 1859, nr 28, s. 365.

<sup>44</sup> Ustawa z 24 IX 1862, *Gesetzsammlung* 1862, s. 317. Przewidziany koszt budowy wynosił 11.400.000 talarów. Budowy linii kolejowej *Danzig- Neufahrwasser* dotyczy ustawa z 26 V 1865, *Gesetzsammlung* 1865, nr 24, s. 557.

zainauguował liberalną erę w Prusach, tj. okres większych praw i swobód dla burżuazji. Faktycznie jednak swobody i prawa burżuazji zostały przez niego uznane tylko w dziedzinie gospodarczej, natomiast był on, tak jak i jego zmarły brat, wrogiem przyznawania jakiegokolwiek roli politycznej burżuazji, zgadzając się jednak wraz z junkierstwem na swobodny rozwój kapitalizmu prywatnego, co znalazło swój wyraz w powyższej ustawie z 1859 r., która praktycznie przekreślała rozwój państwowego kolejnictwa. Dodać trzeba, że polityka ta była realizowana już od 1858 roku, gdy Wilhelm I został regentem. Na tym tle staje się zrozumiałe zatwierdzenie przez pruską Izbę Posłów wniosku o faktycznym zakresie dalszego budowania państwowych linii kolejowych, zezwalającego na to tylko w wyjątkowych wypadkach, co umożliwi nieskrępowany rozwój inicjatywy kapitalistów w tej dziedzinie<sup>45</sup>.

Wracając do sprawy finansowania w 1865 r. wyżej wymienionych linii kolejowych z Gdańska do Nowego Portu oraz z Heppens (Wilhelmshaven) do Oldenburga (razem około 60 km), stwierdzić trzeba, że rząd zamierzał zastosować dotychczasowy system finansowania, tzn. drogą zaciągania pożyczki. Na to jednak nie zgodził się Landtag, uważając, że nadarza się okazja do ostatecznego zlikwidowania funduszu kolejowego, który istniał jeszcze w postaci zakupionych w swoim czasie akcji przedsiębiorstw kolejowych na zasadzie § 6 ustawy z 30 V 1853 roku. Akcje, znajdujące się w ręku państwa, przedstawiały wartość nominalną 2.870.000 talarów, ale ich wartość giełdowa była znacznie większa, przekraczała bowiem 5 mln talarów<sup>46</sup>.

Landtag uchwalił sprzedaż tych akcji dla sfinansowania inwestycji kolejowych. Ustępstwa rządowi służy jeszcze dalej, gdyż w lecie 1866 r. rząd z własnej inicjatywy zaproponował Landtagowi zatwierdzenie sprzedaży już nie akcji, ale całych linii kolejowych<sup>47</sup>. Transakcja ta nie uzyskała zatwierdzenia z powodu konfliktu między rządem a parlamentem, jak też zmian terytorialnych, powstałych na skutek aneksji Hanoweru, Hesji elektorskiej i Hessen-Nassau w wyniku zwycięskiej wojny z Austrią.

Rząd więc nie tylko że sprzedawał akcje znajdujące się w jego posiadaniu, zamierzał zbywać całe linie kolejowe, a nawet przystąpił w 1865 r. do likwidacji swych uprawnień wynikających ze statutów przedsiębiorstw kolejowych, tj. prawa ich wykupu.

W październiku 1862 roku tekę prezesa rady ministrów objął Bismarck. Znany

<sup>45</sup> Tekst tej rezolucji uchwalonej w 1862 r. brzmi: „Es wird die Erwartung ausgesprochen 1. dass die Königliche Staatsregierung den eigenen Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch den Staat künftig nur noch da für zulässig erachten werde, wo dies durch allgemeine politische Rücksichten oder durch die besonderen Verhältnisse der einmal bestehenden Staatsbahnen vollständig und unzweifelhaft gerechtfertigt ist. 2. dass die königliche Staatsregierung durch eine von allen monopolistischen Rücksichten freie Politik bei Konzessionierung von Privatbahnen, sowie durch eine Rechte und Pflichten der Eisenbahngesellschaften völlig sicherstellende Reform des Eisenbahngesetzes vom 3 November 1838 den Unternehmungsgeist von Eisenbahnbauten entfesseln werde”. Stenographische Berichte... Haus der Abgeordneten, Erste Kammer, Berlin 1862, 32 posiedzenie z 31 VII 1862, s. 1062.

<sup>46</sup> Według Schwarz i Strutz, *op. cit.*, s. 589.

<sup>47</sup> Chodziło o linie Warburg-Hamm, Hamm-Münster, Münster-Rheine, Salbergen-Osnabrück i Altenbecken-Holzminden, wszystkie wchodzące w skład Kolei Westfalskiej.

konflikt konstytucyjny<sup>45</sup> między królem a parlamentem w sprawie trzyletniej służby wojskowej, trwający przez lata 1861—1866, zmusił go do zdobycia środków finansowych, niezależnych od parlamentu, który stale odmawiał zatwierdzenia budżetu. Gdy Izba Posłów odmówiła zwiększenia podatków na cele zbrojeniowe, Bismarck sięgnął do sprzedaży uprawnień państwa dotyczących wykupu przedsiębiorstw kolejowych. Udało mu się faktycznie sprzedać w r. 1865 rezygnację z tego przywileju państwowego w stosunku do świetnie prosperującej kolei Köln-Minden za 13 mln talarów<sup>46</sup>. Następna jednak próba zdobycia większej ilości środków finansowych w tym okresie, gdy dla Bismarcka zdobycie niezależnych od parlamentu źródeł dochodu było kwestią życiową, mianowicie próba sprzedaży części państwowych Kolei Westfalskich (*Westfälische Bahn*) za 40 milionów talarów w tymże roku (1865) prywatnej spółce akcyjnej *Bergisch-Märkische Eisenbahn*, największemu prywatnemu przedsiębiorstwu kolejowemu, nie udała się. Izba Posłów odmówiła kategorycznie wyrażenia zgody na tę transakcję nie dlatego, iżby była przeciwna zmniejszeniu się zasięgu państwowych linii kolejowych, ale z powodów taktycznych. Byłoby to zbyt wielkim sukcesem Bismarcka, który mając tak duże dochody, mógłby dalej rządzić bez budżetu.

Kilka lat trwający konflikt między rządem, a raczej między królem pruskim a Izbą Posłów miał dodatni wpływ na rozwój prywatnych przedsiębiorstw kolejowych, ponieważ rząd musiał w tym czasie ograniczyć bardzo poważnie inwestycje w tej dziedzinie, a zarazem iść na rękę prywatnej inicjatywie<sup>50</sup>.

Wygrana wojna z Austrią i jej sojusznikami w 1866 r. wywarła pewien wpływ na pruską politykę kolejową. Przyrost terytorialny Prus objął królestwo hano-werskie, gdzie istniała sieć wyłącznie państwowa, w pozostałych zaś przyłączonych terytoriach były zarówno linie państwowe, jak i prywatne. Linie państwowe miały taki układ, że przedtem istniały trzy odrębne nie połączone ze sobą

<sup>45</sup> Fr. Engels w ten sposób przedstawia genezę konfliktu konstytucyjnego (*Verfassungs-Konflikt*) między rządem a przedstawicielstwem burżuazji — Izba Posłów. Wstąpienie na tron Wilhelma I wiąże się z „nową erą w Prusach”, która polegała na tym, jak pisze Engels, że król zezwolił burżuazji być znowu liberalną. Za to musiała jednakże burżuazja zapłacić: „Die Armeeeorganisation sollte der Preis sein, mit dem die liberalen Bourgeois die neue Ära bezahlten. Die Regierung verlangte damit nur die Durchführung der allgemeinen Wehrpflicht bis zu dem Grad, der uns 1816 üblich gewesen. Vom Standpunkt der liberalen Opposition liess sich dagegen absolut nichts sagen, das nicht ihren eignen Phrasen von Preussens Machtstellung und deutschem Beruf ebenfalls ins Gesicht geschlagen hätte. Die liberale Opposition knüpfte aber an ihre Bewilligung die Bedingung der gesetzlichen zweijährigen Maximaldienstzeit. Dies war an sich ganz rationell, es frug sich aber, ob diese zu erzwingen sei, ob die liberale Bourgeoisie des Landes bereit sei, für diese Bedingung bis zum äussersten, mit Gut und Blut einzustehen. Die Regierung beharrte fest auf drei Dienstjahren, die Kammer auf zwei: der Konflikt brach aus. Und mit dem Konflikt in der Militärfrage wurde die äussere Politik wieder entscheidend, auch für die innere” (Fr. Engels, *Die Rolle der Gewalt in der Geschichte — Gewalt und Ökonomie bei der Herstellung des neuen Deutschen Reichs* (znane także pt. *Über die Gewalttheorie*) wg tekstu w *Marx-Engels-Lenin-Stalin: Zur deutschen Geschichte*, T. II, Berlin 1954, s. 1869).

<sup>46</sup> Engels pisze do Marksa o tym w liście z 7 VIII: „Hast Du Bismarck neusten Kniff gesehen, sich Geld zu verschaffen? Er hat der Köln-Mindener Eisenbahn, die gegen Staatszinsengarantie dem Staat des al pari — Aufkaufs bewilligt hatte (die Aktien von 100 Taler stehen über 200 Taler jetzt), für 13 Millionen Taler dies Recht verschachert...”.

<sup>50</sup> Porównaj dr Elfriede Rehbein, *op. cit.*, s. 61.

sieci kolejowe, a mianowicie na wschodzie sieć wschodnia ciągnąca się do granicy rosyjskiej, koleje na Dolnym Śląsku, koleje w Saarze oraz w Westfalii, długość linii we wschodnich połaciach Prus wynosiła 1.354 km, kolej w Saarze — 134,7 km, a westfalskie — 307,1 km. Sytuacja ta, jak już widziliśmy, stanowiła wynik pewnego konkretnego rozwoju ekonomicznego oraz ekonomicznego powiązania tych ziem. Linie kolejowe, uzyskane w drodze zdobyczy terytorialnych w r. 1866, umożliwiają połączenie tych członów w jedną, jednolitą sieć państwową. Tak więc państwowe linie kolejowe wzrosły głównie dzięki zdobyciom terytorialnym, gdy własne inwestycje dały nieduży przyrost ze znanych nam powodów. Zresztą główne źródło finansowania inwestycji kolejowych, tzw. *Eisenbahnfond*, przestało istnieć, a wydatki w tej dziedzinie pokrywane były z budżetu poprzez ministerstwo finansów, tak jak wszystkie inne inwestycje państwowe.

W tym czasie kolejnictwo prywatne przeżywa okres dużego rozwoju. Sieć linii prywatnych wzrasta w okresie 1860—1866 z 2.910,63 do 3.841,44 km. Rozwój kapitalistycznej gospodarki odzwierciedlała się nie tylko w tym wzroście liczbowym, wystąpiła bowiem po raz pierwszy w Prusach inna cecha tej gospodarki, mianowicie koncentracja przedsiębiorstw kolejowych. W latach 1858—1866 łączy się szereg odrębnych przedsiębiorstw. Tak więc spółka akcyjna *Bergisch-Märkische Eisenbahn* nabywa (1863—1865) przedsiębiorstwa *Steele-Vohwinkel* (*Prinz Wilhelmsbahn*), *Aachen—Düsseldorf*, *Viersen—Venlo* oraz *Ruhrort—Crefeld—Kreis Gladbach*; spółka akcyjna *Rheinische Bahn* kupuje w 1857 r. linie kolejowe: *Bonn—Köln* i *Bonn—Holandseck*, a w roku 1860 łączy się ze spółką akcyjną *Köln—Crefeld*.

Kolej *Magdeburg—Halberstadt* nabywa w r. 1863 kolej *Magdeburg—Wittenberg*, w r. zaś 1865 następuje połączenie Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Bahn*) z Koleją Stargardzko-Poznańską (*Stargard—Posener Eisenbahn*).

Dalszym charakterystycznym zjawiskiem jest udział w przedsiębiorstwach kolejowych kapitału angielskiego. Wszystkie 4 nowe przedsiębiorstwa kolejowe, które w tym okresie tworzą się w Prusach, z przeważającym udziałem kapitału angielskiego<sup>51</sup>. Przypuszczam, że wiąże się to w pewnej mierze ze zniesieniem w 1860 roku ustawy z 1844 utrudniającej w znacznym stopniu zagraniczne subskrypcje akcji kolejowych. Nowe te przedsiębiorstwa otrzymują koncesje na następujące linie: *Ostpreussische Südbahn*, *Pillau—Königsberg—Prostken* (w 1862 r.) *Tilsit—Insterburg* (w 1863 r.), *Köln—Soest* (w 1863 r.) oraz *Breslau—Görlitz* (w 1864 r.)

Nowa sytuacja odbiła się również w dziedzinie udzielania państwowych gwarancji oprocentowania zainwestowanego kapitału. Po ustawie z 1859 r. pierwszym przedsiębiorstwem zgłaszającym się po gwarancję państwową była strategicznie ważna *Rhein—Nake Bahn*, która w 1858 r. z braku kapitału stanęła wobec groźby wstrzymania prac w wyniku szalejącego wówczas kryzysu gospodarczego. W r. 1859 rząd zaproponował Landtagowi pruskiemu udzielenie gwarancji zysku w wysokości 4 i  $\frac{1}{2}$ % na pożyczkę 6 mln talarów. Propozycja ta uzyskała zgodę Izby Posłów, natomiast Izba Panów (*Herrenhaus*) odmówiła swej aprobaty. Ale w rok później dała się ta Izba przekonać, że trzeba burżuazji w niektórych sprawach, zwłaszcza nie decydujących o władzy, iść na rękę

<sup>51</sup> Porównaj Schwarz i Strutz, op. cit., s. 591.

i *Rhein—Nahebahn* otrzymała gwarancję dotyczącą oprocentowania pożyczki ze strony państwa<sup>52</sup>, a nawet dodatkową gwarancję na pożyczkę<sup>53</sup>. Także inne linie kolejowe otrzymały w tym czasie takie gwarancje<sup>54</sup>. Ogółem stan kapitału, którego oprocentowanie zagwarantowało państwo, wynosił z końcem 1860 r. — 134.751.980 talarów. Do przedsiębiorstw korzystających z tych gwarancji należały głównie linie kolejowe wschodnie jako mniej rentowne<sup>55</sup>.

Do r. 1866 skarb państwa wypłacił jako dopłatę z tego tytułu 10.767.640 talarów, a dochody z tytułu „superdywidend“ wynosiły 11.368.949 talarów, tak iż skarb miał z tego nawet zysk. Przy tym się okazało, że do najbardziej dochodowych przedsiębiorstw kolejowych, według wpłat superdywidend, należały obok kolei Kolonia—Minden (6.810.296 talarów wpłaty superdywidendy) Kolej Górnośląska (wpłata wynosiła z tego tytułu talarów 4.339.749), a nawet Stargard—Poznań (wpłata 52.755 talarów). W ten sposób budżet spełniał w pewnej mierze funkcję regulatora zysków w kolejnictwie, przerzucając część z nich osiągniętych głównie na zachodzie Prus na pokrycie niedoborów powstałych w przedsiębiorstwach kolejowych na wschód od Łaby. Nową zupełnie formą popierania rozwoju kolejnictwa, odpowiadającą jak najbardziej interesom burżuazji, było wprowadzenie bezzwrotnych subwencji państwowych. Po raz pierwszy otrzymała taką subwencję w 1863 r.<sup>56</sup> *Bergisch—Märkische Eisenbahn* na budowę linii *Ritterhausen—Lennep—Remscheid* — w wysokości 200.000 talarów. Również inne przedsiębiorstwa (głównie w Prusach Wschodnich) otrzymały w latach następnym takie subwencje, aczkolwiek nie odegrały one większej roli w budżecie państwa. Przyrost linii kolejowych w wyniku wojny z Austrią był bardzo poważny, wynosił bowiem ok. 1.275 km, co jak widzieliśmy, umożliwiło połączenie rozszereżonych linii kolejowych z państwową siecią kolejową. Mimo jednak rozszerzenia się zasięgu i znaczenia państwowej sieci kolejowej nie można stwierdzić żadnych zmian w polityce kolejowej Prus, ponieważ nie leżało to w interesie klas rządzących, a stosunek do gospodarczych żądań burżuazji był ze strony rządu jak najbardziej pozytywny. Tymczasem burżuazja nabierała wiary w rządy Bismarcka. Ogromny rozwój materialny burżuazji przyciągał do spekulacji również chłopstwo, nie mówiąc o arystokracji, która sama zaczyna coraz częściej spekulować na giełdzie<sup>57</sup>.

W latach 1865—1869 udzielono ogółem 23 nowych koncesji kolejowych na

<sup>52</sup> Ustawa z 16 IV 1860, *Gesetzsammlung* 1860, nr 13, s. 172.

<sup>53</sup> Ustawa z 22 V 1861, *Gesetzsammlung* 1861, nr 18, s. 235.

<sup>54</sup> Tak np. 22 V 1861 otrzymała taką gwarancję kolej *Angermünde—Stralsund* z odnogami *Pasewalk—Stettin* i *Züsow—Wolgast*, *Gesetzsammlung* 1861, nr 18, s. 235.

<sup>55</sup> Od r. 1860 do 1866 państwo wypłaciło dopłaty z tytułu gwarancji oprocentowania w pierwszym rządzie kolejom *Deutz—Giessen* (2.197.000 tal.) *Stargard—Köslin—Kolberg* (2.164.000 tal.) oraz Kolei Pomorskiej (*Vorpommersche Bahn*).

<sup>56</sup> Ustawa z 5 VI 1863, *Gesetzsammlung* 1863, nr 24, s. 461.

<sup>57</sup> K. Marks pisze w 1859 r. w „*New York Tribune*” (nr 5548 z 1 II 1859 r.) w artykule „*Sytuacja w Prusach (6)*”: „*Die Sucht reich zu werden, vorwärtszukommen, neue Gruben zu erschliessen, neue Fabriken zu errichten, neue Eisenbahnen zu bauen und vor allem Geld in Aktiengesellschaften zu investieren... wurde zur Leidenschaft des Tages und ergriff alle Klassen vom Bauern bis zum Fürsten...*” — wg tekstu w *Marx—Engels—Lenin—Stalin: Zur deutschen Geschichte*. T. II, s. 684.

około 2.500 km<sup>58</sup>. Prawie wszystkie te linie budowane były przez kapitał prywatny, ale tym razem bez gwarancji oprocentowania ze strony państwa, w wyniku dużej płynności rynku pieniężnego, na którym, jak widzieliśmy, wszyscy chcieli inwestować swe kapitały, nie tylko burżuazja. Państwo buduje na zachodzie kraju tylko kilka uzupełniających linii, na wschodzie zaś linie czysto strategiczne<sup>59</sup>. Na te cele zezwoliła ustawa z 12 II 1868 r. zaciągnąć pożyczkę w wysokości 40 milionów talarów.

Z państwowej gwarancji oprocentowania skorzystały dwie większe linie kolejowe: Koszalin—Gdańsk oraz Poznań—Toruń—Bydgoszcz<sup>60</sup> oraz kilka pomniejszych.

Tym razem korzystały z niej przede wszystkim pomorskie linie kolejowe, a superdywidendy wpływały z eksploatacji linii *Köln—Minden*, górnośląskich i Stargard—Poznań. W marcu 1869 r. zlikwidowano odrębność funduszu gwarancyjnego, włączając jego wydatki i dochody do ogólnych wydatków i dochodów państwa. Subwencje bezzwrotne stosowane były w niewielkim rozmiarze.

#### 4. GENEZA ORAZ KONSEKWENCJE BUDŻETOWE WIELKIEJ AKCJI UPAŃSTWOWIENIA KOLEI (1879— 1889)

Wybuch wojny z Francją wstrzymał oczywiście inwestycje kolejowe, zarówno prywatne jak i państwowe. W r. 1870 udzielono tylko 4 koncesji i wszystkie jednemu przedsiębiorstwu<sup>61</sup>, państwo natomiast zbudowało nieduży odcinek 3-milowy z Hanau do Offenbach<sup>62</sup>.

Zakończenie wojny i porażka Francji przyniosły ogromne zmiany w gospodarce Niemiec. Miliardy z odszkodowań francuskich wojennych omal że nie zrujnowały Niemiec, pisze Engels. Wydawane rozrzutnie, miliony wpadały do rąk finansjery, która zaczęła nimi spekulować na giełdzie.

Berlin przypominał Paryż w okresie największego rozkwitu oszust finansowych *Crédit mobilier*. Powstał prawdziwy wyścig w zakładaniu spółek akcyjnych, banków, instytucji kredytowych, przedsiębiorstw kolejowych, fabryk wszelkiego rodzaju, stoczni, spółek spekulujących nieruchomościami, i innych przedsiębiorstw, które stanowiły tylko pozór dla bezwstydných operacji giełdowych. Upozorowane społeczne potrzeby handlu, komunikacji, spożycia itd. słu-

<sup>58</sup> Udzielono w tym czasie dużo koncesji na linie na wschodnich terenach Prus, a mianowicie: 1. Poznań-Toruń z odgałęzieniem z Inowrocławia do Bydgoszczy. 2. Wrocław-Kłodzko — granica austriacka wraz z linią Koźle-Nysa-Kamienica. 3. Legnica-Zielona Góra-Czerwieńsk. 4. Poznań-Frankfurt n. O.-Gubin. 5. Koszalin-Słupsk. Pierwsze 2 koncesje otrzymała Kolej Górnośląska (*Oberschlesische*), trzecią koncesję otrzymała spółka akc. *Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn*, piątą *Berlin-Stettiner* (wg Schwarz i Strutz, *op. cit.*, s. 597).

<sup>59</sup> Były to połączenia Torunia z Olsztynem i Wystruciem, oraz Pily z Tczewą przez Chojnice, dalej ułożenie drugiego toru na linii Kolei Wschodniej (*Ostbahn*).

<sup>60</sup> Pierwsza otrzymała gwarancję 3 i  $\frac{1}{2}$ % oprocentowania od kapitału 10 mln tal. ustawą z 15 III 1867 r., *Gesetzsammlung* 1867, nr 30, s. 457, a druga ustawa z 11 III 1868 r. gwarancję 4% oprocentowania od 15 mln talarów, *Gesetzsammlung* 1868, nr 22, s. 270.

<sup>61</sup> Otrzymała je *Bergisch-Märkische Eisenbahn*, wszystkie na zachodzie Prus.

<sup>62</sup> Ustawa z 8 III 1871 r. *Gesetzsammlung* s. 154, nr 8.

żyły za płaszczyk dla nieokiełzanej potrzeby hien giełdowych, by miliardy pracowały, dopóki je miano w rękę — kończy ten opis Engels<sup>63</sup>.

Obok zmian gospodarczych zaszły też zmiany polityczne, zmieniła się rola Prus w Niemczech, to znaczy i rola junkierstwa w nowym cesarstwie niemieckim.

Junkierstwo dąży do przepojenia Niemiec duchem pruskim i doprowadza do zgłoszenia przez rząd Landtagowi na sesji 1872/73 r. wielkiego planu rozwoju pruskich kolei państwowych. Plan przedłożony obejmował wydatkowanie ogółem 120 milionów talarów na budowę szeregu linii kolejowych, z których najważniejszą była linia łącząca Berlin z Wetzlarlem, co umożliwiałoby bezpośrednie połączenie Berlina z Alzacją i Lotarynią. Wydatki te miały być pokryte z francuskich odszkodowań wojennych oraz z pożyczki państwowej.

W uzasadnieniu ustawy rząd podnosił, że istnieje niebezpieczeństwo, iż prywatna sieć kolejowa rozrośnie się niewspółmiernie szybciej od państwowej. Istotnie po zakończeniu działań wojennych liczba zgłoszeń po koncesje kolejowe wzrosła w niebywały sposób. W związku z tym rząd widzi potrzebę rozbudowy swej sieci dla zapewnienia jej rentowności. W uzasadnieniu tej ustawy czytamy, że państwo „...jako właściciel czy współwłaściciel głównych linii kolejowych będzie wywierało decydujący wpływ na koleje prywatne i wpłynie regulująco na ich rozkłady jazdy, taryfy, jak też na tworzenie i rozwój kolejnictwa w ogóle“. To formalne uzasadnienie, powtarzane przez autorów burżuazyjnych, nie podaje faktycznych powodów tego bądź co bądź nagłego zwrotu w polityce państwowej. Również autorzy marksiści nie znaleźli dotychczas jakiegoś wnikliwszego wytłumaczenia tego zjawiska.

Przypuszczam, że klika rządząca, mimo wszystko nie identyfikująca swych celów i interesów z burżuazją pod wpływem „deszczu milionów“, chciała pokazać swą siłę w stosunku do własnej burżuazji, a przez rozbudowę rozległej sieci kolejowej przeprowadzić polityczno-wojskową penetrację nowego cesarstwa. Taka była sytuacja przy wniesieniu ustawy pod dyskusję w styczniu 1873 roku. Miała ona wywołać, jak się rząd spodziewał, szeroką dyskusję nad polityką kolejową Prus na arenie Izby Posłów.

Dyskusja objęła znacznie szersze od zamierzonych kręgi, jej punktem kulminacyjnym stały się rewelacje posła Laskera<sup>64</sup> na posiedzeniu Izby Posłów

<sup>63</sup> Fr. Engels, *Der Sozialismus des Herrn Bismarck*, w *Marx-Engels-Lenin-Stalin, op. cit.*, t. II, s. 1010: „Von einer Regierung von Emporkömmlingen in einen emporgekommenen Reich mit vollen Händen verschwendet, fielen die Milliarden der Hochfinanz in die Hände, die sich beeilte, sie fruchtbringend an der Börse anzulegen. In Berlin feierten die schönsten Tage des *Crédit mobilier* ihre Auferstehung. Um die Wette gründete man Aktien und Kommanditgesellschaften, Banken Effekten und Bodenkreditanstalten, Gesellschaften zum Bau von Eisenbahnen, Fabriken aller Art, Werften, Gesellschaften zur Spekulation in Immobilien und andere Unternehmungen, deren industrielles Äußere nur ein Vorwand zu schamlosester Börsenspekulation war. Der angebliche öffentliche Bedarf des Handels, des Verkehrs, des Konsums usw. diente nur zur Bemäntelung des zügellosen Drangs der Börsenhyänen, die Milliarden arbeiten zu lassen, solange man sie in den Händen hielt“.

<sup>64</sup> Edward Lasker (1829—1884) był posłem wybranym przez okręg wyborczy Jarcin, jako młodzieniec brał udział w ruchu demokratycznym we Wrocławiu, w parlamencie popierał politykę Bismarcka, był działaczem partii narodowo-liberalnej. Tekst wystąpienia Laskera p. w „*Stenographische Berichte über die Verhandlungen*

w dn. 14 stycznia 1873 r. na temat „grynderstwa“ w kolejnictwie. Krytyka działalności ówczesnego ministra handlu hrabiego v. Itzenplitz w dziedzinie wydawania koncesji kolejowych była druzgocąca. Lasker udowodnił na podstawie dokumentów, że przy udzielaniu koncesji nie brano pod uwagę potrzeby czy pożytku danej linii, lecz decydującą rolę odgrywały osobiste stosunki petentów, najczęściej osób wysoko postawionych. Lasker wymienił cały szereg przedstawicieli arystokracji oraz wysokich urzędników, którzy za odpowiednie wynagrodzenie w gotówce lub akcjach wyrabiali koncesje kolejowe.

Rewelacje Laskera dotyczyły w zasadzie koncesji trzech linii kolejowych: należących do przedsiębiorstw: *Berliner Nordbahn* (Berlin—Neustrelitz—Stralsund). *Pommersche Centralbahn* (Falkenburg—Konitz) Wrocławsko-Warszawskiej Kolei (Poln. *Wartenberg* [Syców] — granica pruska).

Bismarck, który początkowo w liście do Izby Posłów twierdził, że wszelkie „rewelacje są zmyśnione“, wycofał się dosyć szybko wobec konkretnych dowodów. Ustalona przez Izbę Posłów komisja potwierdziła zarzuty Laskera<sup>65</sup>, stwierdzając zarazem, że wśród aferzystów znajdowali się członkowie najwyższej arystokracji, jak książę Biron von Kurland<sup>66</sup> (Linia Wrocławsko-Warszawska), książę Putbus<sup>67</sup>, landrat Wagner, inicjator spekulacji z *Pommersche Centralbahn*. Gdy ogłoszono wyniki (r. 1874) tych badań, nie czyniły one już takiego wrażenia, jak w styczniu 1873 roku, ponieważ masowe bankructwa w jesieni 1873 ujawniły jeszcze bardziej niesamowite spekulacje. W tym czasie po „czarnym piątku“ giełdy berlińskiej zaczęły bankrutować jeden po drugim banki, przedsiębiorstwa przemysłowe i kolejowe. Dymisja dotychczasowego ministra handlu v. Itzenplitz oraz stworzenie *Reichseisenbahnamt*<sup>68</sup> (Urząd kolejowy Rzeszy) były natychmiastowymi konsekwencjami rewelacji Laskera.

*Reichseisenbahnamt*, powołany do życia ustawą z 27 VI 1873 r. miał za zadanie koordynację i kontrolę nad kolejnictwem całej Rzeszy Niemieckiej, a jego jedynym czynem, jak pisze Engels<sup>69</sup>, było podwyższenie taryf o 20%, albowiem

der... einberufenen Kammern. Haus der Abgeordneten“, I Band, Berlin 1873, s. 536—539. Lasker zamierzał poprzeć przez swe rewelacje zamiar upaństwowienia kolei głosząc: „Das preussische Eisenbahn-Gesetz vom Jahre 1838 hat diesen Gedanken völlig klar ausgesprochen, ich hätte sehr gewünscht, wir wären bei dieser Politik geblieben und wären nicht zum Theil durch Finanzverhältnisse gezwungen, einen anderen Weg einzuschlagen“.

<sup>65</sup> Ogłoszono jako: Bericht der Spezialkommission zur Untersuchung des Eisenbahnkonzessionswesens, w Sammlung sämtlicher Drucksachen des Hauses der Abgeordneten aus der XII. Legislatur — Periode, 1 Session, 1873—74. T. I, nr 11 Berlin 1874.

<sup>66</sup> Ks. Biron v. Kurland otrzymał między innymi dzięki poparciu hr. Berga w Petersburgu koncesję na kolej z Oleśnicy (Oels) do Łodzi lub Kalisza. Procesował się on z użytkownikami tej koncesji o 100.000 nie wypłaconego honorarium, por. s. 60—70 wyżej wspomnianego Bericht der Spezialkommission zur Untersuchung des Eisenbahnkonzessionswesens.

<sup>67</sup> Ks. Putbus otrzymał za koncesję na *Nordbahn* honorarium 180.000 talarów w gotówce, a 120.000 talarów w akcjach tej *Nordbahn*. Por. s. 79 powyższego Bericht der Spezialkommission... z 1874 r.

<sup>68</sup> Ustawa Rzeszy (Reichsgesetz) z 27 VI 1873 „Reichsgesetzblatt“ 1873, nr 18, s. 164—165.

<sup>69</sup> Fr. Engels, Le socialisme de M. Bismarck (Der Sozialismus des Herrn Bismarck) w „L'Égalité“ z 3 i 24 III 1880 r. — tłumaczenie w Marx-Engels-Lenin-Stalin: Zur deutschen Geschichte. Berlin 1954, s. 1009—1011.

właśnie dziedzina taryf, zwłaszcza ich gmatwanina była nie na rękę niemieckiemu przemysłowi, który popierał w zasadzie wszelkie poczynania ujednolicenia i zjednoczenia Niemiec w jeden jednolity organizm gospodarczy.

Szalejący kryzys gospodarczy w 1873 r. przynosił ze sobą ogromne osłabienie całego życia gospodarczego, tak iż zgłoszenia po nowe koncesje były bardzo rzadkie. Tak w 1873 r. udzielono tylko 10 koncesji, przy czym tylko jedna łączyła się z powstaniem nowego przedsiębiorstwa kolejowego, w 1874 r. nadano 8 koncesji, a w 1875 r. zaledwie cztery<sup>70</sup>, zresztą większość tych koncesji pozostała tylko na papierze i roboty nie zostały rozpoczęte. Natomiast państwowe inwestycje kolejowe były w tych latach bardziej liczne<sup>71</sup>, aczkolwiek nie wynikały jeszcze z jakiegoś planu. Państwo zakupiło zbankrutowaną kolej pomorską (*Pommersche Centralbahn*), której budowę trzeba było zakończyć, zakupiło też *Berliner Nordbahn* (222,5 km), która również zbankrutowała. Koszt tych inwestycji i zakupów wyniósł około 200.000.000 marek i pokryty został pożyczką. Państwo wykazało też inicjatywę z okazji subskrypcji kapitału akcyjnego nowej prywatnej inwestycji kolejowej, *Berliner Stadtbahn*, gdy ze środków budżetowych pokryło 21 mln marek z 48-milionowego kapitału akcyjnego.

Jak w poprzednich okresach, tak i w tych latach państwo udzieliło szeregu gwarancji dotyczących oprocentowania oraz kilku bezzwrotnych subwencji.

Dopłaty skarbowe z tytułu poprzednio udzielonych gwarancji, w związku z kryzysem gospodarczym, wzrosły z 1.743.145 marek w r. 1870 do 6.177.049 marek w r. 1874<sup>72</sup>; zmalały też dochody z tytułu superdywidend, aczkolwiek dochody z tego tytułu w pierwszych latach wyrównywały z pewną nadwyżką późniejsze niedobory z okresu kryzysu.

Kryzys gospodarczy zmienił w dość zasadniczy sposób stosunek samej burżuazji do prywatnego kolejnictwa. Przedsiębiorstwa kolejowe przestały dawać, tak jak poprzednio, wysokie dywidendy, raczej przeciwnie, stały się mało zyskownymi, a najczęściej deficytowymi przedsiębiorstwami, których akcje miały kurs bardzo niski, a więc trudno było nawet upłynnić zainwestowany w nich zamrożony kapitał.

Z drugiej strony, z punktu widzenia wielkiego kapitału ujednolicenie zarządzenia i taryf było stanowczo korzystne. Bismarck, dążąc przy tym do osiągnięcia swych celów politycznych, mianowicie stworzenia jednolitej Rzeszy, proponuje, po uprzednim zapewnieniu sobie poparcia burżuazji<sup>73</sup> w marcu 1876 r. stworzenie kolejowej sieci Rzeszy drogą sprzedaży Rzeszy wszystkich państwowych sieci kolejowych w Niemczech. Parlament pruski zatwierdza ten projekt, udzielając rządowi pełnomocnictw<sup>74</sup> w sprawie przekazania wszelkich własności

<sup>70</sup> Wschodnich terenów Prus dotyczy w 1873 r. koncesja Gliwice—Opole dla *Oberschlesische Eisenbahngesellschaft*, oraz *Altwasserfriedland* — granica Państwa dla *Breslau—Schweidnitz Freiburg Gesellschaft*, w 1874 r. — *Cottbus* (Chociebuż) — *Frankfurt a. O.* dla *Cottbus Grossenhainer*.

<sup>71</sup> Między innymi zatwierdzono budowę linii kolejowych: Jabłonowo—Grudziądz —Laskowice, Rokietnica—Piła—Białogard—Darłowo i Słupsk, te dwie ustawą z 17 VI 1874. *Gesetzsammlung* 1874, nr 19, s. 256.

<sup>72</sup> Dane wg Schwarz i Strutz, *op. cit.* s. 606.

<sup>73</sup> Por. E. Rehbein, *op. cit.* s. 69 i 70, jak też tam wskazane artykuły z „*Berliner Actionair*” czy też „*Preussische Jahrbücher*”, poparcie wyraził też „*Deutscher Handelstag*”.

<sup>74</sup> Ustawa z 4 IV 1876, *Gesetzsammlung*, 1876. s. 161.

państwa pruskiego w dziedzinie kolejnictwa Rzeszy. Projekt Bismarcka nie uzyskał jednak poparcia państw zasiadających w Bundesracie, które w nim widziały jeszcze jedną próbę scentralizowania dziedziny działalności państwowej i poddania tą drogą całego kolejnictwa pod kontrolę Prus, podejrzewając, że Prusy chcą uzupełnić swoją, tj. państwową sieć kolejową kosztem innych.

Poważną rolę odgrywały również zastrzeżenia natury finansowej. W większości państw dochody z własnych linii kolejowych stanowiły poważne pozycje budżetowe, które w ten sposób musiałyby być oddane Rzeszy<sup>75</sup>.

Ogólny nastrój był raczej przeciwny projektowi Bismarcka, mimo prób uzasadnienia go przez różnych polityków i ekonomistów<sup>75</sup>. Niektóre państwa odmówiły kategorycznie przyjęcia projektu, np. Bawaria, Saksonia, a nawet w samym rządzie pruskim, jak się skarżył później Bismarck, nie było jedności. Te okoliczności zadecydowały o nieprzyjęciu propozycji pruskiej. Już w uzasadnieniu ustawy z 4 czerwca 1876 roku przewidywał Bismarck, że na wypadek gdyby z takich lub innych względów nie mógł być przyjęty plan stworzenia kolejnictwa Rzeszy, Prusy przystąpią do rozszerzenia i konsolidacji swego własnego stanu posiadania. Końcowy ustęp tego uzasadnienia zawiera niedwuznaczną groźbę, że w wypadku pełnego rozwoju pruskich kolei państwowych ich przewaga może się stać odczuwalną także poza granicami samych Prus na pozostałych terenach Rzeszy<sup>76</sup>.

Rząd pruski, nie czekając na los przedłożonego projektu, który, jak to wykazywały odgłosy prasy i dyskusje w Landtagach, mógł być tylko nieprzychylny dla niego, przystępuje do działania. W tym samym więc roku wykupuje kilka linii kolejowych, a w 1878 r. przejmuje pod swój zarząd linie: *Stargard—Köslin—Colberg* oraz *Köslin—Danzig*. Zakup linii kolejowych nie był jeszcze planowym posunięciem na drodze polityki upaństwowienia, gdyż zakupione linie stanowiły część zamierzonej i rozpoczętej już budowy linii *Berlin—Wetzlar*.

W r. 1878 sytuacja w kolejnictwie pruskim kształtowała się w ten sposób, że tylko 30% linii kolejowych stanowiło własność państwową, 20% zaś znajdowało

<sup>75</sup> Por.: V. Böhmert, *Enquête über die Reichs-Eisenbahnfrage*, Leipzig, 1876. Kleinschrod, *Zum Verständnis des Berliner Reichs-Eisenbahnprojekts*, Leipzig 1879, B. Walcher, *Zur Orientierung über die Reichs-Eisenbahnfrage*. Berlin, 1876.

<sup>76</sup> Ustawa jest ogłoszona w *Gesetzsammlung* 1876, nr 14, s. 161. Uzasadnienie zaś w *Sammlung sämtlicher Drucksachen des Hauses der Abgeordneten aus der XII Legislatur-Periode, III Session 1876*, tom II. Berlin 1876, nr 135. Na s. 16 czytamy: „Würden die vorbezeichneten Bestrebungen der Regierung Preussens wegen Übertragung des Preussischen Eisenbahnbesitzes auf das Reich an dem Widerspruch massgebender Organe des Reiches scheitern, so könnte es nicht zweifelhaft sein, dass alsdann Preussen selbst an die Lösung der gedachten Aufgaben mit voller Energie heranzutreten und vor Allem die Erweiterung und Konsolidation seines eigenen Staatsbahnbesitzes als das nächste Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben würde. Der Rücksichten, welche Preussen gegenüber seinen Bundesgenossen obliegen, wäre Genüge geschehen, und nichts würde entgegen stehen, der nachteiligen Zersplitterung des Eisenbahnwesens und dem Überwiegen der Privateisenbahnindustrie selbständig entgegenzuwirken. Dass durch die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnbesitzes, durch die volle Entfaltung des in dem Besitze und der Verwaltung desselben liegenden Einflusses das Übergewicht der mit den Preussischen Bahnen verknüpften Interessen über die Grenzen des Preussischen Staatsgebietes hinaus sich fühlbar machen würde, wäre eine wahrscheinliche Folge der alsdann von der Preussischen Eisenbahnpolitik notwendig einzuschlagenden Richtung”.

się pod zarządem państwowym, tak iż stosunek między państwowymi a prywatnymi liniami kolejowymi kształtował się bardziej niż na początku lat sześćdziesiątych na niekorzyść kolejnictwa państwowego.

Zasadniczy przewrót w tej dziedzinie nastąpił w r. 1878, gdy nowy minister handlu, Maybach, przedstawił jesienią Landtagowi do zatwierdzenia ustawę dotyczącą zakupu przez państwo kilku prywatnych przedsiębiorstw kolejowych („Gesetz betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat“). Ustawa ta przewidywała zakup 3.382 km linii kolejowych znajdujących się w eksploatacji i 162 km linii będących w budowie. Uzasadnienie ustawy brzmiało bardzo prosto: „Obecny stan kolejnictwa w państwie pruskim wymaga upaństwowienia kolejnictwa”<sup>77</sup>. Ustawa powyższa została przyjęta przez Landtag 28 grudnia 1879 roku<sup>78</sup> i jest pierwszą w całej serii po sobie przez wiele lat następujących ustaw o wykupie całej szerokotorowej sieci prywatnych linii kolejowych.

Jakie były powody przystąpienia do radykalnej polityki upaństwowienia kolejnictwa w Prusach? Nie ulega wątpliwości, że wielką rolę odegrały motywy dochodowe, Bismarck bowiem liczył na to, że kolejnictwo stanie się, obok coraz bardziej rozbudowywanych pośrednich podatków na artykuły masowej konsumpcji, jak: nafta, sól, cukier, kawa, tytoń itd., dalszym, wydatnym źródłem dochodów skarbu pruskiego. Innym momentem, wynikającym z uzasadnienia pierwszej ustawy upaństwowiającej szereg linii kolejowych z 1879 r., jest i to, że upaństwowienie kolejnictwa stało w ścisłym związku ze zmianą polityki handlowej Bismarcka. Bismarck bowiem przechodził w tych latach z pozycji wolnego handlu na politykę ochrony celnej, czego się domagała burżuazja. Efektywność polityki ochrony celnej była w pewnym sensie zależna od regulacji taryf kolejowych, ponieważ istniała możliwość osłabienia działania tej taryfy przez politykę taryfową prywatnych linii kolejowych. Taryfa kolejowa mogła popierać przewóz towarów zagranicznych lub utrudniać zbyt towarów krajowych<sup>79</sup>.

<sup>77</sup> Schwarz i Strutz, *op. cit.*, s. 610 cytuje: „Die gegenwärtige Lage des Eisenbahnwesens im Preussischen Staate erfordert die Durchführung des Staatbahnsystems”.

<sup>78</sup> *Gesetzsammlung*, 1879, nr 46, s. 635.

<sup>79</sup> W punkcie c) uzasadnienia ustawy z 20 XII 1879 r. czytamy w tym względzie: „Eine erhöhte Bedeutung für das öffentliche Interesse gewinnt die Tarifstellung der Eisenbahnen durch den engen Zusammenhang, in welchem die Wirkung derselben im ausländischen Verkehr mit der inländischen Zollpolitik steht... Wenn der staatliche Schutz des Inlandes durch direkte Belastung der ausländischen Konkurrenz mit Schutzzollabgaben als gerechtfertigt anerkannt wird, um so zweifelloser ist dann die Gewährung dieses Schutzes durch den Ausschluss einer Entlastung jener Konkurrenz mittelst niedriger Auslandstarife gerechtfertigt. Hier kann sich die Gewährung dieses Schutzes nicht bloß auf das arbiträre Ermessen, ob die Tarifstellung im einzelnen Falle der inländischen Produktion schädlich sei, beschränken, vielmehr hat dieselbe die positive Aufgabe, zu verhindern, dass nicht die Wirkung der Schutzzolle durch Frachtermässigungen für die zollpflichtigen ausländischen Waaren aufgehoben oder beeinträchtigt werde. Dem Staate erwächst sonach die besondere Pflicht die Zollpolitik gegen eine lediglich auf das eigene Erwerbsinteresse abzielende Tarifstellung der Eisenbahn zu schützen. Eine solche, in die Interessen und die freie Disposition der Eisenbahnverwaltungen tief eingreifende Beschränkung kann an sich nicht befremdlich erscheinen, wenn man erwägt dass die Eisenbahnen als öffentliche Wege soweit dem freien Privatbetriebe überlassen werden können, als es das öffentliche Interesse gestattet, und dass eine Schutzzollpolitik,

Wielki przemysł niemiecki domagał się kategorycznie od rządu przejścia do polityki ochrony celnej, a to z powodu ciągle jeszcze działających skutków ciężkiego kryzysu z lat 1873—74. Poza tym przemysł domagał się eliminacji obcej konkurencji, nowa więc polityka handlowa zgodna była z interesami burżuazji.

Niemniej ważną była ta zmiana polityki również dla junkierstwa. Ciężki kryzys agrarny, który ogarnął całe Niemcy, a zwłaszcza wschodnie połacie Prus, związany był m. inn. z rozwojem transportu światowego, dzięki czemu rynek europejski zalany był tanimi produktami rolnymi, co stwarzało coraz większą groźbę dla istnienia junkierstwa. Bismarck musiał pomóc tej klasie, z której sam wyszedł i na której opierało się państwo pruskie<sup>80</sup>. Tak więc nowa polityka handlowa miała być ochroną dla przemysłu krajowego i rolnictwa, dając mu możliwość utrzymania wysokich cen na swe wyroby w samych Niemczech i konkurowania przy pomocy cen niskich, na rynkach zagranicznych. Polityka ta miała zapewnić dalsze panowanie klas wyzyskujących kosztem wyzyskiwanych.

Tak wyglądają ogólnoeconomiczne powody zakrojonej na wielką skalę polityki upaństwowienia kolejnictwa. Powody te znajdują w Prusach rozmaite sformułowanie we wszystkich pracach, a jest ich bardzo dużo, dotyczących tego zagadnienia. Istnieje jednakże autor, który zamierzał opracować to zagadnienie w sposób odmienny i wykazać inne powody, które odegrały ważną, o ile nie najważniejszą rolę. Autorem tym był Engels, który jako stały bywalec giełdowy, świetnie zorientowany w zakulisowych machinacjach giełdowych, rozumiejący sens klasowy, zdecydował się przeciwdziałać ogólnoeuropejskiej opinii przekonywanej przez Bismarcka, że upaństwowienie kolei w Prusach jest realizacją „prawdziwego socjalizmu”. Prace, przedsięwzięte przez Engelse, nie zostały dotychczas wydobyte z zapomnienia, co chciałbym uczynić obecnie.

Engels napisał i ogłosił w 1880 r. artykuł w języku francuskim pod tytułem „Socjalizm pana Bismarcka”, który w głównej mierze dotyczył upaństwowienia kolejnictwa, poza tym zamierzał opracować na ten temat większą pracę, jak to wynika z korespondencji jego z Edwardem Bernsteinem.

Celem Engelsa było zwrócenie uwagi na jeden ważny powód upaństwowienia, a mianowicie konkretny interes burżuazji, ściślej biorąc wielkiej finansjery w otrzymaniu zwrotu kapitału z funduszy państwowych zainwestowanych w kolejnictwie. Okoliczności, które wskazał Engels, były dotychczas pomijane we wszystkich, a bardzo licznych dziełach tak historyków, jak i ekonomistów burżuazyjnych, a nawet w opracowaniach dokonanych w Niemieckiej Republice

welche im überwiegenden öffentlichen Interesse geboten und gesetzlich sanktionirt ist, alle diejenigen Beschränkungen in dem Betriebe und der Verwaltung der Eisenbahnen gerechtfertigt erscheinen lässt, welche die Durchführung derselben erfordert. Ob dagegen eine solche Beschränkung mit Erhaltung eines selbstständigen Privatbetriebes der Eisenbahnen vereinbar ist — ob andererseits der Staat in der Lage sein wird, eine dem Zollschatz des Staates zuwiderlaufende Begünstigung des Transportverkehrs seitens der Eisenbahnen wirksam zu hindern, würde die weitere Frage sein, deren Entscheidung der Zukunft vorbehalten bliebe”. Wg Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der I Session der 14 Legislaturperiode 1879—1880, tom I, Berlin 1880, załącznik nr 5, s. 59.

<sup>80</sup> Brodnitz, Bismarcks national-ökonomische Anschauungen, s. 99 wg S. Rehbein, op. cit. s. 74.

Demokratycznej. Tłumaczyć to sobie można tym, że oba źródła, w których Engels wyraził swe poglądy, zostały niedawno ogłoszone<sup>81</sup>. Engels zwraca uwagę na fakt, że w latach 1869—1873 panami prywatnych kolei niemieckich stały się drogą spekulacji giełdowych dwa banki: *Disconto-Gesellschaft* i bank Bleichrödera. Banki te, sprzedając i kupując na giełdzie akcje przedsiębiorstw kolejowych, doszły do opanowania ich rad nadzorczych. Wszystko byłoby w porządku, gdyby nie kryzys 1873 r. Ten zastał je w posiadaniu poważnych ilości akcji kolejowych, które na skutek krachu giełdowego spadły faktycznie do zera. W tej sytuacji, mówi Engels, trzeba było zająć inne stanowisko, albowiem o ile przedtem przez zakup i zatrzymanie pewnej liczby akcji można było panować nad przedsiębiorstwami kolejowymi, akcje zaś znowu dawać pod zastaw, za co można było nabywać nowe akcje — dokonywanie takich operacji przestało być możliwe i zresztą zatraciło swój sens.

Znajdujące się w posiadaniu tych banków pakiety trzeba było komuś sprzedać. Jedynym kupcem tutaj mogło być państwo, stąd powstał projekt, którego pierwsza wersja polegała na przekazaniu kolejnictwa w ręce Rzeszy. W ten sposób projekt powstania *Reichsbahn* wywodzi się, pisze Engels, nie z dobra społecznego kraju, ale z indywidualnego dobra dwóch niewypłacalnych banków. Wydawało się, że wykonanie tych zamiarów nie powinno być trudne. Bardzo wielu członków parlamentu i ministrów maczało palce w tych spekulacjach akcyjnymi, a ostatecznie, dodaje Engels, Bleichröder był przeicie bankierem prywatnym Bismarcka. Ażeby sprzedać akcje opłaciła się Rzeszy, trzeba było podwyższyć kurs giełdowy akcji kolejowych. Bardzo przydatnym do tego okazał się urząd kolejowy Rzeszy, *Reichseisenbahnamt*, którego kierownikiem był Maybach, późniejszy minister handlu. Maybacha, który dokonał upaństwowienia kolejnictwa w Prusach, Engels określa jako „znanego spekulanta giełdowego“ („Ein bekannter Börsenschwindler“).

Jednym z pierwszych posunięć Maybacha było podwyższenie taryf kolejowych o 20% (o czym już pisaliśmy poprzednio), co faktycznie wpłynęło na wydatną poprawę notowań giełdowych.

W międzyczasie, mówi Engels, udało się przekonać Bismarcka o słuszności projektu, który nie mógł być zrealizowany z powodu oporu mniejszych państw niemieckich. Wówczas znaleziono inną drogę urzeczywistnienia tego zamiaru, a mianowicie spowodowało, że państwo pruskie dokona wykupu prywatnych linii kolejowych. Engels dodaje, że sam rząd był w pewnym sensie zainteresowany w dokonaniu tej transakcji<sup>82</sup>. Engels ujawnia sposób wykorzystania części francuskich odszkodowań wojennych, tej części, która w postaci trzech fundusów — na budowę Reichstagu, na budowę twierdz i na pomoc dla inwalidów.

<sup>81</sup> Korespondencje z E. Bernsteinem ukazały się dopiero w 1925 r. Die Briefe von Friedrich Engels an Eduard Bernstein, Dietz—Berlin 1925) i artykuły w „L'Egalité” dopiero w 1954 r. w Marx — Engels — Lenin — Stalin: Zur deutschen Geschichte.

<sup>82</sup> Zdanie Engelsa o sielance junkiersko-finansjerskiej potwierdza wydawnictwo *Discontogesellschaft* pt. „Die Discontogesellschaft 1851—1901” (Eine Jubiläumsschrift), Berlin 1901, gdzie na s. 34 czytamy o okresie 1876—1880: „Durch die ganze Geschäftspraxis, ging ein grosser Zug des gegenseitigen Vertrauens zwischen Regierung und Finanzwelt, frei von Neid und einseitiger Interessenforderung. Die Regierung verfügte über die stets dienstbereiten, in ihrer Zusammensetzung überaus leistungsfähigen Geldkräfte des Landes, die für alle Vorkommnisse sichere Stütze bot”.

razem 926 milionów franków francuskich — stanowiła fundusz rezerwowy. Poważna część tego funduszu (300 mln franków) została ulokowana za pośrednictwem *Discontogesellschaft* w akcjach kolejowych. Między innymi za 120 mln franków zakupiono akcje towarzystwa *Magdeburg—Halberstadt*. Akcje te były bezwartościowe, gdyż przedsiębiorstwo to, przypomina Engels, zbankrutowało. Akcje tego przedsiębiorstwa przyniosły wprawdzie spekulantom giełdowym poważne zyski, lecz trudno było wyobrazić sobie, by akcjonariusze doczekali się kiedykolwiek jakichś dochodów z nich. Właśnie fundusz, przeznaczony na wspomaganie inwalidów wojennych, „dumny jest z posiadania poważnego pakietu akcji tego przedsiębiorstwa czy z nich fuzjonowanych, a w istocie nie istniejących linii“ — pisze Engels.

Takie są kulisy zakupu linii kolejowych dokonanego przez państwo pruskie. Wśród upaństwowionych linii kolejowych w pierwszym rządzie znalazło się przedsiębiorstwo kolejowe *Magdeburg—Halberstadt*. W ten sposób udało się legalizować zakup dokonany przez fundusz inwalidzki. Akcje tego towarzystwa nabrały jak gdyby pewnej realnej wartości. Na jeszcze jedną cechę tych transakcji między państwem a przedsiębiorstwami zwraca uwagę Engels, a mianowicie, że cena przyznana akcjonariuszom za akcje przekraczała znacznie ich wartości. To spowodowało, że z chwilą zatwierdzenia projektu ich wykupu notowania ich poszły w górę<sup>83</sup>. Engels pisze, że dwie duże linie kolejowe, których akcje notowano w grudniu 1878 roku — 103 i 108 punktów, osiągnęły w lutym 1880 r. — 148 i 158 punktów. Chodzi, jak mogłem stwierdzić, o akcje *Bergisch—Märkische* i *Magdeburg—Halberstadt*. Oczywiście, że zwyczajna na giełdzie przyniosła korzyści przede wszystkim spekulantom giełdowym, ponieważ oni byli najprędzej poinformowani o zamiarach rządu. Upaństwowienie odbywało się partiami. Pierwsza partia, o której już mówiliśmy, upaństwowiona została na podstawie ustawy z dnia 20 XII 1879 r., kiedy upaństwowiono 3.382,35 km linii kolejowych. Do tej samej serii zaliczyć można ustawy z 14 II 1880 r. oraz z 25 II 1880 r. i z 7 III 1888 r., na podstawie których upaństwowiono kolej *Berlin—Potsdam—Magdeburg* oraz Kolej Reńską (*Rheinische Eisenbahn*), a także linie pomniejsze<sup>84</sup>.

<sup>83</sup> Dowód, że tak faktycznie było, potwierdzają ówczesne informacje w prasie. W „*Pommersche Zeitung*”, wydawanej w Szczecinie, czytamy w numerze z 17 VI 1879 r., a więc w czasie, gdy projekt wykupu nie był zatwierdzony, w ogłoszeniu domu bankowego Jean Fränkel z Berlina p. t. „*Zur Börsenlage*”. „... ich erwähne hier zunächst, dass die Actien sämtlicher Bahnen deren Betrieb und Eigentum demnächst in den Besitz des Staates übergehen sollen, noch beträchtlich unter der Notiz stehen, welche das augenblicklich vorliegende Gebot der Staatsregierung repräsentiert. So erreicht der Berlin—Stettiner Eisenbahn Gesellschaft nach Ausgabe der Consols zu dem heutigen Cours derselben an 116 Prozent: die Forderung der Actionäre der Berlin—Postdam—Magdeburger Eisenbahn, auf Grund deren die Staatsregierung in neue Verhandlungen angetreten ist, bewegt sich um etwa 100 Prozent. Die Actionäre der Magdeburg — Halberstädter Eisenbahn — Gesellschaft gedenken mit Recht nur zu einem Preise zu verkaufen, welcher den heutigen Actien-cours wesentlich überschreitet: es hat daher einige Wahrscheinlichkeit, dass die Bahn augenblicklich gar nicht verkauft wird und sich zu Gunsten der jetzigen Inhaber in derselben vorteilhafter Weise wie bisher weiter entwickeln wird”.

<sup>84</sup> Przebieg oraz dane co do transakcji skarbu pruskiego z poszczególnymi przedsiębiorstwami kolejowymi zaczerpnąć można z ustaw ogłoszonych w posrednich tomach *Gesetzsammlung*. Poza tym zestawienia znajdują się w załączniku XLVIII w cytowanej pracy Schwarza i Strutza zatytułowanej: „*Übersicht über die*

Drugi etap stanowią ustawy upaństwowiające linie kolejowe. Uchwalił je Landtag na sesji 1882 roku<sup>85</sup>. Objęły one 1.973 km. Następna seria upaństwowień nastąpiła w 1884 r.<sup>86</sup> (4.288 km) oraz w 1885 r.<sup>87</sup> i 1887 r.<sup>88</sup> (1736,5 km).

Ogółem przeszło na własność państwa pruskiego w latach 1879—1890 14.168,58 km kosztem 4.184.703.305 marek, poza tym budownictwo kolejowe w okresie 1880—1888 przysporzyło państwu 2.970.05 km linii kolejowych.

W wyniku tych posunięć stosunek między kolejami państwowymi a prywatnymi uległ radykalnej zmianie. Gdy 1 IV 1880 r. było w posiadaniu państwa 6 049,42 km, a w posiadaniu prywatnych przedsiębiorstw 13 621,15 km linii, to 1 IV 1888 r. linie państwowe miały długość 22.405,58 km, a przedsiębiorstwa prywatne tylko 1 870 km, z których około 1 000 km stanowiło linie lokalne. Można więc uważać, że w tym toku zostało zakończone w zasadzie upaństwowienie kolejnictwa pruskiego. Upaństwowienia z 1889 r. (ustawa z 8 IV) oraz z 1890 r. (ustawa z 9 V) objęły już tylko w pierwszym wypadku 61,75 km, a w drugim 447,80 km mniej ważnych linii.

Zainteresowanie się Engelsa problematyką upaństwowienia nie zakończyło się na napisaniu artykułu do „L'Égalité“ było to bowiem zagadnienie zbyt ważne, zwłaszcza że Bismarck przedstawiał upaństwowienie kolejnictwa jako jeden z wielkich „czynów społecznych“. W okresie największego nasilenia akcji upaństwowienia w 1882 r. Engels zamierzał umieścić szereg artykułów w „Sozialdemokrat“ na temat tych „czynów społecznych“ Bismarcka, o czym pisze do Bernsteina<sup>89</sup>. W artykułach miał zamiar m. inn. przeanalizować politykę

Erwerbsdingungen der verstaatlichen Privatbahnen” (s. 118—123) oraz v. d. Leyen, Preussische Eisenbahnen, w 6 tomie Rölla, Encyclopädie des Eisenbahnwesens, Wien 1894, jak też i w artykułach dotyczących poszczególnych linii kolejowych w tejże encyklopedii. Faktycznie treść umów zawartych z pierwszymi trzema upaństwowionymi kolejami wyglądała w ten sposób, że akcjonariusze zamiast dotychczasowej dywidendy otrzymywali wstępnie rentę w wysokości 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub>%, gdy chodzi o Kolej Berlińsko-Szczecińską, a gdy chodzi o kolej Magdeburg—Halberstadt, o której pisze Engels, akcjonariusze otrzymali renty: 6% posiadacze akcji lit. A, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% za akcje lit. B i 5% za akcje lit. C, natomiast akcjonariusze linii Köln—Minden otrzymali rentę 6% z dopłatą 6 marek do akcji. Był to pierwszy krok, potem zaraz nastąpił wykup uzgodniony z radami nadzorczymi.

Gdy chodzi o kolej Magdeburg—Halberstadt, to kapitał akcyjny kształtował się następująco: akcje lit. A wynosiły 30.600.000 marek, akcje lit. B 9 43.800.000 marek i akcje lit. C — 30.000.000, razem 9 104.400.000 marek. Państwo zapłaciło za 2 akcje lit. A. à 300 marek 900 marek 4% pożyczki, za 8 sztuk akcji lit. B — à 300 marek — 2.100 marek w 4% pożyczce, a za 4 sztuki lit. C à 300 marek 1.500 marek w 4% pożyczce państwowej; w ten sposób skarb państwa zapłacił 121.725.000 marek za akcje wartości nominalnej 104.400.000 marek. Gdy chodzi o kolej Köln—Minden, to skarb państwa zapłacił za akcje wartości nominalnej 117.000.000 marek — aż 175.500.000 w 4% pożyczce państwowej; a część, 1.170.000 marek, w gotówce. Dla kompletnego obrazu dodać trzeba, że kurs 4% pożyczki państwowej wynosił wprawdzie w pierwszych miesiącach 1880 roku 99,60 — (tak też w roku 1879), by już przy końcu tego roku wynosił 101,80, a w 1888 r. osiągnął 107,00 i pozostać na kursie 105—106 przez następne dziesięciolecie.

<sup>85</sup> Ustawa z 28 III 1882, Gesetzsammlung 1882, s. 21, i ustawa z 13 V, Gesetzsammlung 1882, s. 269.

<sup>86</sup> Ustawy z 24 I 1884, Gesetzsammlung 1884, s. 11 i ustawa z 17 V 1884, Gesetzsammlung, s. 129.

<sup>87</sup> Ustawa z 23 II 1885, Gesetzsammlung 1885, s. 10 i 43.

<sup>88</sup> Ustawa z 28 III 1887, Gesetzsammlung 1887, nr 7, s. 21—26.

<sup>89</sup> List Engelsa do Bernsteina z 13 IX 1882, op. cit. s. 78.

upaństwowienia linii kolejowych. W tym celu zwrócił się do Bernsteina o przesłanie mu notowań giełdowych kilku wymienionych przez niego upaństwowionych przedsiębiorstw. Chodziło o linie: „*Bergisch—Märkische, Berlin—Görlitz, Berlin—Stettin, Märkisch—Posen*“ — dodając, że chodzi mu o notowania, krótko przed upaństwowieniem oraz o ile możności podanie ceny, które państwo zapłaciło za te koleje<sup>90</sup>. Danych, o które prosił Engels, Bernstein nie dostarczył mu natychmiast, albowiem z końcem października Engels domagał się ich ponownie. Z następnego listu dowiadujemy się, że będąc w posiadaniu danych co do kolei *Märkisch—Posener*, którą nazywa określeniem z żargonu giełdowego „*Marquis Posener*“ — prosi o dane dotyczące pozostałych przedsiębiorstw, podając dokładnie, o jakie dane mu chodzi. Wystarczą mu notowania giełdowe z początku lub z połowy 1879 r., przypuszczał bowiem, że w tym czasie o upaństwowieniu nie było jeszcze mowy. Mając notowania aktualne, „różnica między (notowaniem giełdowym — przyp. mój — St. S.) ówczesnym a obecnym wystarczy, by udowodnić, jak państwo kupiło sobie burżuazję“<sup>91</sup>. Materiały te otrzymał Engels, ale do opracowania tych artykułów już nie doszło z powodu coraz cięższego stanu zdrowia i wreszcie śmierci Marksa, która nastąpiła w marcu 1883 r.

Po śmierci Marksa Engels przystępuje do pracy nad II, a później III tomem „*Kapitału*“, co zupełnie przekreśliło dawne plany. Wydaje się, że można by się pokusić o zrobienie tego zestawienia liczbowego, o którym myślał Engels według jego projektu. Chodziło mu, jak widzieliśmy, o następujące linie kolejowe: *Bergisch—Märkische Eisenbahn, Berlin—Görlitzer Eisenbahn, Berlin—Stettiner Eisenbahn, Märkisch—Posener Eisenbahn*. Postępując za wskazówkami Engelsa ustalamy, że pierwsze z wymienionych przedsiębiorstw kolejowych, *Bergisch—Märkische*, posiadało kapitał akcyjny w wysokości 210 milionów marek, za co państwo zapłaciło 262.500.000 marek w 4% pożyczkach państwowych, dając na 4 akcje 300-markowe 1 500 marek w pożyczkach. Wartość giełdową akcji tego przedsiębiorstwa z dniem 30 XII 1878 roku obliczyć trzeba według notowania z końcem 1878 r., ponieważ, jak widzieliśmy, w ciągu wiosny następnego roku były już znane na giełdach pertraktacje, a zakup przez państwo pierwszej serii przedsiębiorstw i kursy ich akcji sztucznie wyższkowały — wynosiła ona przy kursie 76.50 za 100-markową akcją 159.650.000 marek. Państwo również przejęło poza tym obligacje tego przedsiębiorstwa w wysokości 371.347.000 w ich pełnej wartości, gdy tymczasem ich kurs giełdowy według ceduły berlińskiej z tego samego dnia wynosił 85 za 100 marek. Tak więc za akcje i obligacje nominalnej wartości 581 milionów 347 tysięcy, których wartość giełdowa wynosiła 483.296.175, skarb państwa zapłaci 633.847.500 marek. W tym więc wypadku różnica między wartością giełdową a sumą zapłaconą przez państwo

<sup>90</sup> Bernstein, op. cit., s. 79: „... Hierfür müsste ich aber haben ad. 2 (upaństwowione kolejnictwa przyp. mój St. S.) einen Kurszettel, der die Kurse der neuerdings verstaatlichten Bahnen (*Bergisch—Märkische, Berlin—Görlitz, Berlin—Stettin, Märkisch—Posener*) kurz vor der Verstaatlichung gibt und womöglich die Preise, die der Staat für diese Bahnen gezahlt; ... können Sie mir dies verschaffen so habe ich hinreichendes Material“.

<sup>91</sup> E. Bernstein, op. cit. List Engelsa z 2—3 XI 1882, s. 90. „Besten Dank für den Marquis Posener. Ich brauche für die übrigen Bahnen nicht alle die Details. Kurs von Anfang oder Mitte 1879 r. (ehe von Verstaatlichung etwas bekannt war) genügt: die Differenz von damals und heute reicht hin zu beweisen, wie der Staat sich Bourgeois gekauft hat“.

wynosiła przeszło 100 mln marek na rzecz akcjonariuszy. Wysokość dopłaty, albo lepiej powiedzmy zysk akcjonariuszy, znajduje swój wyraz w skoku notowań giełdowych, które z 76.50 jak też i na początku 1879 r. (ceduła giełdy berlińskiej z 2 II) podskoczyły na 125.80 z początku 1883 r. (ceduła giełdy berlińskiej z 4 I 1883 r.).

Przedsiębiorstwo kolejowe *Berlin—Görlitz* posiadało kapitał w wysokości 33 mln marek, który był podzielony równomiernie między akcje pierwotne (*Stamm—Aktien*) i akcje priorytetowe (*Stamm—Prioritäts—Aktien*). Akcje te zostały przez państwo wykupione następująco: za 8 akcji 300-markowych pierwszej kategorii (tj. *Stamm—Aktien*) państwo zapłaciło 4% pożyczką państwową w wysokości 900 marek, a w drugiej kategorii akcji za jedną akcję 600-markową państwo zapłaciło 600 marek w 4% rencie państwowej. Tak więc za kapitał akcyjny w wysokości 33 milionów marek państwo zapłaciło 22.687.500 marek w rentach państwowych. Było to jedno z najgorzej pracujących przedsiębiorstw w Prusach i dlatego też kurs akcji wynosił 30 XII 1878 r. za akcje pierwotne — 10.75, a akcje priorytetowe — 35.75. Tak więc wartość całości akcji wynosiła 7.672.500 marek, czyli dopłata państwa wynosiła 15.015.000 marek. Obligacje wydało to przedsiębiorstwo za 33.194.400 marek. Były one praktycznie bezwartościowe, ponieważ ani w 1878 roku, ani w 1879 r. czy też 1881, 1883 nie notowano ich na giełdzie berlińskiej, a państwo przejęło je w pełnej wartości.

Spółka akcyjna Kolei Berlińsko-Szczecińskiej (*Berlin—Stettiner*) posiadała kapitał akcyjny w wysokości 62.145.000 marek. Skarb wykupił te akcje, płacąc za 2 akcje à 600 marek 1.200 marek w 4% rencie państwowej i 200 marek w 4½% rencie państwowej. Tak więc za ten kapitał akcyjny państwo zapłaciło 72.502.500 marek. Wartość giełdowa akcji wynosiła 30 XII 1878 r. (jak też 2 II 1879 r.) przy kursie 95.00 — 57.100.000 marek, a obligacji, których wypuszczono za 120.882.300 marek przy kursie 93.10 (z 2 II 1879) — 112.541.421 marek. Dopłata państwowa wynosiła 13.180.579. W wyniku akcji upaństwowienia kursy, w czasie gdy się tym Engels interesował, podskoczyły na 117.60 (według ceduły giełdy berlińskiej z 4 I 1883 r.). Przedsiębiorstwo kolejowe *Märkisch—Posener* posiadało kapitał akcyjny w wysokości 43.500.000 marek, podzielonych na akcje pierwotne 21.750.000 i akcje priorytetowe też 21.750.000. Państwo zapłaciło za akcje pierwotne za 5 sztuk wartości nominalnej po 500 marek — 600 mk w 4% pożyczce państwowej, a za akcje priorytetowe za 8 sztuk wartości nominalnej po 600 mk 5.700 marek w 4% pożyczce państwowej, dopłacając 6 marek gotówką do każdej z tych ostatnich, razem 34.745.625 marek<sup>92</sup>. Wartość giełdowa tych akcji w dn. 30 XII 1878 r. wynosiła przy kursie 18.90 za pierwsze i 87,50 za drugi ich rodzaj 23.144.000 marek, państwo więc dopłaciło 11.601.625 marek. Obligacje w ogóle nie były notowane, państwo przejęło je w całkowitej wartości za 23.340.400 marek. Tak więc w wypadku tych upaństwowień przez Engelsa przykładowo podanych strata skarbu państwowego wynosiła ponad 140 milionów marek, nie licząc różnicy wartości giełdowej nienotowanych obligacji, które praktycznie biorąc były bezwartościowe. Poza tym trzeba zwrócić uwagę na to, że kurs giełdowy renty państwowej, jak już pisaliśmy wyżej, był od 1882 r. stale

<sup>92</sup> Röhl, op. cit. s. 2372.

ponad 100, utrzymując się przez lata między 106 a 108, co dawało dalsze korzyści akcjonariuszom.

Zjawisko upaństwowienia kolei w Prusach, przedstawiane później jako wielki akt społeczny Bismarcka czy też państwa pruskiego, było przez niektórych ekonomistów tego czasu rozpatrywane bardziej krytycznie. A. Wagner, autor „Finanzlehre“ z 1883 r., opisując tę akcję stwierdza, że państwo przepłaciło za zakupione koleje, zwłaszcza gdy się weźmie pod uwagę wartość giełdową akcji tych przedsiębiorstw<sup>93</sup>. Inaczej oceniali politykę Bismarcka późniejsi ekonomiści i historycy burżuazyjni.

Obok upaństwowienia głównych linii kolejowych pruska polityka kolejowa poszła w kierunku popierania budowy tzw. drugorzędnych linii kolejowych, mających lokalne znaczenie, przez prywatne przedsiębiorstwa lub samorząd. Ustawa z 9 III 1880 r. zawiera w załączeniu zasady udzielania pomocy państwowej dla budowy kolei lokalnych („Grundzüge für Gewährung staatlicher Beihilfen zu dem Bau von Lokaleisenbahnen“). Zasady przewidują pomoc dla inicjatywy przedsiębiorstw lub samorządu zamierzającego wykonać takie linie. Pomoc państwowa mogła być udzielona pod postacią udziału państwa w kapitale akcyjnym czy też innych form pomocy finansowej, jak: pożyczek, subwencji bezwrotnych, udzielania gwarancji, przydziału materiału lub terenu na wykonanie tej inwestycji<sup>95</sup>. Ustawa z 9 III 1880 r. jak też 7 dalszych ustaw aż do 1887 r. włącznie<sup>96</sup> przewidywały udzielenie pomocy prywatnym i samorządowym przedsiębiorstwom w tej dziedzinie w wysokości 314.311.500 marek, dzięki którym można było przystąpić do wykonania 3.988 km linii kolejowych. Tak więc państwo, w czasie gdy przeprowadzało na wielką skalę upaństwowienie sieci zasadniczym znaczeniu dla przemysłu i celów militarnych, wykupując w warunkach bardzo korzystnych dla kapitalistów te linie kolejowe, stwarzało kapitalistom dalsze możliwości zysków w tej dziedzinie drogą rozbudowy mniej ważnych linii kolejowych. Państwo stwarzało nawet dogodniejsze niż dotychczas warunki wyzysku drogą większej niż dotychczas pomocy finansowej ze środków

<sup>93</sup> A. Wagner, Finanzwissenschaft w „Lehr- und Handbuch der politischen Oekonomie“, t. I, Leipzig 1885, s. 709; „Zum Erwerb bediente man sich der Clauseln des Eisenbahngesetzes von 1858 nicht und konnte das auch schwer. Ebensowenig wurde an Zwangsenteignungsmassregeln gedacht. Man ging vielmehr durchaus auf dem Wege der Vertragsschlüsse vor und erwarb dabei freilich die meisten Bahnen, wo nicht über ihrem wirklichen dauernden Wert, so zu einer mit dem Kursstande der Actien in keinem Verhältnis stehenden höheren Preise. Die Actionäre haben so vielfach erheblich gewonnen. Denn selbst in den Fällen, wo die vom Staate gewährte Rente die bisherige Actienrente nicht übertraf, war der Kurs der Staatsrente beträchtlich höher als derjenige der Actien vor der Aussicht auf die Verstaatlichung der Bahn“.

<sup>94</sup> Np. Heinrich Herkner, prof. Uniw. Berlińskiego w „Volkswirtschaft und Arbeiterbewegung von 1850 bis 1890“, rozdział pt. „Deutschlands Volkswirtschaft im Zeitalter Bismarcks“ („Propyläen Weltgeschichte“, tom 8, Berlin 1930, s. 426).

<sup>95</sup> §§ 2, 3, 4, 5 i 6 wyżej wymienionych „Grundzüge“...

<sup>96</sup> Ustawy z 9 III 1880, Gesetzsammlung 1880, s. 169, 25 II 1884 Gesetzsammlung 1884, s. 32, 15 V 1882, Gesetzsammlung 1882, s. 230, 21 V 1883, Gesetzsammlung 1883, s. 85—90, 4 IV 1884, Gesetzsammlung 1884, s. 105—112, 7 V 1885, Gesetzsammlung 1885, s. 119, 19 IV 1886, Gesetzsammlung 1886, G. S. s. 125, 1 IV 1887, Gesetzsammlung 1887, s. 97.

budżetowych. W ten sposób zaspokojona została zarówno wielka finansjera, jak i drobni kapitaliści.

Pozostała jeszcze jedna klasa: junkierstwo, dla której trzeba było stworzyć źródło dochodów z kolejnictwa. Główną bolączką tej klasy było to, że na terenach przez nią opanowanych, tj. na terenach wschodnich, a zwłaszcza Pomorzu brak było linii kolejowych łączących wielkie latyfundia z głównymi liniami kolejowymi. Problem ten rozwiązano nie kosztem zasobów budżetu państwowego, ale drogą obciążenia budżetów samorządowych. Ustawa, ustalająca zasady finansowania budowy tych linii, pochodzi z 28 VII 1892 r.<sup>97</sup>. Dotychczas istniało w Prusach poniżej 100 km takich kolei, które, jak głosi ta ustawa, obsługiwały jedną lub kilka sąsiadujących ze sobą gmin czy powiatów. Nowe, specjalne do takich kolei przewidziane metody finansowania przewidywały udział w nich środków budżetowych samorządu terytorialnego lub związków samorządowych, a były specjalnie dostarczone dla terenów biedniejszych, z mniejszą liczebnie ludnością, czyli dostosowano je do warunków panujących na ziemiach Prus Wschodnich, na ziemiach, gdzie panującą klasą było junkierstwo. Obok samorządu, którego wykorzystanie środków na korzyść junkierstwa stanowi odrębny problem badawczy, również środki budżetowe zostały wydane na te cele — ogółem do 1900 r. 49 milionów marek w postaci bądź udziału państwa, bądź też pożyczek nisko oprocentowanych czy też wreszcie bezzwrotnych subwencji<sup>98</sup>. Dzięki tej pomocy, a przede wszystkim dzięki wykorzystaniu budżetów gmin i powiatów, w samym tylko roku 1899 powstało 2.393 km kolei typu „Kleinbahnen“, najczęściej jako kolejki wąskotorowe.

Z dniem 31 III 1900 r. było zbudowanych albo znajdowało się w budowie 320 kolejek długości 7.267,5 km, których koszty budowy wynosiły 604.286.900 marek. Na ogólną liczbę 89 kolejek budowanych dla celów rolniczych, czyli w interesie obszarników, znajdowało się na Pomorzu 20, w Poznańskim 10 i 5 w Prusach Wschodnich.

Na tym kończymy ten przegląd roli budżetu w pruskiej polityce kolejowej od jej początków do 1900 roku, w którym można znaleźć potwierdzenie, również i w Prusach, tezy Marksa, że ta gałąź produkcji umożliwia obok „normalnego“ wyzysku klasy robotniczej jeszcze dodatkową formę bogacenia się przedsiębiorstw „z pomocą rządów na koszt kas państwowych“. Dodać można poza tym, że specyficzną cechą warunków pruskich jest rola budżetu w kupowaniu przez junkierstwo wpływów politycznych burżuazji, w związku z upaństwowieniem kolei, oraz rola jego jako czynnika pośredniczącego w przesuwaniu części zysku kolejnictwa z przedsiębiorstw działających na zachodzie Prus na przedsiębiorstwa działające na wschodnich połączeniach Prus przy pomocy instytucji gwarancji dotyczącej oprocentowania kapitału.

<sup>97</sup> Jest to tzw. Kleinbahngesetz (Gesetzsammlung 1892, s. 225), tj. o kolejach: „Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, welche ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnunternehmungen vom 3 XI 1858 nicht unterliegen“.

<sup>98</sup> Por. Schwarz i Strutz, op. cit. s. 650.