



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Niedermüller, H.: Friedrich List und die thüringische Eisenbahn.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

land nicht erfolgreich konkurriert, und daß England weniger Armenunterstützung zu zahlen braucht. Da jedoch, allgemeiner Erfahrung gemäß, gewöhnlich nicht die Armen und Schwachen, sondern die relativ Wohlhabenden und Starken auswandern, so ist diese Entlastung sehr unwahrscheinlich.

Großbritannien mit Indien und seinen Kolonien bildet ein Staatswesen, das sich noch jetzt allein genügen könnte. Roscher bestreitet dies in seinem Buche über „Kolonien und Kolonialpolitik.“ Es ist hier nicht der Ort, auf diesen Punkt näher einzugehen. Vielleicht war vor mehr als 25 Jahren, als Roscher sein Werk schrieb, die Entwicklung der Kolonien, welche England nach dem Abfalle Nordamerikas blieben, nicht vorauszusehen. Denn das ungeheuerer Reich hat alles: reichen Boden, hochentwickelte Industrie, einen wohlgegliederten Handel, Schiffe, Geld und vor allem thätige Menschen. Aber diese Güter liegen zerstreut über den Erdball. Würden aber die Glieder zusammengefügt zu einem lebendigen Ganzen, welches freieste Zirkulation gestattete und sich gegen alle fremden Völker durch hohe Schutzzölle abschloß, dann müßte sein Wohlstand in großartiger Weise steigen. Der Auswanderer, der sich in Canada oder Neuseeland niederläßt, wäre nicht länger für England verloren, er wäre ebensogut ein englischer Bauer wie der Freeholder in Suffolk, die englischen Manufakturen hätten einen weiten, unbestrittenen Markt in den Kolonien, und der englische Handel wäre mit dem Binnenhandel zwischen Erdteilen reichlich beschäftigt. Die Kolonien trügen die Lasten des Mutterlandes, und dafür schickten sie ihre Abgeordneten in den Reichstag zu Westminster. England träte dann in die dritte Phase seiner Kolonialpolitik.

(Schluß folgt.)



## Friedrich List und die thüringische Eisenbahn.



Der Übergang der Thüringer Eisenbahn in den Besitz des preussischen Staates steht nahe bevor. Der zwischen der preussischen Regierung und der Direktion der Gesellschaft abgeschlossene Vertrag wurde von der Generalversammlung bereits im vorigen Herbst mit großer Mehrheit angenommen, die Landtage der drei beteiligten thüringischen Staaten haben ihn vor kurzem genehmigt, so daß zur Vollziehung nur noch die Zustimmung des preussischen Landtags fehlt, die selbst bei der augenblicklichen Lage der politischen Dinge schwerlich versagt werden wird.

In der Geschichte der deutschen Eisenbahnen nimmt die Thüringer eine bedeutende und eigentümliche Stellung ein. Nicht deshalb, weil sie zu den ersten

größeren Unternehmungen gehört — das ist von geringem Belang —, sondern weil sie das erste und leider fast das einzige Unternehmen war, das durch Verträge zwischen mehreren deutschen Staaten zustande kam und bei denen nicht örtliche und einzelstaatliche, sondern deutsch-nationale Gesichtspunkte und Interessen bestimmend waren. Nicht ohne Grund erinnerte man zu jener Zeit, als es sich um die Verträge zwischen Preußen, den thüringischen Staaten und Hessen-Kassel zur Gründung einer deutschen Centralbahn handelte, vielfach daran, daß ein einheitliches deutsches Eisenbahnsystem, für welche die Thüringer Bahn die Grundlage bilde, ein notwendiges Seitenstück zu dem von Preußen gestifteten großen deutschen Zollverein und ein unzerreißbares Bindemittel der deutschen Staaten und Stämme sei. In der That, jede Verbesserung des Verkehrs kettet zusammengehörige Stämme und Völker fester aneinander. Nirgends hat sich diese Kraft der Eisenbahnen mehr geltend gemacht als in deutschen Landen, obgleich nur ein kleiner Teil derselben sich entfalten konnte, nicht mehr als sich unbedingt entfalten mußte. Jene Hoffnungen, die sich an die Thüringer Eisenbahn knüpften, sollen größtenteils in der Zukunft noch in Erfüllung gehen.

Für kein Land der Welt waren die Eisenbahnen eine so nützliche Erfindung wie für Deutschland. Hier allein hatten sie außer ihrer wirtschaftlichen Aufgabe noch eine politische. Und schon die erste war hier größer und wichtiger als anderswo; denn in keinem Kulturlande waren die Verkehrsmittel, vor allem die Wasserstraßen so gering an Zahl und dazu so mangelhaft. Politisch aber waren die Eisenbahnen berufen, dem größten deutschen Staate ein bedeutendes Übergewicht zu geben, wenn er bei der Anlage seinen Einfluß und Ein- und Umsicht so weit als möglich geltend machte und den Bau entweder selbst in die Hand nahm oder sich die Möglichkeit offenhielt, den Betrieb der Hauptlinien nach kurzer Zeit selbst zu leiten. Schon eine starke Landesverteidigung machte dies zu einer gebieterischen Forderung.

Allein die preussischen Staatsmänner jener Zeit hatten für die politische Macht der Eisenbahnen kein Verständnis. Wie sehr sie auch durch den Zollverein der nationalen Politik eine feste Grundlage schufen, so waren sie sich ihrer Ziele doch so wenig bewußt, daß sie den mächtigsten Hebel für dieselben unbenutzt liegen ließen und ihn wohl gar mit Mißtrauen betrachteten. In den kleineren deutschen Staaten hatte man, wir wollen nicht sagen mehr Verständnis, aber doch jedenfalls mehr Instinkt für die Sache. Sie alle förderten nicht nur die Eisenbahnunternehmungen, sondern zielten auch von vorn herein auf die Staatsbahn. Sie fühlten, daß hier ein Mittel gegeben sei, um den durch den Zollverein verlorenen Boden wiederzugewinnen, oder wenn dies nicht, daß man sich vorzusehen habe, wenn man nicht noch mehr an Macht und Bedeutung einbüßen wolle.

Friedrich List war es, der den nationalen Gesichtspunkt an die Spitze aller seiner Eisenbahnpläne stellte. Bereits in seinen Schriften und Agitationen

während der zwanziger und dreißiger Jahre wurde dieser Gedanke von ihm in den Vordergrund geschoben. Er nahm stets denselben Rang ein wie sein wirtschaftlicher Hauptgrund für die Eisenbahnen, ihre produktive Kraft. Selbst für diesen letzten Grund hatte man aber im Anfang der dreißiger Jahre in Deutschland wenig Verständnis, und so ging List daran, durch ein Beispiel die Wirkung der Eisenbahnen jedermann vor Augen zu führen, in dem er die Leipzig-Dresdener Eisenbahn gründete. Sein Schicksal und die mannigfache Unbill, die er am Schluß seiner Thätigkeit für dies Unternehmen erfuhr, sind an anderer Stelle bereits geschildert.\*) Er war der Meinung, seinen Worten und Plänen werde er in Zukunft beim deutschen Publikum mehr Nachdruck verschaffen können, wenn seine Person durch eine offizielle Stellung an der Leipzig-Dresdener Eisenbahn gewissermaßen einen würdigeren und bedeutenderen Rahmen erhalte. Er hatte geglaubt, daß man die moralische, ja nationale Pflicht habe, dem unermüdblichen Kämpfer für das deutsche Eisenbahnsystem und dem eigentlichen Schöpfer des Leipzig-Dresdener Unternehmens diesen Rahmen auf einige Jahre zu gewähren. Aber in Leipzig wollte man diese Pflicht nicht verstehen, man hielt sie für ein Opfer, das zu bringen man zu kurzfristig und zu engherzig war. Man bezahlte ihm seine Auslagen — nach einigen Mahnungen — und ließ ihn weiterreisen.

Bestimmt wie einer, dem ein stolzer Bau, dem ein Werk seines Lebens in einem einzigen Augenblick durch menschlichen Unverstand vernichtet wird, verließ er Deutschland, um in Paris Erholung zu suchen und die Wirkungen seiner Ideen von der Ferne aus abzuwarten. Als er im Frühjahr 1840 zurückkehrte, war die Lage der Dinge eine ganz andre geworden. Statt der frühern Thatenlosigkeit war reges Leben in Deutschland eingelebt; statt des Mißtrauens gegen die Eisenbahnen hatte man in weiten Kreisen Vertrauen zu der Zukunft dieser Art von Unternehmungen gefaßt. Überall wurden Eisenbahnverbindungen geplant. Auch List hatte die alte Lust, durch seine Ideen und seine Sachkenntnis dem Vaterlande zu nützen, wiedergewonnen und durch Berichte, die er von Paris an die Augsburger Allgemeine Zeitung gab, bereits bethätigt.

Aus deutschen Zeitungen hatte List erfahren, daß die preußische Regierung ihre Stellung zu den Eisenbahnen geändert habe, daß der Minister von Maglev, früher ein heftiger Gegner dieser Verkehrsmittel, durch die Leipzig-Dresdener und die Berlin-Potsdamer Bahn von der Nützlichkeit derselben überzeugt, die neuen Unternehmungen begünstige und eifrig dazu auffordere, und, was das wichtigste war, daß Preußen zur Verbindung seiner östlichen und westlichen Staatshälfte eine Eisenbahnlinie von Zelle durch die goldene Aue nach Kassel vermaßen lasse und die Fortsetzung dieser Bahn bis an den Rhein beabsichtige. Nach Lists

\*) Niedermüller, Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, ein Werk Friedrich Lists. Leipzig, F. W. Grunow.

Ansicht war eine solche Richtung der Bahn so verfehlt, daß sie das ganze Eisenbahnsystem Deutschlands in Zerrüttung bringen müsse. Er begriff die Besorgnis, die dies Projekt in den thüringischen Städten hervorgerufen hatte, er sah, daß entweder diese Städte dem Ruin anheimfallen oder die Bahn lange Zeit unrentabel bleiben werde. Preußen hatte ausschließlich preussische Staatsinteressen im Auge. List beschloß diese durch nationale Gesichtspunkte zu ersetzen und damit sowohl den thüringischen Staaten wie Preußen zu nützen.

Gewissermaßen der Mittelpunkt der Eisenbahnunternehmungen war damals Leipzig. Es war die einzige deutsche Stadt, die bereits zwei Linien besaß. Seit Jahresfrist war die Leipzig-Dresdener Bahn in ihrer ganzen Länge in Betrieb, und die Eröffnung der Magdeburg-Leipziger Bahn stand unmittelbar bevor. Nach Chemnitz und den Zwickauer Kohlenbecken plante man seit lange einen Schienenweg, und dies Projekt wurde jetzt bereits zu einer sächsisch-bairischen Bahn erweitert. Auch dachte man seit Jahren an eine Pferdeisenbahn nach der Saale, nach Merseburg und dem Salzwerk Dürrenberg. Auch die sonstigen deutschen Unternehmungen wurden hier, wo zur Messe die Industriellen und Kaufleute zusammenströmten, lebhaft besprochen, wieviel Zurückhaltung auch die Bankhäuser und der größte Teil der Kaufmannschaft Leipzigs sonst diesen Unternehmungen gegenüber, auf deren Rentabilität sich noch keine Schlösser bauen ließen, beobachteten mochten.

Nach Leipzig wandte sich auch List zunächst, um sich über den augenblicklichen Stand der Eisenbahnangelegenheiten und besonders über das Halle-Kasseler Unternehmen zu orientiren und von neuem Verbindungen anzuknüpfen. Vor allem that er dies mit Berlin. Der gothaische Gesandte am Berliner Hofe stellte jedoch alle Bemühungen als hoffnungslos dar. Bereits, sagte er, sei zwischen Preußen und Hessen ein Vertrag abgeschlossen worden, und Nagler sei von seinen vorgefaßten Meinungen nicht abzubringen. List entwickelte ihm seine Ansichten, daß auf diplomatischem Wege gegen die Vorurteile des preussischen Ministeriums in der That nichts auszurichten, daß hier die politische und nationale Seite der Sache herauszulehren, daß Preußen einzig und allein durch eine öffentliche Verhandlung der Angelegenheit auf den rechten Weg zu bringen und den Interessen der thüringischen Staaten nur vermittelt ihrer Vereinigung Gewicht zu verschaffen sei. Der Gesandte stimmte ihm bei und verwies ihn an den gothaischen Regierungspräsidenten von Stein.

Inzwischen hatte List auch seine alten Verbindungen in Thüringen aus der Zeit des deutschen Handelsvereins und seinem ersten Auftreten für ein allgemeines deutsches Eisenbahnsystem zu Ende der zwanziger Jahre, seine Verbindung mit Ernst Wilh. Arnoldi in Gotha und Ernst Weber in Gera wieder angeknüpft. Diese ausgezeichneten Männer, denen Deutschland so manche Anregung und mehrere nützliche Institute verdankte, begrüßten List als einen Retter in der Not. Ihrem Blick war es nicht entgangen, daß, wenn die Bahn nicht

die alte Waarenstraße verfolgte, es für lange Zeit mit der Industrie und dem Handel Thüringens schlecht bestellt sein werde. Der überzeugenden Kraft von Lists Gründen, glaubten sie, werde es auch in letzter Stunde noch gelingen, alle Welt von den Vorzügen zu überzeugen, welche eine Centralbahn durch die thüringischen Staaten vor einer Partikularbahn durch die goldene Aue voraus- habe. Durch Arnolds Vermittlung ließ List eine Reihe Artikel über diese Frage in einem gelese- nen Thüringer Blatte, dem „Allgemeinen Anzeiger der Deutschen“ erscheinen und unterzeichnete sie, um den Geist derselben schon äußerlich kenntlich zu machen, mit dem Namen eines deutschen Patrioten und politischen Schriftstellers: Justus Möser. Das Publikum über die Vorteile der Eisenbahnen überhaupt aufzuklären, war kaum mehr nötig. Es konnte sich nur noch um die Frage der Richtung handeln. Darum verglich List gleich die nördliche und südliche Route miteinander. Nicht die kürzeste, sondern die vollreichste Linie, sagte er, muß man bauen. In wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung ist diejenige Bahn die vorzüglichste, welche Güter und Personen am schnellsten und wohlfeilsten transportirt, und eine solche wird immer den alten Handelsweg einschlagen. Indem die südliche Linie von Stadt zu Stadt und durch gewerbreiche Gegenden zieht, hat sie an der eignen Strecke bereits hinreichende Transporte, und indem sie dadurch mehr Züge ablassen kann als die nördliche Linie, ist sie auch in der Lage, schneller und billiger als die kürzere Linie zu befördern. Wenn Preußen die nördliche Linie baut, so seid ihr erst recht ge- nötigt, die südliche als Konkurrenzbahn zu bauen, wenn ihr nicht zu Grunde gehen wollt. Darum kommt Preußen zuvor; denn alsdann wird es sich be- sinnen, zu bauen, und ihr habt aus dem durchgehenden Verkehr von Nord nach Süd, von Ost nach West neue Transporte. Es ist hohe Zeit, daß die thürin- gischen Staaten sich verbinden, gemeinsam und schnell handeln und mit Preußen, solange es noch Zeit ist, gemeinsame Sache machen, was um so leichter sein wird, als auch die Interessen preußischer Städte in Frage kommen.

Die Artikel wurden in den thüringischen Städten stark verbreitet und brachten gewaltiges Leben in die Eisenbahnfrage. Man kannte jetzt seine Interessen und hoffte von den Regierung die Vertretung derselben. Die Eisenbahn muß die alte Handelsstraße verfolgen — dies wurde zum Schlagwort. Und dies Wort hat sich schließlich auch bewährt. Vor zwei Jahren hat es die Feuer- probe bestanden. Als durch die Vollendung der Berlin-Meager Bahn und die Erwerbung der Magdeburg-Halberstadter der preußische Staat in den Besitz der kürzesten Linie durch die goldene Aue nach dem Süden gekommen war und der Eisenbahnminister sich anschickte, der Thüringer Eisenbahn eine tödtliche Konkurrenz zu machen, da wurde schon manchem ihrer Aktionäre um seine Dividenden bange. Aber der ökonomische Grundsatz Lists behielt auch jetzt noch seine Macht, und der Minister hat sich durch die hohe Rente, um welche er die Bahn ankaufte, gewissermaßen für besiegt erklärt.

Aber List wußte zu gut, daß Zeitungsartikel allein keine Wunder thun, daß alles noch von persönlicher Einwirkung abhängt. Infolge dessen begab er sich zum Regierungspräsidenten von Stein nach Gotha, fand hier Verständniß und Entgegenkommen und erfuhr, daß die thüringischen Fürsten persönlich das höchste Interesse an der Sache nähmen. Diesen Umstand ließ er nicht unbenutzt, und durch Steins Vermittlung wurde es ihm möglich, direkt an den Höfen von Coburg, Meiningen und Weimar für die thüringische Centralbahn zu wirken und die Fürsten dieser Staaten für die möglichste Beschleunigung der Angelegenheit, vor allen Dingen zum gemeinsamen Handeln zu gewinnen.

Am 1. August 1840 kamen bereits die Abgeordneten der drei Staaten in Meiningen zusammen, um die Grundlagen eines thüringischen Eisenbahnvereins festzustellen. List war zur Stelle. Den Kommissären entwickelte er einzeln seine Pläne und legte ihnen einen Entwurf zu einem Staatsvertrage vor. Zu den Sitzungen selbst freilich wurde er nicht zugezogen, und so kam es, daß man durch fünftägige Verhandlungen nur zu der Vereinbarung gelangte, gemeinsame Sache machen zu wollen, und daß man sich zur Vollziehung dieses Vertrages noch zu einer weiteren Konferenz nach Gotha vertagte, die dann wirklich um die Mitte des Monats stattfand. Nähere Vereinbarungen über die Ausführung des Bahnbaues und über ein Expropriationsgesetz behielt man sich vor.

Der Vertragssentwurf, den List vorgelegt hatte, enthielt ausführliche Bestimmungen über die Beziehungen der drei Staaten zueinander und zu der Aktiengesellschaft, falls die Staaten die Bahn nicht selbst bauen würden. Er garantierte der Gesellschaft drei Prozent Dividende und gab ihr das Recht, eine Million Thaler unverzinsliche Scheine auszugeben, und eine Million verzinsliche Sparscheine, welche eine Tabelle aufgedruckt bekommen sollten, die ihren Wert von Monat zu Monat unter Zugrundelegung einer dreiprozentigen Verzinsung angeben sollte. Diesen Vorrechten gegenüber war den Staaten ein Anteil an den höheren Dividenden ausgemacht, eine bestimmte Quote des Reinertrags für die Reserve- und Tilgungsfonds ausgesetzt und ein Zeitpunkt bestimmt, zu welchem die Bahn in den Besitz der Staaten übergehen sollte. Mündlich hatte List die einzelnen Punkte erläutert und mit aller Energie auf Beschleunigung gedrungen. Er hatte gefordert, daß man schnell Mittel zusammenbringe, einerseits, damit von tüchtigen und erfahrenen Technikern sofort mit den Vermessungen und im Spätherbst bereits dort, wo die Richtung der Bahn keinem Zweifel unterliege, mit dem Bau begonnen werden, andererseits, damit man in Berlin, Kassel und München für einen Anschluß an die Thüringer Centralbahn in Verhandlung treten könne.

Die thüringischen Staatsbeamten auf der Meininger Konferenz waren indeß für solche Eile nicht sonderlich eingenommen; sie bestanden darauf, erst Staatsverträge über die Formalitäten abzuschließen. Lists Einwand, daß auch die Chausseen ohne Staatsverträge zustande gekommen seien, konnte daran

nichts ändern. Seine bereits über die Eisenbahn hinausfliegenden Pläne, welche an dieselbe eine thüringische Bank und einen Centrakreditverein für Thüringen mit dem Sitz in Gotha anlehnten, fanden selbstverständlich vollends keine Beachtung.

Inzwischen waren dem Projekt auch von sächsischer Seite Schwierigkeiten erwachsen. Besonders von Leipzig aus wurde aufs eifrigste für eine Verbindung Sachsens mit Baiern über Hof agitirt. Der Regierungskommissar bei der Leipzig-Dresdener Bahn, von Falkenstein, und der erste Ingenieur und Erbauer derselben, Kunze, waren zu dem Zweck einer Verhandlung mit der bairischen Regierung im Interesse dieser Linie nach München abgereist. Leipzig fürchtete, daß man preußischerseits einem Anschluß Leipzigs an die Thüringer Bahn im Wege sein werde, um dadurch für Halle einen Vorteil zu erlangen. Auch für Leipzig-Hof konnte man anführen, daß es der alte Handelsweg sei.

So war es für List Zeit, mit dem schwersten Geschütz ins Feuer zu rücken. Als Justus Möser beleuchtete er jetzt vom nationalen Standpunkte die ganze Frage der deutschen nord-südlichen und ost-westlichen Centralbahn in einer Reihe von Artikeln der Augsburger Allgemeinen Zeitung. Wohl geht, sagt er, der alte Handelsweg über Hof, und gewiß muß diese Linie gebaut werden; für den Augenblick jedoch reicht die Transportmenge bloß für eine Bahn aus. Das Interesse Baierns verlangt aber, solange nur eine Linie sich rentirt, daß diese durch Thüringen gehe; denn dadurch kommt es mit dem Rhein, mit Kassel und dem Norden, mit Berlin und Sachsen in Verbindung, über Hof einzig und allein mit letzterem. Sachsen hat ein Interesse an einer Bahn bis Zwickau, allenfalls bis Plauen. Eine solche würde durch eine thüringische Centralbahn infolge der Erweiterung des Abfahrgbietes für die Zwickauer Kohle gewinnen. Preußen muß eine Schienenstraße nach dem Süden und Westen haben. Warum soll es den Anschluß Leipzigs an die thüringische Bahn hindern? Kann es ein Interesse daran haben, daß die vom Süden nach Leipzig bestimmten Waaren an Halle vorbeirollen? Und mehr würde es doch nicht erzielen. Ich setze alles zum Pfande, es werden sich, sobald die Thüringer Bahn gesichert ist, nicht Aktionäre genug finden, welche das Geld schon jetzt an eine Hofer Bahn wagen.

Wer der Eisenbahndebatte in Deutschland bis zu diesem Zeitpunkte mit Aufmerksamkeit gefolgt war, konnte sich über die neueste Wendung der Dinge eines ironischen Lächelns nicht erwehren. Hatte man nicht List in Leipzig beiseite geschoben, weil er allzu heißspornig immer an neue Unternehmungen dachte und, wie man glaubte, dadurch den alten schadete? Hatte man ihn nicht für einen planlosen Projektentmacher ausgegeben? Hatte man nicht getadelte, daß er gleich nach dem glücklichen Verlauf der Zeichnungen auf das Leipzig-Dresdener Unternehmen an eine Fortsetzung nach Magdeburg, Berlin und Hamburg dachte? Nun drehte sich die Sache um. Die Leipziger schmiedeten Projekte, List warnte. Die Leipziger zeigten ihre Überlegenheit und bauten. Die

Aktionäre werden nicht Geld genug aufbringen, hatte List behauptet. In der That traf dies ein. Die sächsische Regierung mußte sich 1847 des Unternehmens annehmen und die Bahn fertig bauen. Später wird es eine höchst rentable Bahn werden, hatte List gesagt. Auch das ist sie geworden.

Als List sah, daß er in Thüringen selbst vorläufig nicht mehr dringend nötig sei, machte er sich auf den Weg nach Berlin. Er kam von Gotha, und in Weimar erfuhr er bereits, daß von Berlin eine äußerst entgegenkommende Erklärung eingelaufen sei, daß der Minister von Ragler seinen Widerstand aufgegeben habe und namentlich der Finanzminister von Alvensleben durch Lists überzeugende Gründe für die Thüringer Linie gewonnen sei. Er wandte sich deshalb nach Leipzig, um über den Stand des sächsischen Projekts genaueres zu erfahren, und von da nach Nürnberg und Augsburg, um das dortige Eisenbahnkomitee für einen Anschluß der bairischen Linien an die Thüringer Centralbahn anzufeuern. Hier war jedoch nicht viel Mut mehr vorhanden. Die bairische Regierung schickte sich bereits an, in das feste System der Staatsbahn einzulassen.

So schürte List das Feuer von neuem in Thüringen. Er wies immer wieder darauf hin, daß man mit den angrenzenden Staaten in Verhandlung treten müsse, um von vornherein die Fortsetzung der Bahn nach Süden, Norden und Westen zu sichern, und gab unzweideutig zu verstehen, daß er der Mann sei, der diese Verhandlungen zu leiten wisse. Allein die Staatsbeamten glaubten nun selber hinlängliche Erfahrung erlangt zu haben. Außer Stein meinten alle, es heiße sich etwas vergeben, wenn man sich von List Rats erhole. List hatte fest gehofft, von den Thüringischen Staaten mit irgend welchen Funktionen in der Eisenbahnangelegenheit offiziell betraut zu werden. Die herzliche Aufnahme, die er überall und auch an den Höfen gefunden, hatte ihn in diesem Glauben bestärkt. Er hatte seine Familie schon nach Weimar übergesiedelt in dem Gedanken, von hier aus als Konsulent des thüringischen Eisenbahnvereins einige Jahre für ein großes deutsches Eisenbahnsystem wirken zu können. Bald sollte er einsehen, daß dies eine Täuschung war.

Aber wenn die Regierungen auch seinen sehnlichsten Wunsch nicht erfüllten, so versagten sie ihm doch für die geleisteten Dienste keineswegs die Anerkennung, wie es früher in Leipzig vielfach der Fall gewesen war. Oftmals wurde ihm versichert, daß man ihm die Rettung der drei Herzogtümer zu verdanken habe. Als der Handelsstand von Gotha dem Herzog für seine eifrige persönliche Betreibung der Eisenbahnsache durch eine Deputation seinen Dank darbringen ließ, antwortete dieser, den Dank ablehnend: „Meine Herren, wenn wir alle in dieser Sache klar sehen, so haben wir es einem Manne zu verdanken; dies ist der Herr Konsul List, der früher für sein patriotisches Wirken mit Undank belohnt worden ist und dadurch gleichwohl nicht abgeschreckt zu uns kam und uns seine Zeit und Kräfte widmete, um uns über unsere Interessen aufzuklären.“ Als

Erfatz für seinen Aufwand im Interesse der Thüringer Bahn und als Belohnung für seine Bemühungen setzten ihm die drei Regierungen gemeinschaftlich hundert Friedrichsd'or aus, freilich keine große Summe, wenn man bedenkt, daß es sich um Sein und Nichtsein handelte. Die Universität Jena erteilte ihm „wegen seiner Verdienste um die Sache des deutschen Handelsvereins und des deutschen Eisenbahnsystems“ das Ehrendiplom der juristischen Doktorwürde. Nur der Handelsstand der thüringischen Städte Gotha, Erfurt, Weimar, Naumburg, dem doch die Dienste List's in erster Linie zum Segen gereichten und dem auch nach den vielen öffentlichen Verhandlungen endlich die Augen aufgegangen waren, gab seinen Dank äußerlich wenig zu erkennen. Arnoldi lag krank und war dem Tode nahe, von anderer Seite kam keine Anregung. Und doch würde List über eine öffentliche Äußerung gerade aus den Handels- und Gewerbetreibern eine ganz besondere Befriedigung empfunden haben.

Die weitere Entwicklung des thüringischen Eisenbahnunternehmens ist ohne allgemeineres Interesse. Wie wichtig sie als Stammbahn Thüringens ist, zeigt ein Blick auf die Karte. Ihr Segen für den Thüringer Wald würde noch größer sein, wenn man mehr Eifer entwickelte, ihr aus dem Innern Nebenbahnen zuzuführen. Für die Eisenbahnpolitik Preußens bildet ihre Erwerbung eine neue Etappe. Sie ist die erste große Bahn dieses Staates, die andre deutsche Staaten durchschneidet.

Leipzig.

H. Niedermüller.



## Die Royal Geographical Society in London und die deutschen geographischen Gesellschaften.



Es war im Jahre 1572, als Franz Drake mit einer kleinen englischen Flotte eine Fahrt nach Amerika unternahm. Noch hatten die Engländer in der gro ßen neuen Welt keinen Fuß breit Landes inne. Herren waren dort die Spanier und die Portugiesen. Drake landete an der Küste von Darien, wo nur ein schmaler Streifen Landes das atlantische Meer vom Großen Ocean scheidet. Er drang durch Wälder landeinwärts und kam zu dem Indianerstamme der Seymerons, die den Spaniern bitter feind waren. Mitten auf der Landenge läuft die Küste entlang ein Berggrüden. Auf seinem Kamme standen uralte, mächtig hohe Bäume. In einen der höchsten hatten die Indianer Treppenstufen gehauen, und oben in die gewaltigen Zacken hatten sie eine Laube gebaut. Da hinauf stieg Drake