



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Niedermüller, H.: Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, ein Werk Friedrich  
List's.

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

internationalen Gerichten als berechtigt anerkannt worden waren, er that dies lediglich, um von Rothschilds den Rest der 8 $\frac{1}{2}$  Millionen Pfund Sterling zu erhalten, die unter dem englischen Finanz-Kontroleur Rivers Wilson zur Tilgung der schwebenden Schuld geborgt worden, er machte sich aber mit keinem Worte zu irgendwelchen anderen Reformen in der Finanzverwaltung anheischig, und selbst mit solchen wäre ihm nicht zu trauen gewesen.

So reifte der Entschluß, von der Pforte seine Absetzung zu fordern. Wie das gekommen, ist noch nicht ganz klar, gewiß scheint nur, daß England ungern daran gegangen ist. Nach der einen Version hätte Frankreich gleich nach dem Staatsstreich die Beseitigung Ismail's verlangen wollen, sei aber von England davon abgehalten worden und habe dann, ohne England vorgehend, sein Verlangen wiederholt, um den bloßen Protest Deutschland's gewissermaßen zu übertrumpfen. Dagegen sagt der „Observer“, andeutend, daß er aus guter Quelle schöpfe, daß Vivian, der englische Generalkonsul in Aegypten, schon vor einiger Zeit auf Empfehlung seiner Regierung dem Vizekönig, nicht offiziell, gerathen habe, zu Gunsten seines Sohnes abzutanken. Zufällig „oder in anderer Weise“ sei bald darauf derselbe Rath von den Vertretern Deutschland's und Oesterreich's in Kairo ertheilt worden, und darauf hätten Frankreich und England sich miteinander verständigt, Ismail den Schritt gleichfalls und zwar jetzt offiziell zu empfehlen, und ihre Generalkonsuln angewiesen, dies zu thun. Der Chediv schien nach den ersten Nachrichten vom Ende seiner Herrschaft nach kurzem Bedenken darauf eingegangen zu sein. Nach dem letzten Telegramm aber kann das nicht der Fall gewesen sein; denn dieses spricht klar und ausdrücklich aus, daß er vom Sultan abgesetzt worden ist.

Doch dies sind Nebensachen. Das Wesentliche für uns ist, daß die Initiative zu entschiedenem Vorgehen in dieser Angelegenheit vom deutschen Reichskanzler ausgegangen ist. ✠

---

## Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, ein Werk Friedrich List's.

Als vor drei Jahren die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den Besitz des sächsischen Staates überging, und die letzte Generalversammlung der Aktionäre (29. März 1876) eine zehnpromzentige Rente dafür in Empfang nahm, da mochte angesichts des guten Geschäfts die Compagnie sich doch nicht auflösen, ohne

vorher noch einen Akt der Dankbarkeit verrichtet zu haben. Sie beschloß, Gustav Harfort ein Denkmal zu setzen. Seiner zu gedenken, glaubten die Aktionäre beim Scheiden vor allem Ursache zu haben. Er hatte als Vorsitzender des Direktoriums etwa dreißig Jahre lang, von der Erbauung der Bahn an bis zu seinem Tode, die Geschäfte der Kompagnie mit Umsicht geleitet und war nach Ansicht der Aktionäre diese lange Zeit hindurch für den Erfolg des Unternehmens — für die Höhe der Dividenden — von großer und glücklicher Bedeutung gewesen. Für Aktionäre war dieser Standpunkt ein sehr natürlicher. Ihre Interessen sind geschäftlicher Art, und Niemand wird es mißbilligen, wenn sie danach auch ihren Dank bemessen. Bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kompagnie darf man sich über einen solchen Akt der Dankbarkeit, der im letzten Augenblick ihres Daseins noch geübt wurde, sogar besonders freuen; denn nicht immer und nicht in allen Lagen gelangte bei ihr gleiche Gesinnung zum Ausdruck. Selbstverständlich aber durfte man erwarten, daß der rein private Charakter, den der Dank der Aktionäre hatte, auch in dem Denkmal bewahrt bleiben, daß das Denkmal auf dem Grund und Boden der Bahn errichtet werden würde. Es ist dies nicht geschehen. Das Denkmal — eine Kolossalhälfte Gustav Harfort's aus weißem Marmor, auf einem hohen Syenitsockel ruhend — steht in den Promenadenanlagen Leipzig's dem Leipzig-Dresdner Bahnhofe gegenüber; sie wurde vor etwa Jahresfrist der Stadt und der Öffentlichkeit übergeben. Die Angelegenheit ist damit eine öffentliche geworden, und auch das Publikum darf sich darüber eine Frage erlauben, umsomehr, als es ein zweites Denkmal mit dem erwähnten nicht in völligen Einklang zu bringen vermag.

Bald nach der Enthüllung des Harfort-Denkmal's wurde ganz in seiner Nähe zum Andenken an die Gründung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ein hoher Porphyrobelsäule errichtet. Er trägt an seiner vorderen Seite die Inschrift „Leipzig-Dresdner Eisenbahn“ und unter derselben auf einer Bronzeplatte die Worte: „Erste große Verkehrsbahn Deutschlands, erste Locomotivbahn Sachsens, wurde angeregt 1833 durch Friedrich List, in's Leben gerufen durch Bürger Leipzig's Albert Dufour-Feronce, Gustav Harfort, Carl Lampe, Wilhelm Seyffert“. Auf den übrigen drei Seiten sind ebenfalls Platten angebracht: die hintere nennt uns Oberwasserbauinspector Kunze als den Erbauer der Bahn und erzählt, daß am 1. März 1836 der erste Spatenstich gethan, am 7. April 1839 die Gesamttlinie eröffnet und am 1. Juli 1876 die Bahn an den Staat übergeben wurde. Die beiden Seitenplatten bewahren der Nachwelt die Namen der Mitglieder des ersten und letzten Direktoriums. Uns mag es gestattet sein, sie zu vergessen. Die Säule wurde, soviel uns bekannt geworden, durch die Hochherzigkeit eines einzigen Aktionärs errichtet, der an der Begründung der Bahn

einen sehr regen Antheil genommen hatte; öffentlich wurde sein Name nicht genannt. Das Denkmal ist gleichfalls der Stadt übergeben, es ist ein öffentliches und mit vollem Recht; es feiert eine That, welche für Leipzig und Sachsen, und nicht bloß für diese, von der höchsten Bedeutung geworden ist.

Jener Aktionär, der die Leipziger Eisenbahnsäule errichtete, hat zugleich der Gerechtigkeit einen Dienst geleistet, den wir geneigt sind, nicht gering anzuschlagen. Es konnte nicht fehlen, daß durch ein öffentliches Denkmal für Gustav Hartort beim Publikum sich die Meinung verbreitete, es habe in Hartort den eigentlichen Begründer der Leipzig-Dresdner Eisenbahn und bei der Anregung, welche von diesem Unternehmen auf die Eisenbahnen Deutschland's bekanntermaßen ausging, auch den Begründer der Eisenbahnära Deutschland's zu erblicken und zu verehren. Die Eisenbahnsäule ist geeignet, diesen Glauben zu zerstören oder wenigstens auf sein richtiges Maß zurückzuführen. Sie nennt mehrere Personen auf gleicher Stufe und mit gleichem Antheil an diesem verdienstvollen Werke und bringt einen Namen mit der Angelegenheit in Verbindung, der auch durch die sonstigen großen Thaten seines Trägers, praktische wie theoretische, in Aller Gedächtniß fortlebt, den Namen Friedrich List. Freilich ist das, was die Säule meldet: es sei die Anregung zum Bau der Bahn von List ausgegangen, unbestimmt genug und nicht hinreichend, von dem wahren Sachverhalt dem Publikum eine richtige Vorstellung zu geben; allein der Umstand, daß List's Name von den übrigen getrennt und in größeren Formen ausgeprägt wurde, mag einigermaßen dazu dienen, den richtigen Maßstab für die Würdigung des genannten Namens dem Beschauer gleichsam symbolisch an die Hand zu geben. „Angeregt durch Friedrich List“ kann mit Fug und Recht über jedes Eisenbahnunternehmen Deutschland's gesetzt werden, das im ersten Jahrzehnt des Eisenbahnbaues in Angriff genommen wurde. Für die Leipzig-Dresdner Bahn aber that er mehr, und wir meinen, das Publikum hat ein Recht darauf, genau über das unterrichtet zu werden, wofür von ihm eine dankbare Erinnerung gefordert wird. Es hat ein Recht, zu verlangen, daß es in der Verehrung seiner Wohltäter nicht irreführt und ihm nicht Anerkennung für Männer und Thaten künstlich abgenöthigt werde, die das Glück verhältnißmäßig weniger Menschen förderten. So sind uns die beiden Denkmäler wie eine laute Mahnung erschienen, uns wieder einmal daran zu erinnern, was Friedrich List für die Sache der Eisenbahnen, und ganz besonders, was er für die Leipzig-Dresdner Bahn gethan hat.

Deutschland hat gegenwärtig das erste Stadium seines Eisenbahnbaues hinter sich, und das zweite beginnt: die großen Verkehrsstraßen sind ausgehauet, die Lokalbahnen werden in Angriff genommen. Diese Entwicklung hat sich namentlich seit Anfang der sechziger Jahre äußerst leicht vollzogen.

In Folge dessen sieht es das Publikum, das heute an der volkswirthschaftlichen Tragweite der Eisenbahnen ja nicht den geringsten Zweifel mehr hegt, mit Recht als eine leichte Sache an, eine neue Bahn zu entwerfen und auszubauen, und hat alle Vorstellung verloren für die mannigfaltigen und großen Schwierigkeiten, für die tausend philiströsen Vorurtheile und Bedenken, welche die Eisenbahnen in Deutschland anfangs zu besiegen hatten. Die hochweisen Ergüsse und die engherzigen Spötteleien, welche uns die Tagesblätter aus dem Anfange der dreißiger Jahre aufbewahrt haben, mit Beschaulichkeit und Andacht gelesen, sind im Stande, uns annähernd ein Bild davon zu geben und uns in jene Zeiten zu versetzen, die uns in vieler Beziehung so nahe, in dieser einen Beziehung, welche den Verkehr betrifft, so fern liegen. Erinnern wir uns dann auch noch der Kleinstaaterei und Kleinstädtereie, so haben wir den ganzen deutschen Kleinram jener Tage zusammen und befinden uns auf dem Boden, auf welchem der Vorkämpfer eines nationalen deutschen Transportsystems zu wirken und — zu leiden hatte.

List war genöthigt worden, sein Vaterland zu verlassen, der europäische Kontinent hatte für ihn keine heimatliche Stätte mehr. Er wanderte nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika aus. Dies war im Jahre 1825. Drüben lebte er in Reading mit literarischen Arbeiten beschäftigt. Bei einem Ausfluge in's Gebirge machte er zufällig die Entdeckung eines bedeutenden Kohlenlagers. Da wurden die Pläne früherer Jahre wieder in ihm lebendig. Er warf die literarische Thätigkeit, die in Amerika wenig galt, bei Seite, um ganz für die Verwerthung seiner Entdeckung arbeiten zu können. In kurzer Zeit war es ihm gelungen, eine für jene Zeit bedeutende Aktiengesellschaft zu gründen, welche den Zweck hatte, jene von ihm entdeckten ungemein reichen Kohlenminen anzukaufen, abzubauen und durch gute Verkehrswege mit Absatzgebieten in Verbindung zu setzen. Es war gerade die Zeit, als man in England und Amerika anfang, die ersten Eisenbahnen zu bauen. Diese und jene kleine Strecke war bereits dem Verkehr übergeben, so in England die Stockton-Darlington-Bahn, in Amerika die kleine Quincy-Bahn in der Nähe von Boston, welche nur für den Transport von Bausteinen diente. Kein Wunder, daß List sofort den Gedanken anregte, die Kohlenminen durch eine Eisenbahn mit dem nächsten Kanale und so mit vollreichen Städten, besonders mit Philadelphia in Verbindung zu bringen. Der Vorschlag wurde angenommen, die Bahn gebaut. Sie verband die Minen von Tamaqua mit dem Schuylkill-Kanal, lief das Schuylkillthal entlang und hatte eine Länge von 22 Meilen.

List hatte sich schon lange vor dieser Zeit mit dem Gedanken getragen, Eisenbahnen in's Leben zu rufen. Als er auf dem hohen Asperg eine monatelange unfreiwillige Muße genoß, hatte er den Plan zu einer Bahn für den Grenzboten III. 1879.

Holztransport des Schwarzwaldes entworfen und ihn seinem Freunde v. Cotta mitgetheilt. Daß er nicht zur Ausführung gekommen, war nicht seine Schuld. Als er in Amerika seine früheren Gedanken und Pläne wieder aufnahm, da eröffnete sich ihm denn auch wieder die ganze volkwirthschaftliche Tragweite, die er bereits vor Jahren einem allgemeinen Transportsystem zugeschrieben hatte. An der Spitze des deutschen Handelsvereins hatte er hinlänglich Gelegenheit gehabt, die Bedürfnisse des Handels und der Gewerbe kennen zu lernen und über ihre Hebung nachzudenken. Damals war es ihm klar geworden, welche Wichtigkeit die Kanäle, die Straßen zc. nicht bloß für sich, sondern als ganzes System, als ein ganzes National-Transportsystem, für den Handel, für die Industrie, für den Ackerbau, für die Wissenschaft, für die Kultur haben würden, und wenn auch erst mitten in der frischen Regsamkeit des amerikanischen Lebens in ihm die Idee aufleuchtete, durch die Eisenbahnen solch' ein allgemeines System zu verwirklichen, so konnte er doch mit vollem Rechte behaupten, wie er es auch that, er habe den Gedanken nach Amerika mitgenommen, nicht von dort hergeholt.

Dieser Umstand, daß die Idee eines allgemeinen Verkehrssystems sich zuerst an deutschen Verhältnissen bei ihm ausgebildet hatte, verbunden mit der großen und unauslöschlichen Liebe zum Vaterlande, das ihn verstoßen, machen es erklärlich, daß List zuerst nicht etwa an ein amerikanisches Eisenbahnsystem dachte, sondern an ein deutsches, daß er Schritte that, für seine Idee zu wirken nicht etwa dort, wo man ihn mit Ehren überhäufte, sondern dort, wo man seine Dienste verschmäht hatte. „Mitten in der Wildniß der blauen Berge träumte mir von einem deutschen Eisenbahnsystem“ — so drückte er sich aus, wenn er später von jenem unruhigen Schaffensdrange sprach, der ihn nach der Heimat zurücktrieb.

Eine volkwirthschaftliche Wahrheit zu entdecken und für ihre Einführung thätig zu sein, dies fiel für einen Mann von der Thatkraft Friedrich List's zusammen. Er begann sofort das einzige, was er für den Augenblick thun konnte: in der Presse für seine Idee zu agitiren. Er setzte sich mit dem bairischen Maschinen-Ingenieur Ritter v. Baader in Verbindung, einem Manne, der sich um die Verbesserung der Lokomotiven Verdienste erworben hatte und für die Eisenbahnen öffentlich aufgetreten war. Er schrieb 1827 eine Reihe von Briefen an Baader, die dieser theils in der „Mugsburger Allgemeinen Zeitung“, theils als Broschüre veröffentlichte. In Baiern wurde damals eine Kanalverbindung zwischen der Donau und dem Main geplant. List trat diesem Plane mit allem Nachdruck entgegen. Er entwickelte seine Ideen über ein allgemeines System des Verkehrs und zeigte, daß dieses durch Kanäle nicht zu verwirklichen sei. Er stellte die Kanäle und Eisenbahnen einander gegenüber

und hoffte, so die öffentliche Meinung für die Eisenbahnen zu gewinnen. Zu den Briefen, die als „Mittheilungen aus Nordamerika. Ueber Kanäle und Eisenbahnen“ veröffentlicht waren, gab er einen Nachtrag, „Mittheilungen aus Nordamerika, enthaltend eine weitere Entwicklung der Vortheile 1.) eines Eisenbahnsystems im Innern Baiern's, 2.) eines bairisch-hanseatischen Eisenbahnsystems“ und entwickelte hier die ganze Wucht seiner volkswirthschaftlichen Ideen. Alles, was irgend für die Eisenbahnen zu sagen war, findet sich hier beisammen; alle Gegenerwägungen sind entkräftet. Wahrhaft großartig sind die Ausichten, welche List hier als die Folgen eines allgemeinen Eisenbahnsystems entwickelt. Alle jene Umgestaltungen, die sie in volkswirthschaftlicher und gesellschaftlicher Beziehung hervorgerufen haben, sieht er voraus, und mit wahrhaft prophetischem Blick entwirft er ein Bild der Zukunft. Wer die Menschen kennt, wird sich nicht wundern, daß man alle diese Weissagungen für eitle Ausgeburten einer träumenden Phantasie erklärte, für Chimären, Tollheiten und Schwindel. Fehlte doch dem Publikum, ja fehlte doch auch den „Männern der Wissenschaft“ und nicht minder denen der Praxis, wie man sie in Deutschland ja leider klassifiziren muß, das prinzipielle Mittel, sich von dem Einfluß der Eisenbahnen eine Vorstellung zu machen. Man war gewohnt, die Eisenbahnen als ein vereinzeltcs Transportmittel zu betrachten, das höchstens im Stande sein werde, die Transportkosten der Waare zu vermindern; von ihrer belebenden Thätigkeit hatte man keine Ahnung. List betrachtete sie aus dem Gesichtspunkte der produktiven Kräfte, in ihrer Gesamtwirkung auf das ganze geistige, politische und gesellschaftliche Leben, auf die Produktivkraft und die Macht der Nation. „Ich erkannte,“ sagte er später in der Vorrede zu seinem Nationalen System politischer Oekonomie, „welche Wechselwirkung zwischen der Manufakturkraft und dem National-Transportsystem bestehe, und daß die eine ohne das andere nirgends zu hoher Vollkommenheit gedeihen könne. Dadurch ward ich in den Stand gesetzt, diese Materie — ich darf wohl behaupten — umfassender abzuhandeln, als irgend ein anderer Nationalökonom vor mir, und namentlich die Nothwendigkeit und Nützlichkeit ganzer National-Eisenbahnsysteme in ein klares Licht zu stellen, ehe noch irgend ein Nationalökonom in England, Frankreich oder Nordamerika daran gedacht hatte, sie aus diesem höheren Gesichtspunkte zu betrachten.“ Diese Worte war er genöthigt noch in späteren Jahren denen gegenüberzustellen, welche nicht müde wurden, ihn als „einen Enthusiasten zu schildern, dessen erhitze Phantasie alles im vergrößerten Maßstabe sehe und eine Menge Dinge erblicke, die anderen Leuten mit gewöhnlichen Augen nicht wahrnehmbar seien“. Für Deutschland aber, meinte List, müßten alle Wirkungen der Eisenbahnen um so größer sein, je unvollkommener bisher die Transportmittel im Verhältniß zu der Kultur

Größe und Industrie der Nation gewesen seien, und seine Skizzen der Zukunft mußten den Deutschen ganz besonders überraschend sein.

Inzwischen erhielt er Einsicht in die Pläne und Entwürfe zu der Bahn Linz = Budweis, welche v. Gerstner baute. List erschrak. „Wenn diese Linie zuerst in Deutschland zu Stande kommt,“ rief er aus, „so ist es für ein Vierteljahrhundert um die Eisenbahnen in Deutschland geschehen. Von der Route von Hamburg bis Wien ist die schlechteste Strecke ausgewählt in Beziehung auf Anlagekosten, Transport, Handel und Ertrag.“ Die geringe Rente, welche diese Bahn abwerfen würde, fürchtete er, werde das deutsche Kapital für lange Zeit abschrecken, sich anderen Eisenbahn = Unternehmungen zuzuwenden. Unge säumt schrieb er an Baader, er solle zunächst auf die Erbauung einer kleinen Strecke in der Nähe einer volkreichen Stadt bringen; nur der Gewinn, den das erste Unternehmen abwerfen werde, könne belebend auf den deutschen Unter nehmungsgeist wirken.

Bald mußte List jedoch einsehen, daß er aus der Ferne auf sein Vater land wenig Einfluß haben könne. Die Bewegung für die Eisenbahnen mußte aus dem Innern des Landes kommen, und so wurde der Gedanke an eine Rückkehr in die Heimat bei ihm immer lebendiger. Seine amerikanischen Unter nehmungen hatten sich unterdeß herrlich entwickelt; sie warfen hohe Gewinne ab, und ein beträchtlicher Theil davon fiel ihm als dem ersten Ureger der Unternehmungen zu. Seine äußere Lage gestaltete sich so vortheilhaft, wie er es nur wünschen konnte; aber der Gedanke an ein großes deutsches Eisenbahn system verfolgte ihn unablässig und machte ihn „unglücklich mitten im Glück“. „Mir geht's mit meinem Vaterland,“ schrieb er damals, „wie den Müttern mit ihren krüppelhaften Kindern; sie lieben sie um so stärker, je krüppelhafter sie sind. Im Hintergrunde aller meiner Pläne liegt Deutschland, die Rückkehr nach Deutschland; es ist wahr, ich werde mich dort ärgern über die Klein städerei und Kleinstaaterci.“

Endlich entschloß er sich, nach Deutschland zu gehen, seine glänzende Lage in Amerika zu verlassen, alle Vortheile, in deren Besitz er war, aufzugeben, seine großen Privatunternehmungen fremden Händen anzuvertrauen. Allein er konnte und wollte diese Rückkehr nicht ohne einen offiziellen Charakter bewerk stelligen, um nicht von neuem der Willkür und Anmaßung bürokratischer Regierungen ausgesetzt zu sein. Er hatte der amerikanischen Regierung Dienste geleistet, welche seine Anstellung als Konsul für Hamburg zur Folge hatten. Im Herbst des Jahres 1830 begab er sich zu Schiff. Er hatte seine Reise über Paris zu machen, um dort eine Reihe von Geschäften im Auftrage der amerikanischen Regierung zu erledigen. Er hatte die Aufgabe, den Verkehr zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten für eine Reihe von Artikeln

zu regeln, hauptsächlich der amerikanischen Kohle in Frankreich einen Markt zu verschaffen. Außerdem ging er mit der Absicht nach Paris, dort für eine Eisenbahnverbindung zwischen Havre und Straßburg zu wirken, und zwar direkt bei der französischen Regierung.

In Amerika hatte List die Beobachtung gemacht, daß in Betreff der Eisenbahnen zwischen Stadt und Stadt, Provinz und Provinz ein gewisser Wettstreit entstanden war. Er nahm an, daß dieser Wettstreit auch zwischen Nation und Nation der größte Sporn sein werde. So, dachte er, würde er durch das Beispiel Frankreich's auf Deutschland wirken können, man würde in Deutschland nicht zurückbleiben wollen, wenn man sich auch scheue, vorwärts zu gehen. Durch das französische Beispiel hoffte er auch auf die Verbindung des deutschen Südens mit den Seestädten einwirken zu können. Seine Verhandlungen mit der französischen Regierung machten ihn mit den statistischen Verhältnissen des Landes genauer bekannt. Er bemerkte bald, daß man auch in Frankreich die Eisenbahnen von einem ganz unrichtigen Standpunkte aus betrachtete, und als er der Regierung zur Anbahnung eines Handelsvertrages zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten eine Abhandlung einzureichen hatte, benutzte er die Gelegenheit, in einem als Einleitung vorangeschickten Artikel die Eisenbahnen zu behandeln und bemerklich zu machen, daß die Wichtigkeit der Eisenbahnen erst in ihrem vollen Lichte erscheine, wenn die Gesamtwirkung eines ganzen Systems auf die Gesamtheit aller moralischen und erwerbenden Kräfte einer ganzen Nation und zumal eines Kontinental-Reiches in Betracht gezogen würde, und gab zugleich einen Ueberblick dieser Wirkungen in Bezug auf Frankreich. Diese Abhandlung veröffentlichte er in der „Revue Encyclopédique“ unter dem Titel „Idées sur les réformes économiques et commerciales applicables à la France“ (März, April und September 1831). Da er bei seinen Forschungen auf die Unvollkommenheit des französischen Expropriations-Gesetzes aufmerksam geworden war, so gab er durch Briefe, welche er im „Constitutionnel“ veröffentlichte, auch nach dieser Richtung hin Anregung. Die unmittelbare Folge war die Vorlegung und Genehmigung eines Expropriations-Gesetzes, die Bewilligung von einer halben Million für Vermessungsarbeiten und die Reise Thiers' nach England zur Besichtigung der dortigen Eisenbahnen.

Um jene Zeit wurde Belgien von Holland getrennt und unabhängig. List setzte auf dieses Ereigniß große Hoffnungen für Deutschland, und als die Führer der belgischen Liberalen sich in Paris befanden, säumte er nicht, sich auch mit diesen in Verbindung zu setzen und zunächst für eine Bahn von Antwerpen nach Köln zu wirken. Er hoffte seinem Vaterlande einen doppelten Dienst zu erweisen, es mit Belgien und mit Nordamerika zu verbinden.

Aber bald mußte List sich überzeugen, daß in diesen Regionen nichts anzufangen sei, und daß er auf diesem Wege seinen Zweck nicht erreichen würde. Die französische Regierung nicht minder als die französische und belgische liberale Partei und die Nation war viel zu sehr mit anderen Dingen, mit inneren politischen Fragen beschäftigt, als daß sie so weittragende Pläne, wie List sie hatte, völlig hätte fassen, geschweige denn verwirklichen können. Mittlerweile war noch ein Umstand eingetreten, der ihn gleichfalls veranlaßte, die Annäherung an sein Ziel auf andere Weise zu versuchen. Der Senat von Hamburg weigerte sich, List wegen seiner früheren politischen Thätigkeit im Sinne des Liberalismus als Konsul anzuerkennen. List grämte sich wenig darüber, da er bereits auf den Posten verzichtet hatte, nachdem er in Erfahrung gebracht, daß der Inhaber des Konsulates von den Einnahmen desselben lebe, aber er sah aus dem Benehmen der hamburger Regierung, daß sein Heimatland dasselbe geblieben war. Einem Manne von weniger Patriotismus, von geringerer Hochherzigkeit, von minderem Thatendrange wäre dies wahrscheinlich ein Mahnzeichen gewesen, das engherzige Land nicht wieder zu betreten, sondern dort zu bleiben, wo er Glück und Ehre genoß. List dachte anders, er ließ sich nicht beirren. Er ging nach Amerika zurück und schiffte sich im folgenden Jahre (1831) mit seiner Familie nach Hamburg ein, entschlossen, vier bis sechs Jahre daran zu setzen, um die Eisenbahnen in Deutschland emporzubringen. Zunächst ließ er sich in Hamburg nieder, um von dort aus zu agitiren. Mit allen größeren Plätzen trat er in Verbindung, namentlich mit Hannover, Kassel, Leipzig, Gotha, Frankfurt, Karlsruhe, Stuttgart; wo er konnte, wirkte er durch die Zeitungen. Aber es gelang ihm nicht, die Hamburger in Bewegung zu bringen; aller Unternehmungsgeist war todt. Man lachte ihm in's Gesicht, wenn er von einem deutschen Eisenbahnsystem sprach; die ganze Agitation kam den Leuten so komisch vor, daß selbst dann noch, als List bereits für das Leipzig-Dresdner Unternehmen thätig war, einige Weisheitsmänner von Hamburg sein Bestreben in Leipzig als eine Jagd nach Chimären darstellen konnten. Ein Engländer Namens Elliot, der Sekretär beim englischen Generalkonsulat in Hamburg, dessen Kompetenz, in Sachen der deutschen Industrie das Wort zu nehmen, dadurch bewiesen werden sollte, daß er der Nefte eines berühmten Mannes Namens Steward sei, suchte die List'sche Idee eines deutschen Eisenbahnsystems als Wahnwitz darzustellen und zu beweisen, daß nur eine Eisenbahn zwischen Hamburg und Hannover rentabel sein könne, und daß auch diese nur mit englischem Gelde herzustellen sei. Ein Engländer hatte es gesagt — und kein respektabler Geschäftsmann Hamburg's zweifelte mehr an der Richtigkeit.

Im Laufe des Winters überzeugte sich List, daß in Hamburg nichts zu

erreichen sei; der Boden war noch nicht vorbereitet; es war nicht möglich, große Summen für bedeutendere Unternehmungen aufzunehmen. Gleichzeitig aber hatte sich in ihm mehr und mehr die Ansicht bestärkt, daß Leipzig der Punkt sei, von welchem aus auf Preußen sowohl wie auf Süddeutschland eine Wirkung ausgeübt werden könne.

Ohne weitere Vorbereitung begab er sich mit seiner Familie dorthin. Da er mehrere Empfehlungs- und Einführungsschreiben hatte, so hoffte er, bald diejenigen Männer aufzufinden, mit denen er gemeinschaftlich eine Gesellschaft zum Bau einer Bahn in's Leben rufen könne. Er kam in einer offiziellen Stellung als amerikanischer Konsul, die es ihm möglich machte, ungehindert in Leipzig seinen Aufenthalt zu nehmen. Einnahmen hatte er von dieser Stellung keine, im Gegentheil, sie erlegte ihm noch mancherlei Verpflichtungen der Repräsentation auf.

Anfangs äußerte er sich obenhin über den Zweck seines Kommens, fand aber keinen Anklang, geschweige denn irgend welche Aufmunterung. Damalige Leipziger Lokalgrößen, wie die Stadträtbe F. Müller und Seeburg, mit denen List häufiger verkehrte und über die Eisenbahnen zu sprechen Gelegenheit hatte, waren für seine weiten Gesichtspunkte unempfänglich. Weder sie noch die Handelskreise, mit denen er in Berührung kam, wollten glauben, daß auch nur eine kleine Strecke Eisenbahn irgendwie rentiren könne. Doch wurde List bald allgemein als Verfechter der Eisenbahnen bekannt und erklärte nun auch offen, daß der einzige Zweck seines Kommens allerdings die Thätigkeit für ein großes Transportsystem sei; er habe sich entschlossen, vier bis sechs Jahre die öffentliche Meinung Deutschland's zu bearbeiten, um die Eisenbahnen in Gang zu bringen; er werde dieses Vorhaben jedenfalls zur Ausführung bringen, möge es nun zu Resultaten führen oder nicht.

Auf den ersten Blick hatte List gesehen, daß die Linie zwischen Leipzig und Dresden den Anfang bilden müsse für das ganze System. Diese beiden Städte mit einander oder Leipzig mit Magdeburg durch eine Bahn zu verbinden, davon war schon früher in Leipzig die Rede gewesen; auch hatte man davon gesprochen, von Leipzig nach Strehla an der Elbe zu bauen, indem man nur den Güter- und Waarentransport im Auge hatte. Allein das waren hingeworfene Ideen gewesen, meistens von Projektenmachern erfonnen, und Niemand hatte sich gefunden, der Hand an's Werk gelegt hätte. List ging daran, die Verkehrsverhältnisse zwischen Leipzig und Dresden genau zu untersuchen, er bereifte die Strecke, ging nach Dresden, zog Erkundigungen über den Personenverkehr, den Steinkohlen-, Holz- und Salztransport ein und entwarf dann das Schriftchen, welches die erste bedeutende Anregung gab: „Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“

und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden.“ Hier stellte er eine Bilanz für das Unternehmen auf, veranschlagte auf's genaueste die Kosten, setzte ihnen die Einnahme aus dem bereits vorhandenen Verkehr entgegen und besprach alle Einwendungen, welche das Publikum gegen seinen Vorschlag bereits erhoben hatte oder etwa noch erheben könnte. Er trat für einen billigen Bau ein, um zuerst zu zeigen, daß ein derartiges Unternehmen rentiren werde, einen festeren Bau wünschte er noch einige Jahre hinauszuschieben. Der Haupteinwand, der immer von neuem erhoben wurde, daß Deutschland kein Geld habe, so großartige Unternehmungen auszuführen, wurde der sorgfältigsten Erörterung unterzogen. Bereits in seinen „Mittheilungen“ hatte er darüber höchst treffende Bemerkungen gemacht. „Man wird vielleicht fragen, woher Baiern das Geld nehmen soll, um solche Riesenwerke zu vollbringen? Ich antworte, daß ich noch an keinem der Kanäle oder Eisenbahnen, die ich bis jetzt gesehen, Silber oder Gold wahrgenommen habe. Man konsumirt dabei nur Lebensmittel, Eisen, Steine, Holz, Kräfte der Menschen und Thiere. Ist aber nicht alles das in Baiern im Ueberfluß? Indem man diesen Ueberfluß in Kanäle und Eisenbahnen verwandelt, die man noch nicht besitzt, schafft man bleibende und dauernde Werthe, erschafft man Instrumente, die alle produktiven Kräfte der Nation verdoppeln u. s. w.“ Alle diese Gründe wiederholte er, den veränderten Verhältnissen angepaßt. Auf die Frage, wie das Geld zu beschaffen sei, wies er darauf hin, daß man eine Kompagnie zu bilden und vom Staate das Privilegium zu erwerben habe, Zettel auszugeben. Der Schrift war ein Gesekentwurf beigegeben, welcher die Grundzüge für die Konstituierung der Aktienkompagnie und für ein Expropriationsgesek enthielt, ferner die Idee, daß Kommissionen gebildet werden sollten für die genaue Untersuchung und Prüfung der einzelnen Eisenbahnlinien. Auch das Privilegium zur Ausgabe von Papiergeld ist in diesen Entwurf bereits aufgenommen, ebenso das weit bedeutendere, welches die Kompagnie später so gar nicht zu verwerthen verstand, daß sie allein die ausschließliche Konzession für das ganze Königreich Sachsen besitzen sollte. Was aber das Bedeutendste an dem Schriftchen war, und worauf List auch mit Recht den meisten Werth legte, ist der Umstand, daß sie sich auf die große, breite Basis eines sächsisch-deutschen Eisenbahnsystems stellte.

Die Schrift fand wenig Anklang, desto mehr Gegner. Man trat offen damit heraus, sie und ihren Verfasser lächerlich zu machen, tausend Einwendungen dagegen zu erheben. Ein Aufsatz in der „Leipziger Zeitung“ erklärte die Eisenbahn von Leipzig nach Dresden für ein Riesenunternehmen, welches anzugreifen recht unklug sei. Da alle klugen Leute über List's Vorschläge spotteten, so versuchte er sich dadurch Unterstützung zu verschaffen, daß er sich von einer ge-

lehrten Größe ein Gutachten erbat, von dem zu damaliger Zeit so berühmten Inhaber des Lehrstuhls für politische Oekonomie an der Leipziger Universität, von Bölk. Statt aber List beizustehen, ließ der gelehrte Mann den weisen Bescheid vernehmen: es könne noch gar nicht mit Bestimmtheit gesagt werden, inwiefern dies Unternehmen nützlich und nothwendig sei, man könne nicht wissen, welche Richtung in Zukunft der Waarenzug nehmen werde, und dies traurige Urtheil ließ er gar noch in seinem Journal drucken. Da vertheilte List seine Schrift gratis in 500 Exemplaren an sämtliche Behörden, an den Stadtrath, an die Stadtverordneten, an beide Häuser des Landtages, an die Ministerien, an den Prinzen und den König, endlich an die Bankiers und angesehenen Männer des Großhandels in Leipzig und Dresden. Jetzt wurden seine Bestrebungen weiteren Kreisen genauer bekannt. Mannigfach wurde ihm Dank ausgesprochen für die Anregung der Angelegenheit, man gestand offen, List habe zuerst den großen Beweis geführt und die öffentliche Meinung darüber belehrt, daß es auf den Gesamtverkehr im Innern ankomme. Nun schöpfte List neuen Muth für die weitere Entwicklung seiner Sache.

Als bald setzten sich junge Männer von Bildung, Kapital und Ansehen mit ihm in Verbindung, welche entschlossen waren, für die Eisenbahnen thätig zu sein. Der Erste, der sich List zur Mitwirkung anbot, war der Bankier Wilhelm Seyffert. List suchte ihn auf und besprach in einer Konferenz mit ihm die weiteren Schritte. Bei einer späteren Zusammenkunft war auch Dufour-Feronce anwesend, und nun wurde eine Eingabe an die Regierung und an den Landtag besprochen und beschloffen. Auch ein allgemein beliebter Staatsmann, der Hof- und Justizrath v. Langenn, der an der Spitze der Regierung in Leipzig stand, forderte List zu Konferenzen auf. Er war für die Sache ungemein begeistert, und in wiederholten Unterredungen mußte List ihm Auskunft geben über Alles, worüber er in Betreff der Eisenbahnen unterrichtet zu sein wünschte, über das Technische, Finanzielle und Volkswirthschaftliche der Frage.

Bisher hatte List in Leipzig nur eine provisorische Wohnung mit gemietheten Möbeln innegehabt, weil er die Absicht hatte, falls seine Sache hier keinen Anklang fände, in einer andern deutschen Stadt oder in Paris seine Bemühungen fortzusetzen. Als sich aber so angesehenen Männer für die Unterstützung seiner Pläne aussprachen, und Begeisterung für die Sache sich zeigte, entschloß er sich, seinen dauernden Wohnsitz in Leipzig zu nehmen, nachdem er sich vorher über die Ansichten der genannten Männer bezüglich seiner künftigen Stellung zu dem projektirten Unternehmen Gewißheit verschafft hatte.

Der nächste Schritt war eine Eingabe an die Regierung und den Landtag, um ein Expropriationsgesetz und die Konzeßionirung einer Kompagnie, ferner die Erlaubniß zur Niederseßung einer städtischen Kommission und die Ueber-

nahme der Vermessungs- und Untersuchungskosten zu erlangen. Die Bürgerschaft wurde durch v. Langenn zu einer Versammlung aufgefordert, um die Eingabe zu unterzeichnen. Die Versammlung war stark besucht, und die Petition bedeckte sich mit 316 Unterschriften. Am 20. November 1833 ging sie nach Dresden ab.

Bald darauf, Anfang Dezember, ging zur weiteren Betreibung der Angelegenheit eine Deputation nach Dresden. Harfort und Seyffertth waren Mitglieder derselben. List war dazu nicht eingeladen, hielt es aber für gerathen, auf eigene Hand nach Dresden zu gehen, weil er nicht nur die öffentliche Meinung in Leipzig und Sachsen gewinnen wollte, was er durch ein eignes zu diesem Zwecke gegründetes Blatt, das „National-Magazin“, erreichte, sondern auch die Regierung persönlich für seine Pläne erwärmen wollte. Die Deputation zog ihn jedoch zu den Besuchen beim Minister nicht zu; man glaubte, es würde unangenehm berühren, wenn ein Mann, der mit der heimathlichen württembergischen Regierung vor einem Jahrzehnt auf gespanntem Fuße gestanden hatte, als Deputirter beim sächsischen Minister erscheine. List machte daher auf eignen Antrieb den Ministern seine Aufwartung und fand gute Aufnahme, nicht minder beim Könige und dem Prinzen Johann. Er unterrichtete alle genau über die Sache und suchte die Regierung für eine Garantie von 4 Prozent zu gewinnen, wogegen ihr bei Dividenden von bestimmter Höhe ein angemessener Theil zufallen sollte. Diesen Vorschlag, den er schon in seiner Broschüre in den Gesetzentwurf aufgenommen hatte, und den später mehrere Regierungen, wie die belgische und preussische, im großen Maßstabe verwirklicht haben, wiederholte er hier; namentlich für ihn die Regierung zu gewinnen, war der Hauptzweck seiner Reise.

Die Regierung gab bald ihre Zustimmung zu den Wünschen der Eingabe, sie willigte ein, daß von den Unterzeichnern derselben eine Kommission zur weiteren Vorbereitung der Angelegenheit gewählt werde. v. Langenn wurde zum Regierungs-Kommissar ernannt, und der Oberlandfeldmesser v. Schlieben zum technischen Beirath. In einer Konferenz, welche v. Langenn mit Harfort, Seyffertth, Dufour-Feronce, Lampe und List am 10. Januar 1834 abhielt, wurde das Erforderliche eingeleitet. Auf List's Veranlassung kam man überein, zur Wahl der Kommission eine Versammlung einzuberufen.

Inzwischen hatte sich der Anschluß Sachsen's an den Zollverein vollzogen. Man hatte alle Hände voll zu thun; die Regierung sowohl, wie die Männer, die für die Eisenbahnsache thätig waren, sie hatten sich alle vorerst ihren dringenden Geschäften zuzuwenden, nicht minder das Publikum. Die Einberufung der Versammlung verzögerte sich daher, und als man endlich dazu schreiten wollte, war das Interesse des Publikums so tief gesunken, daß man an seiner Theil-

nahme an der Wahl des Komités große Zweifel hegte. Die Eisenbahnsache war mit einem Male wieder in Vergessenheit gerathen.

Da wandten sich diejenigen Personen, welche bis dahin das Unternehmen hauptsächlich unterstützt hatten, an List mit dem Ersuchen, die öffentliche Meinung dafür von neuem zu beleben. List entwarf zu diesem Zwecke einen kleinen Aufsatz von der Länge einen Bogens: „Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen, die Anlage einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig betreffend.“ Der Aufsatz war meisterhaft abgefaßt. In einfacher, volksthümlicher Sprache führte er in kurzen Zügen Alles vor, was auf die Eisenbahnen Bezug hatte, ihren nächsten Nutzen und die große volkswirtschaftliche Tragweite ihrer Wirkungen. List wiederholte auch hier seinen alten, stets von neuem ausgesprochenen Grundsatz, die Bewegung für die Eisenbahnen müsse von möglichst breiten Schichten der Bevölkerung ausgehen, überall durch ganz Deutschland müßten Eisenbahn-Komités gewählt werden, die Städte müßten selbständig auftreten, von ihnen und ihren Komités müßten die Unternehmungen ausgehen. Die Eisenbahnen müßten die gemeinsame Angelegenheit der Bürger bilden, nicht die einzelner reicher Konzessionäre, welche nachher die Aktien willkürlich vertheilten, wie es in Frankreich der Fall gewesen war. Ueberall müßten die Unternehmungen von der öffentlichen Meinung kontrollirt werden.

Als List seinen Aufsatz vor der Versammlung von Harkort, Seyffert, Dufour und Lampe zur Verlesung brachte, war die Freude groß, nicht minder die Anerkennung, und der letzteren gaben sie gleich darauf dadurch Ausdruck, daß sie ihm einen prächtigen silbernen Pokal mit reicher Vergoldung überreichten, auf dem ihre Namen eingegraben waren und die Inschrift: „Dem Verfasser des Aufsatzes an unsere Mitbürger“. Die Schrift wurde auf ihre Kosten gedruckt und in tausend Exemplaren unter die Bürger vertheilt.

Der Erfolg überstieg alle Erwartungen. Als der Stadtrath die Versammlung zur Wahl des Komités auf den 17. März in die Börse berief, war der Saal gedrängt voll. Alles, was nur irgend in Leipzig in großen Geschäften thätig war, fand sich ein. Die Begeisterung für die große Sache war wieder eine allgemeine. Ja, es wurde laut verlangt, man solle unmittelbar zur Subskription der Aktien schreiten, und später wurde noch oft behauptet, daß schon damals die Subskription zu Stande gekommen sein würde. Der Vorsitzende des Rathes von Leipzig, Stadtrath F. Müller, eröffnete die Versammlung mit einem kurzen Vortrage, in welchem er mittheilte, was in der Sache bereits geschehen sei, und er erwähnte bei dieser Gelegenheit auch in ehrenvoller Weise die Verdienste, welche sich List um dieselbe erworben. Darauf wurde ein Komité von zwölf Personen gewählt. Selbstverständlich fielen die meisten Stimmen auf List, Harkort, Dufour, Seyffert, Lampe.

Nach der Wahl wurde List von Müller zu einer Konferenz eingeladen. Hier wurde ihm zu seinem größten Erstaunen eröffnet, daß er als ordentliches Mitglied in das Komité nicht eintreten könne. Der Rath der Stadt hatte für das Komité bestimmt, daß nur wirkliche Bürger von Sachsen als ordentliche Mitglieder gewählt werden könnten. Stadtrath Müller hatte dies auch schon in der Versammlung mitgetheilt; List hatte es aber überhört, und auch wohl die meisten Bürger, da sie ja List, auf den diese Bestimmung allein gemünzt sein konnte, trotzdem gewählt hatten. Müller suchte den unangenehmen Eindruck, den diese Mittheilung auf List machen mußte, dadurch abzuschwächen, daß er ihm sagte, der Rath habe seinen besondern Fall ebenfalls vorgeesehen. Es sei dem Komité die Befugniß ertheilt worden, außerordentliche Mitglieder zuzuziehen, und für diesen Fall sei es jener Bedingung nicht unterworfen.

List beschwerte sich über diese Taktik, die er auf Rechnung seiner früheren Thätigkeit für Gründung des Zollvereins schreiben zu müssen glaubte, bei dem Regierungs-Kommissar v. Langenn. Auch dieser sprach sich mißbilligend über die Anordnung aus. Es sei, meinte er, gar kein Grund vorhanden, in dieser Sache, die zu staats- und stadtbürgerlichen Rechten in keinerlei Beziehung stehe, eine solche Bedingung zu stellen. Im Gegentheil, da den Bürgern die Sache fremd sei, und Kenntniß und Erfahrung ihnen nur von außen kommen könne, so müsse ihnen List als Mitglied des Komités gerade willkommen sein. Langenn versprach die Angelegenheit zu ordnen; allein es war nichts zu erreichen, das Geschehene war nicht rückgängig zu machen. Als am andern Tage auch Dufour und Lampe ihm die Nachricht von der Anordnung des Rathes in's Haus brachten, und List Bedenken und Bedingungen für den Eintritt in das Komité äußerte, bemerkte Dufour, die Leipziger würden stets als Ehrenmänner an ihm handeln, „nicht wie Yankee, wie er zu befürchten scheine“. Diese Aeußerung und die Erwägung, daß die ganze Sache doch im Grunde nur auf eine Förmlichkeit hinauslaufe, bestimmten List, keinen Protest zu erheben, von ausdrücklichen Bedingungen abzusehen und die ganze Sache dem Ehr- und Rechtsgefühl der künftigen Führer der Kompagnie zu überlassen, die, wie leicht vorauszusehen war, dieselben Männer sein würden, welche List Zusicherungen gemacht hatten.

Allein List sollte bald gewahr werden, daß es sich doch um keine leere Förmlichkeit gehandelt hatte. Das Komité konstituirte sich am 3. April, ohne daß List zugegen war. Es wählte einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter, ohne daß List dabei in Frage kam. Am folgenden Tage wurde er als außerordentliches Mitglied in's Komité gewählt. Eine besondere Stellung konnte ihm dort nicht mehr gegeben werden — die Rollen waren vertheilt. Noch einmal überlegte sich List, ob es möglich sei, eine solche Wahl anzunehmen.

Es war nie seine Absicht gewesen, weder im vorbereitenden Comité, noch in der späteren Direktion etwa die erste Stelle einzunehmen. „Klugheit und Bescheidenheit,“ sagte er, „gebieten mir, diese Stelle abzulehnen, selbst wenn sie mir angeboten wird.“ Er hatte, wie seine Notizen aus jener Zeit melden, die Absicht, in Leipzig seinen bleibenden Aufenthalt zu nehmen, dort eine Ruhestätte zu finden und entfernt von allem politischen Treiben seine ganze Thätigkeit nur der Hebung der Industrie und den Eisenbahnen zu widmen. Deshalb müsse ihm, meinte er, alles daran liegen, sich keiner Ambition in den Weg zu stellen, sich nicht an die Spitze zu drängen; er wollte sich mit einer untergeordneten Stellung begnügen. In diesem Sinne hatte er sich oft gegen diejenigen Personen ausgesprochen, die sich an die Spitze stellten, in diesem Sinne hatte er sich gegen v. Langemann erklärt, ihn um seine Vermittelung gebeten und diese zugesagt erhalten. Geldgewinn war nicht sein Zweck. Seine Aussichten in die Zukunft waren damals nicht nur befriedigend, sondern beinahe glänzend, und genügten ihm, „da er nie nach Reichthum, wohl aber nach ökonomischer Unabhängigkeit strebte“. Seinen persönlichen Vortheil gedachte er durch Ankauf von Grundeigenthum in Leipzig, welches voraussichtlich bedeutend im Preise steigen mußte, zu wahren. Wenn er trotzdem den ersten Förderern seiner Pläne stets die Bedingung stellte und von ihnen wiederholt das Versprechen erhielt, daß er bei der Direktion der Unternehmung theilhaftig werden solle, was ihm auch stets zugesagt wurde als eine Sache, die sich von selbst verstehe, nicht nur weil er Gründer des Unternehmens sei, sondern weil er mehr Erfahrung und Kenntnisse in der Sache habe, als irgend eins der Mitglieder, und weil alle Theilhaber an der Spitze großer Geschäfte ständen und sich der Sache nicht gehörig widmen könnten — wenn er diese Bedingung stellte, so that er es einestheils, um dadurch das Ansehen und den Einfluß zu erhalten, den er nöthig hatte, um auf ähnliche Unternehmungen in anderen deutschen Staaten zu wirken, um sich Geltung zu verschaffen und sich das moralische Bürgerrecht zu erwerben. Wie sollte er dies alles erreichen, wenn er nicht in dem Eisenbahn-Komitee einen ausgezeichneten Platz einnahm? Wie sollte er denen, die später die Eisenbahn-Direktoren wählen würden, bekannt werden? Seine Schriften waren dann nicht mehr in der Erinnerung, vieles von seinen Arbeiten war ohnehin unter Kollektivnamen erschienen und war bereits anderen mehr zu gute gekommen als ihm. Aus solchen Gründen mußte er wünschen, daß ihm im Vorbereitungs-Komitee wenigstens die zweite Stelle zu Theil würde. Dies war ihm durch das eingeleitete Verfahren nun abgeschnitten.

Aber List ließ alle Bedenken fallen. Er nahm die dargebotene Wahl an, nachdem er vorher noch einmal seine Bedingungen geäußert hatte. „Sollte ich,“ bemerkt er in seinen Aufzeichnungen, „durch die Nichtannahme beweisen,

daß nur persönliche Gründe mich zu meinen Vorschlägen bestimmt hätten? Sollte ich die große Sache aufgeben aus bloß persönlichen Rücksichten? Hatte ich ihr nicht schon Jahre geopfert, war ich nicht ihretwegen mit meiner Familie über Land und Meer gekommen, und war denn eine Möglichkeit oder nur eine Wahrscheinlichkeit, daß meine bescheidenen Wünsche und Hoffnungen abgewiesen werden könnten?"

Gleich in der ersten Komitèsitzung legte List ein Programm für die Geschäfte des Komitès vor. Dies fand allseitige Billigung. Sein Vorschlag war, von allen Untersuchungen des Komitès dem Publikum gedruckte Berichte zu geben und dieselben in alle Welt zu verschicken. Hierdurch wurde erreicht, daß die Arbeiten des Komitès sich nicht auf die besondere Unternehmung zwischen Leipzig und Dresden beschränkten und ausschließlich für diese Werth hatten, sondern stets die Herstellung eines ganzen deutschen Eisenbahnsystems und die Errichtung von Eisenbahnkomitès in allen großen Städten im Auge behalten wurden. Diesem Ziele gemäß wurden die Untersuchungen angestellt und die Berichte entworfen. Die letzteren, sieben an der Zahl, sind sämmtlich die Arbeit List's. Sie wurden im Komité vortragen, aber von diesem häufig gekürzt und dadurch verschlechtert. In ganz Sachsen und Deutschland regten sie die Thätigkeit für die Gründung von Eisenbahnen an und sind dadurch für die Entwicklung derselben in Deutschland von hervorragender Bedeutung geworden. Der Ruhm und der Dank dafür gebührt einzig und allein List. Wenn die Jubelschrift der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kompagnie, welche zur Feier des fünfundzwanzigjährigen Bestehens derselben vom Direktorium veröffentlicht wurde, sagt, daß um die Berichte namentlich List Verdienste habe, und daß das Programm für die Arbeiten des Komitès besonders von ihm herrühre, und wenn damit angedeutet werden soll, daß auch andere etwas daran gethan hätten, so sind die Verfasser jener Schrift damit keineswegs gerecht gegen List gewesen. Hätten sie ebenfalls Antheil daran, so hätten sie dieselben bei Lebzeiten List's reklamiren müssen, als er in der Vorrede zum „Nationalen System“ alle Ehre für sich allein in Anspruch nahm.

Die erwähnten Berichte behandeln die bestehenden und muthmaßlichen Transporte auf der Route von Dresden nach Leipzig; die Vortheile und Nachtheile der Eisenbahnen in Kriegszeiten; die verschiedenen Arten und die Kosten des Oberbaues der Eisenbahnen; die Dampfwagen auf Chausseen und ihre mögliche Konkurrenz mit den Eisenbahnen; eine Vergleichung der Liverpool-Manchester, der Budweis-Linzer, der Prag-Pilsener mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn; endlich eine übersichtliche Darstellung der Resultate aller Arbeiten des Komitès. Aber das war noch nicht Alles, was List während dieser Zeit für die große Sache that. Er korrespondirte mit allen größeren

Blättern Deutschland's und mit mehreren Regierungen und machte Reisen, um persönlich überall Leben in die Sache zu bringen. Außerdem gründete er im Laufe dieses Jahres ein zweites Blatt, das ganz der Sache der Eisenbahnen und der Industrie dienen sollte, das „Eisenbahn-Journal“.

Im Komité freilich fand er nicht immer das Entgegenkommen, das er hätte finden sollen. Man gab ihm deutlich zu verstehen, daß man nun bald so weit sei, seine Dienste entbehren zu können. Man ließ sich von ihm über alle Dinge belehren und trug sie dann im Komité als eigne Weisheit vor. Von diesem Verfahren war selbst der Regierungs-Kommissar nicht frei, ihm glaubte List es auch Schuld geben zu müssen, daß er niemals in den Besitz des Schutzbürgerrechts gelangen konnte, so sehr er sich auch darum bemüht hatte. Daß ein Mitglied sich eine Güte damit that, ihn mit juristischen Wortklaubereien zu peinigen, mag hingehen; viel weniger entsprach es der Ehre des Komités, daß man ihn zu einer wichtigen Verhandlung nicht einlud und höchst verwundert war, als er, zufällig von der Anberaumung der Sitzung in Kenntniß gesetzt, plötzlich erschien und nun den Ausschlag in allen Fragen gab. Eine Zeit lang hatte List die Absicht, in den Sitzungen des Komités ganz zu schweigen und dem Regierungs-Kommissar zu erklären, daß er kein Interesse an der Sache mehr habe. Die Notiz, welche diese Absicht ausspricht, fährt fort: „So muß ich denn noch in meinen alten Tagen Verstellung lernen, nur um nicht von diesen selbstüchtigen . . . Sachsen abermals weiter getrieben zu werden.“ Aber das Komité kam ohne List nicht von der Stelle. Die Beratungen müssen ohne List's Theilnahme, seinen Aufzeichnungen nach, oft recht trostlos gewesen sein. Was speziell Harfort betrifft, so findet man von ihm nur Komplimente und allgemeine Redensarten aufbewahrt, nichts, was für die Sache von Bedeutung gewesen wäre und ihr zur Förderung gedient hätte.

Was zuletzt noch und hauptsächlich List mit mehreren Mitgliedern des Komités in Disharmonie brachte, mochte der Umstand sein, daß er mit aller Energie für die billige amerikanische Bauart und für die Linie über Meissen eintrat. Ueber letzteren Punkt gab er bei der Regierung ein besonderes Gutachten ein. Wie sehr er auch hier im Rechte war, hat die Folgezeit oft genug nur zu deutlich gezeigt. Das Komité hatte allerdings über die Richtung der Bahn nicht endgiltig zu entscheiden, es wurde dies dem Direktorium überlassen, und dies entschied, nachdem es sich von einem englischen Ingenieur für 863 Pfd. (17260 Mk.!) darüber ein Gutachten hatte geben lassen, für die Linie über Riesa. Mit der billigen Bauart verband List einen ganz bestimmten Zweck. Er hoffte, es werde dadurch möglich sein, die Strecke bis Meissen bereits in Jahresfrist zu eröffnen und damit eine gute Dividende zu erzielen. Dies würde, so hoffte

er weiter, auf die übrigen deutschen Unternehmungen anregend wirken und neue Unternehmungslust schaffen. Er drang damit nicht durch; auch hierüber blieb die Entscheidung der späteren Kompagnie oder vielmehr ihrem Direktorium überlassen.

Während des Jahres 1834 wurden die Vermessungsarbeiten zu Ende gebracht. Die Regierung ließ sie vornehmen. Ebenso wurde ein Expropriationsgesetz entworfen und von der Regierung am 30. September den Ständen vorgelegt, kam aber erst im folgenden Jahre zu Stande. An diesem Entwürfe hat List ebenfalls einen großen Antheil. In einer Reihe von Konferenzen berieth sich Justizrath v. Langenn mit ihm, der diese Angelegenheit ja bereits von Frankreich her kannte.

Im Frühjahr 1835 endlich war alles vorbereitet; man konnte zur Gründung der Aktien-Kompagnie schreiten. Am 14. Mai wurde die Zeichnung der Aktien vorgenommen, und nicht weniger als 15000 Stück wurden an diesem Tage gezeichnet. Eine Menge Personen, welche am Tage darauf zeichnen wollten und sich bereits früh Morgens auf dem Bureau des Komitês einstellten, mußten zurückgewiesen werden. Der Rest der Aktien wurde versteigert und damit ein Agio von 12 bis 14% und ein Gewinn von etwa 15000 Thaler erzielt. Dies günstige Resultat und diesen Gewinn hatte man wiederum einzig und allein List zu verdanken, der, wo er nur konnte, die öffentliche Meinung durch die Zeitungen für das Unternehmen günstig gestimmt und in dieser Stimmung erhalten hatte.

Bald darauf, am 5. Juli, fand die erste Generalversammlung statt. Sie wählte einen Ausschuß, indem sie das Komitê dazu einsetzte und durch zwölf Personen verstärkte. Das Komitê löste sich auf, und wenige Tage später versammelte sich der Ausschuß zur Wahl des Direktoriums. List erhielt auch nicht eine einzige Stimme, und nun lag es klar zu Tage, daß man wohl seine Kraft zu benutzen verstanden hatte, daß man aber keineswegs geneigt war, die Versprechungen zu halten, die man ihm im Komitê gemacht hatte. List's Thätigkeit für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn war damit so gut wie abgeschlossen. Er leistete ihr von jetzt an nur indirekt noch Dienste, indem er nicht aufhörte, für die Sache der Eisenbahnen zu wirken. Für dies besondere Unternehmen waren alle Schwierigkeiten überwunden. Die öffentliche Meinung war ihm günstig, die Aktien waren gezeichnet, die Einzahlung konnte nicht fehlen. Alle Fragen, die noch einer Erledigung harrten, waren rein technischer Art und konnten von tüchtigen Ingenieuren und guten Geschäftsleuten gelöst werden; in volkswirtschaftlicher Beziehung konnte nichts mehr zweifelhaft sein. In diesem Augenblicke, in welchem die Ernte jahrelanger Mühen zu reifen begann, mußte List den Schauplatz verlassen, nicht etwa mit aller Anerkennung, mit allen Ehren, nein, in

aller Stille, als ob es sich von selbst verstünde; er wurde bei Seite gesetzt, wie man eine abgenutzte Maschine in die Kumpelkammer wirft.

Mit welchem kläglichen Widerwillen das Direktorium und der Ausschuß der Kompagnie später die allernothdürftigsten Verbindlichkeiten gegen List regelte, dies darzulegen, erspare ich mir für einen zweiten Artikel. Hier kam es in erster Linie darauf an, zu zeigen, daß List es war und kein anderer, dem man die Entstehung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn zu verdanken hat; noch mehr, daß er durch die breite Grundlage, die er den Vorarbeiten zu geben mußte, Vorarbeiten für die sämtlichen Eisenbahnen Deutschland's lieferte; daß er, indem auf sein Betreiben zuerst eine höchst rentable Linie ausgebaut wurde, den Unternehmungsgeist ganz Deutschland's anspornte, dadurch den möglichst raschen Ausbau der Hauptverkehrslinien trotz der Abneigung vieler Regierungen gegen die Eisenbahnen sicherte und auf diese Weise dem Verkehr nicht nur, sondern der gesammten Volkswirtschaft und dem Vaterlande einen unermeßlichen Dienst erwies.

Leipzig.

H. Niedermüller.

---

## Die deutsche Literatur zur Zeit des siebenjährigen Krieges.

Von Julian Schmidt.

### IV.

Im November 1760 entfernte sich Lessing, jetzt 31-jährig, des kritischen Geschäfts wieder einmal müde, plötzlich aus Berlin, ohne Abschied von seinen Freunden zu nehmen, und trat in Breslau als Sekretär in die Dienste des Generals Tauenzien; es sei einmal Zeit, meinte er, mehr unter Menschen als unter Büchern zu leben und neben dem Kopfe auch den Ventel zu füllen. Er verschwindet jetzt auf vier Jahre vom Schauplatz der Literatur. Indes setzten die Freunde — Mendelssohn und Nicolai — die „Literaturbriefe“ fort, und zu ihnen gesellte sich, für die theologischen Artikel, der Kandidat Resewitz.

Im Stil ein schlimmer Rückschritt gegen Lessing, wurden diese späteren Literaturbriefe in gewissem Sinne wichtiger für die deutsche Bildung als die früheren, insofern sie den Arbeiten des Auslandes einen großen Raum widmeten. Die französische und englische Prosa war in einem energischen Vor-