

Friedrich List der Vorkämpfer des Deutschen Eisenbahnwesens

Ein Beitrag zur
Jugendgeschichte des Deutschen Eisenbahnwesens

Von

Dr. jur. Dr. phil. h. c. Alfred v. der Leyen

Professor der Staatswissenschaften, Wirklicher Geheimer Rat
Ehrenmitglied der Friedrich List-Gesellschaft

Sonderabdruck
aus dem Archiv für Eisenbahnwesen, 1931, Heft 5
(Verlag von Julius Springer, Berlin)
für die Mitglieder der Friedrich List-Gesellschaft E. V.

Friedrich List der Vorkämpfer des Deutschen Eisenbahnwesens

Ein Beitrag zur
Jugendgeschichte des Deutschen Eisenbahnwesens

ISBN 978-3-642-94024-8 ISBN 978-3-642-94424-6 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-642-94424-6

In Band III der von der Friedrich List-Gesellschaft herausgegebenen Werke Friedrich Lists, dessen erster Teil im Jahr 1930 erschienen ist, und dessen zweiter Teil gleichzeitig mit dieser Abhandlung herauskommt, wird das Verkehrswesen behandelt. Die nachstehende Abhandlung, von der ein Sonderabdruck dem Band III, 2 beigegeben wird, beabsichtigt, die Tätigkeit Friedrich Lists auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens in Deutschland und den benachbarten europäischen Ländern sowie in den Vereinigten Staaten von Amerika in einem Gesamtbild darzustellen. Die Quellen der Abhandlung sind die in Band III veröffentlichten Schriften, sowie die anschließenden Erläuterungen, auf die an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden kann¹. Die Abhandlung beschränkt sich darauf, Lists Bedeutung für das Eisenbahnwesen zu schildern. Die beiden anderen großartigen Schöpfungen dieses vielleicht bedeutendsten Nationalökonomen Deutschlands, und zwar die Gründung des Zollvereins und das klassische Werk über das Nationale System der politischen Ökonomie werden nicht behandelt und nur so weit erwähnt, als sie mit dem Eisenbahnwesen im Zusammenhang stehen; ebenso sind die Kanäle von der Bearbeitung ausgeschlossen, weil über diese ein besonderer Abschnitt in Band III, 2 veröffentlicht worden ist.

¹ Vgl. auch die im Archiv für Eisenbahnwesen erschienenen Abhandlungen von Dr. Berta Meyer: Lists Ideen zum deutschen Eisenbahnwesen, Jahrg. 1918 S. 231 ff., S. 379 ff., 599 ff., und Dr. Westenberg: Friedrich Lists Wirken für ein deutsches Eisenbahnsystem, Jahrg. 1920 S. 505 ff., 809 ff., 1068 ff.

I.

Der Geburtstag des deutschen Eisenbahnwesens ist der 27. September 1825, an dem zum erstenmal mit Erfolg der Versuch gemacht worden ist, Güter mit Dampfkraft auf Schienen zu befördern. Der Versuch fand statt auf der kleinen englischen Bahn von Stockton nach Darlington, auf der die Kohlen von Stockton nach dem Flußhafen von Darlington gefahren wurden. Die Bahn hat eine Länge von 7,5 englischen Meilen. Die Beförderung erfolgte mit einer Lokomotive auf eisernen Schienen, die auf Anregung von George Stephenson die ursprünglich beabsichtigten hölzernen Schienen ersetzen. Die Eisenbahn, wie wir sie heute bezeichnen, hatte zwei Bestandteile: einmal eine feste, nur für bestimmte Fahrzeuge benutzbare Bahn und sodann ein Beförderungsmittel, das durch mechanische Kraft, zunächst durch Dampfkraft, heute auch durch andere mechanische Fuhrwerke, bewegt wird. Die Anlegung einer besonderen Spurbahn für Fuhrwerke zur Erleichterung und Beschleunigung hauptsächlich des Personenverkehrs reicht zurück bis in das hohe Altertum. Wir kennen derartige Spurbahnen bereits in Griechenland, wo auf dem zum Teil felsigen Boden besondere Rinnen in gleichen Abständen hergestellt wurden, in die die Räder der Fuhrwerke hineinpaßten. In Griechenland dienten diese Spurbahnen hauptsächlich der Beförderung der Bevölkerung nach den Orten, an denen die großen nationalen Festspiele stattfanden. Derartige Spurbahnen finden wir hauptsächlich in Italien auch im Altertum, und Mittelalter. Sie sind zuerst vervollkommenet in Deutschland durch hölzerne Schienenbahnen, auf denen Kohlen und andere Massenprodukte aus den Bergwerken befördert wurden. Derartige Schienenbahnen finden wir schon im 15. und 16. Jahrhundert. In der Mitte des 17. Jahrhunderts unter der Regierung der Königin Elisabeth von England wurden durch deutsche Bergleute diese Schienenwege nach England übertragen und sind dort nach und nach vervollkommenet worden, insbesondere indem die hölzernen Schienen mit Eisen beschlagen wurden. Erst nach und nach traten an die Stelle des Holzes gußeiserne Schienen. Auch in England dienten diese Schienenbahnen ausschließlich der Beförderung von Rohprodukten. Die Beförderung erfolgte teils durch Menschenkraft, teils durch Pferde, auch durch Maultiere¹. Der zweite Teil der Eisenbahn, die mechanisch bewegende Kraft in einem Dampfwagen geht nicht so weit zurück².

Isaac Newton konstruierte im Jahr 1680 zuerst einen kugelförmigen Kessel, den er auf einen Wagen setzte, der mit Dampf geheizt wurde und

¹ Vgl. Edwin A. Pratt (A history of inland transport communication in England. London 1922).

² Vgl. den Artikel: Lokomotiven, in Rölls Enzyklopädie des Eisenbahnwesens VII, S. 131 ff., besonders S. 146.

den Wagen mit Rückdruck vorwärts trieb. An diesen ersten Versuch, den Dampf als bewegende Kraft zu benutzen, knüpfte sich im 18. und 19. Jahrhundert eine Reihe weiterer englischer und französischer Versuche durch Ingenieure beider Länder. Eine besondere Vervollkommnung erfolgte durch den Engländer James Watt. Die von diesem mit immer fortschreitender Vollkommenheit konstruierten Dampfwagen ließen sich aber nur langsam auf den Straßen befördern, und ihre Beförderung war nicht ohne Gefahr, so daß diese im Verkehr wenig in Verwendung kamen. Ein besonderes Verdienst um die Fortbildung und Verbesserung dieses Dampfwagens hatte der Ingenieur George Stephenson, dem es auch nach mannigfachen Versuchen im Jahr 1824 gelang, in einer mit seinem Sohn Robert gegründeten Fabrik eine Lokomotive zu konstruieren, mit der dann die vorerwähnten erfolgreichen Versuche bei der Eisenbahn von Stockton nach Darlington gemacht wurden. Diese Erfindung erregte nicht nur in Europa, sondern auch in den Vereinigten Staaten von Amerika das größte Aufsehen. Vor allen Dingen aber wurde in England zum erstenmal der Versuch gemacht, ein derartiges Verkehrsmittel in größerem Umfang herzustellen. Auf der Strecke von dem Hafen Liverpool nach der Fabrikstadt Manchester in dem Gebiet von Lancashire war ein besonderes Bedürfnis zur Verbesserung der Verkehrswege vorhanden. Es waren dort natürliche Wasserstraßen und ein Kanal (der Bridge-Water-Kanal), auf denen die Güter zu Schiff von Liverpool nach den Fabrikstädten befördert wurden. Diese Beförderung war langsam, und, weil die Wasserstraßen ein Monopol besaßen, sehr teuer. Der Handelstand beider großen Städte machte daher Pläne, eine Eisenbahn zu bauen, an deren Betrieb durch Pferde man zunächst dachte. Nach der Erfindung Stephensons beschloß man, den Versuch mit einer Lokomotive zu machen. Es wurde ein Ausschreiben erlassen zum Bau einer leistungsfähigen Lokomotive. An dem Wettbewerb beteiligte sich auch Stephenson, der inzwischen seine Lokomotive durch Verbesserung des Kessels nach einer Erfindung des Franzosen Séguin vervollkommen hatte. Die Unternehmer der Bahn luden die Wettbewerber zu einer Wettfahrt auf der Ebene von Rain-Hill, die vom 6. bis 8. Oktober 1825 stattfand, und zu der sich die Erbauer von 5 Lokomotiven einfanden. Die Lokomotive von Stephenson, der er den Namen „The Rocket“ gegeben hatte, trug einen glänzenden Sieg davon. Sie zog Wagen zeitweise mit einer Geschwindigkeit von mehr als 35 km, und sie wurde von den Unternehmern der Eisenbahn von Manchester nach Liverpool ausgewählt. Die Eröffnung dieser Bahn fand am 17. September 1825 statt unter großem Zulauf von Menschen und unter Beteiligung von Vertretern der Regierung und des Parlaments. Auf der ersten Probefahrt ereignete sich ein schweres Unglück. Ein angesehenes Mit-

glied des Parlaments, Huskisson, wurde infolge eigener Unvorsichtigkeit vom Zug überfahren und getötet. Dieses Ereignis hat wesentlich dazu beigetragen, den Bau und auch die Benutzung der Eisenbahnen hinzuzögern, weil man sie für ein sehr gefährliches Betriebsmittel hielt. Es ist bekannt, daß die Königin von England erst im Jahr 1840 zum erstenmal mit einer Eisenbahn gefahren ist. Sonst aber waren die Erfolge der Manchester/Liverpool-Bahn so gewaltig, daß nunmehr der Ruf nach Eisenbahnen durch Europa ging und auch vor allen Dingen in den Vereinigten Staaten von Amerika weit verbreitet wurde.

II.

Friedrich List ist geboren im Juli oder August 1789 als Sohn eines Weißgerbermeisters in Reutlingen in Württemberg. Er besuchte die dortige Schule und erlernte das Handwerk seines Vaters, beschäftigte sich aber nebenbei mit volkswirtschaftlichen Fragen in den Zeitungen und in den Versammlungen der Gemeinden. Diese Tätigkeit erregte bei maßgebenden Persönlichkeiten ein solches Aufsehen, daß List im Jahr 1817 nach Tübingen berufen und dort als Professor der Staatswissenschaft angestellt wurde. Er wurde 1819 entlassen wegen seiner politischen Anschauungen, lebte dann eine Zeit lang in Frankfurt (Main), wo er sich gemeinsam mit Gesinnungsgenossen mit der Gründung des späteren Zollvereins beschäftigte, wurde alsdann von seiner Vaterstadt Reutlingen in den württembergischen Landtag gewählt und spielte dort sogleich eine bedeutende Rolle, indem er einen von der Regierung vorgelegten Entwurf eines Gemeindeggesetzes lebhaft und mit scharfen Worten bekämpfte. Diese Tätigkeit erregte das Mißfallen der Regierung. Man machte ihm, ohne auf seine Immunität als Landtagsabgeordneter Rücksicht zu nehmen, den Prozeß, und er wurde zu einer Festungstrafe von 10 Monaten in zwei Instanzen verurteilt. (Diese Vorgänge werden in dem 1. Band der von der Friedrich List-Gesellschaft herausgegebenen Werke geschildert.) List entzog sich Anfang 1822 der Strafe durch die Flucht. Er lebte zunächst in Straßburg, wo er sich vergeblich bemühte, ein Heim zu gründen, und hielt sich dann längere Zeit in Basel und Umgegend auf, von wo er fliehen mußte, weil die württembergische Regierung von der badischen seine Auslieferung verlangte. Er begab sich sodann in die Schweiz und versuchte dort, an verschiedenen Orten das Niederlassungsrecht zu erwerben. Die Verhandlungen hierüber verzögerten sich außerordentlich, und List beschloß, Paris und London zu besuchen, um dort eine literarische Beschäftigung zu finden. In Paris verkehrte er viel mit Lafayette, der ihm riet, sich nach Nordamerika zu begeben. List hatte dazu wenig Neigung. Er begab sich von Paris nach England. Über die Zeit seines Aufenthalts in England

ist genaueres nicht bekannt. Mit Sicherheit ist festgestellt, wo er sich bis zur Reise nach Frankreich aufgehalten hat. Er muß dort im Jahr 1823 längere Zeit gewesen sein, bevor er nach England reiste, wo er sodann im Sommer bis Anfang Herbst 1824 geblieben ist. Über seine dortige Tätigkeit liegen verschiedene unsichere Nachrichten vor. Wie oben gesagt, suchte er in England und in Frankreich literarische Beschäftigung, offenbar auch, um sich hiermit Geld zu verdienen. Daß er in England in den wenigen Monaten wirklich Eisenbahnstudien gemacht hat, ist unwahrscheinlich. In England gab es damals auch nur die einfachen Pferdebahnen und einzelne auf Straßen fahrende Dampfwagen, die List sich angesehen hat. Die erste wirkliche Eisenbahn von Stockton nach Darlington ist, wie oben gesagt, erst am 27. September 1825 eröffnet, als List längst in Amerika war. Daß er mit George Stephenson in Verbindung getreten ist, scheint ausgeschlossen. Stephenson war damals eine wenig bekannte Persönlichkeit und beschäftigt mit der Verbesserung der von ihm gebauten Lokomotiven¹.

Indes hat List sich auch schon vor und kurz nach seiner Reise nach England mit Eisenbahnfragen befaßt. In seinen Vorlesungen in Tübingen hat er auch das Verkehrswesen behandelt. Während seines Aufenthalts in Frankfurt (Main) in den Jahren 1819 bis 1821 hat er mit seinen Mitarbeitern auch den ersten Beratungen über die Gründung des Zollvereins beigewohnt und den nahen Zusammenhang zwischen Verkehrswesen und Zolleinigung erörtert. Während seiner Haft auf dem Hohen Asperg hat er sich mit der Anlage von Eisenbahnen in Württemberg beschäftigt. Bei der Beförderung des Holzes von der Enz auf der Höhe des Schwarzwalds nach der Niederung, so berichtet List, habe man sich ausschließlich der Flößerei bedient, und dadurch sei der Transport verteuert, und das Holz

¹ In Band III der Werke S. 5 und S. 34 wird sein Aufenthalt in den Anfang des Jahres 1824 verlegt (vgl. S. 5, Anm. 4), was nach dem Vorstehenden ausgeschlossen ist. Es befindet sich dort eine Anmerkung 13, die entnommen ist aus einer wahrscheinlich 1828 von List entworfenen Notiz für einen seiner Briefe aus Nordamerika, die aber List später nicht verwertet hat. Hierin spricht er auch von seiner literarischen Beschäftigung in England. In einem im Jahr 1840 am 24. Dezember geschriebenen Brief an den Herzog Ernst von Koburg-Gotha (Werke III, S. 34) erwähnt er, daß er wirklich Studien über Eisenbahnwesen in England gemacht hat, aber dieser Brief ist zwölf Jahre später geschrieben, und es wird hier, wie so oft bei List, ein Gedächtnisfehler vorliegen. Ein solcher befindet sich auch in der vorher erwähnten Anmerkung 13, in der List bemerkt, er sei zwölf Monate lang auf dem Hohen Asperg verhaftet gewesen, während er tatsächlich nur zu zehn Monaten Festung verurteilt worden ist, und von diesen nur vier abgesessen hat. Ein anderer Gedächtnisfehler findet sich auch auf Seite 35 in dem Brief an den Herzog von Koburg-Gotha, in dem er erklärt, er habe zwölf Komiteeberichte bei den Beratungen über die Leipzig-Dresdener Eisenbahn verfaßt, während tatsächlich nur sieben Komiteeberichte erschienen sind.

habe Schaden gelitten. Er habe daher vorgeschlagen, längs der Enz eine einfache Eisenbahn zu bauen und auf dieser das Holz zu befördern. Diese Vorschläge hätten aber bei der württembergischen Regierung keinen Anklang gefunden.

Von England kehrte List nach Frankreich zurück, und es wurde ihm dort von seinen Freunden zugeredet, in seine deutsche Heimat zurückzukehren, in der Annahme, daß die württembergische Regierung von Vollstreckung der Festungstrafe Abstand nehmen würde. List folgte diesem Rat um so lieber, als er während seiner langen Reise von seiner Familie getrennt gewesen war und nunmehr hoffte, wieder mit ihr zusammenleben zu können. Die Erwartung, daß die württembergische Regierung ihn unbehelligt lassen würde, erfüllte sich aber nicht. Er wurde auf dem Hohen Asperg im September 1824 gefangen gesetzt und 4 Monate bis Anfang 1825 gefangen gehalten. Dann entließ man ihn unter der Bedingung, daß er sich aus Deutschland entferne. List kehrte zunächst zurück nach Frankreich und beschloß nach vergeblichen Bemühungen um eine Beschäftigung, dem Rat Lafayettes zu folgen und sich dauernd in Amerika niederzulassen. Am 25. April 1825 segelte er von Le Havre mit seiner Familie nach New York ab.

III.

In Amerika hat sich List von Mitte 1825 bis zum Herbst 1832 aufgehalten, mit einer Unterbrechung vom Herbst 1830 bis zu Ostern 1831, während welcher Zeit er mit Frankreich im Auftrag des Präsidenten der Vereinigten Staaten über die Regelung der Handelsbeziehungen verhandelte. In Amerika wurde List wieder sehr freundlich von Lafayette empfangen, mit den maßgebenden Persönlichkeiten in der Politik und im Wirtschaftsleben bekannt gemacht und im Lande herumgeführt. Bei dieser Gelegenheit lernte er die in Amerika befindlichen kleinen Kohlenbahnen, Kanäle und die Transportverhältnisse auf diesen Verkehrsmitteln kennen. Er faßte lebhaftes Interesse an den ganzen politischen und wirtschaftlichen Zuständen in den Vereinigten Staaten, die so wesentlich abwichen von dem, was er in Deutschland kennen gelernt hatte. Im Jahr 1826 verlegte er seinen Wohnsitz nach Reading in Pennsylvanien, wo er eine journalistische Tätigkeit entfaltete. Auf einem Spazierritt von dort entdeckte er bei dem kleinen Ort Tamaqua Kohlenfelder, die sich weit in die Gegend hinein erstreckten und besonders wertvolle Anthrazitkohle enthielten. Er erkannte sofort den Wert dieser Produkte, und es gelang ihm, zusammen mit einer Reihe von Freunden einen großen Teil dieser Kohlenfelder zu erwerben. Es handelte sich nun

um die Beförderung der Kohle an die Verkehrsplätze. Die nächste Verkehrsstraße war der Schuylkill, der durch einen kleinen Kanal mit dem Delaware verbunden war. Es wurde anfangs geplant, von den Kohlenfeldern in Tamaqua einen Kanal nach dem Schuylkill zu bauen. Auf Vorschlag von List aber beschloß man, eine Eisenbahn anzulegen, und zwar in möglichst billiger Form, d. h. mit hölzernem Oberbau. Mit der Bahn und den Kohlenfeldern wurden glänzende Ergebnisse erzielt. Sie wurde im Oktober 1831 für den vollen Verkehr eröffnet, als List sich in Frankreich befand. Dies ist die erste Bahn, die List nicht nur geplant, sondern auch wirtschaftlich und technisch ausgeführt hat.

Um dieselbe Zeit schwebten in Bayern Verhandlungen über die Anlage des Donau-Main-Kanals, der die Donau mit dem Main verbinden sollte. Zum Bau dieses Kanals hatte sich eine Gesellschaft gebildet, an deren Spitze Frhr. v. P e c h m a n n stand. Gegen den Kanal arbeitete der damalige Oberbergrat Ritter v. B a a d e r, der vorschlug und in der Presse stark verteidigte, statt des Kanals eine Eisenbahn von Marktbreit nach Donauwörth zu bauen. Die Verhandlungen in der Presse über diesen Gegenstand wurden List bekannt. Er hatte schon früher auch über den Bau von Eisenbahnen in Bayern nachgedacht und stellte sich bei den Meinungsverschiedenheiten zwischen v. B a a d e r und Frhr. v. P e c h m a n n ganz auf die Seite von B a a d e r und schlug entschieden den Bau einer Eisenbahn vor. Nach seinen Erfahrungen mit seiner kleinen Bahn ging er mit großem Eifer auf die bayerischen Pläne ein und stellte sich dabei grundsätzlich auf die Seite von B a a d e r, den er übrigens persönlich nicht kannte. Er schrieb einen Brief an diesen, den er zunächst an den ihm von Frankfurt her befreundeten E r n s t W e b e r aus Gera schickte. Dieser erkannte sofort die Bedeutung der Ausführungen Lists, der nunmehr (vom 1. bis 5. September 1828) 5 Briefe an B a a d e r geschrieben hat, die von W e b e r unter dem Titel „Mitteilungen aus Nordamerika“ veröffentlicht sind, und denen später ein sechster Brief vom Oktober 1828 folgte. Diese Briefe sind veröffentlicht als 1. Abhandlung im Band III, 2 der Werke. In diesen Briefen hat sich List mit einer Sachkenntnis und förmlich prophetischen Worten über die Bedeutung der Eisenbahnen und der Kanäle als Verkehrsmittel ausgesprochen. Er steht grundsätzlich auf dem Standpunkt, daß die Eisenbahnen ein viel vollkommeneres Verkehrsmittel sind als die Kanäle und daher vor diesen den Vorzug verdienen; dabei verkennt er aber nicht, daß auch die Wasserstraßen in vielen Gegenden als Verkehrsmittel von hohem Wert sind, und wägt in klassischen Schilderungen die Vorteile und Nachteile der beiden Verkehrsmittel gegeneinander ab. Diese 6 Briefe sind eine der bedeutendsten Schriften über das Verkehrswesen. List steht hier auf einer Höhe bei der

Beurteilung der eben erst bekannt gewordenen Verkehrsmittel, wie sie erst nach Jahrzehnten in der Wissenschaft und Praxis vertreten ist. Es ist zu bedauern, daß diese hervorragende Schrift nur in wenigen Exemplaren verbreitet und infolgedessen wenig bekannt geworden ist. Von praktischer Bedeutung sind die Ausführungen Lists nicht geworden. König Ludwig I. von Bayern hatte sich sehr bald für den Donau-Main-Kanal entschieden, der dann auch gebaut worden ist.

IV.

Während seines oben erwähnten Aufenthalts in Frankreich vom Dezember 1830 bis Ostern 1831 hat List Studien über das dortige Verkehrswesen gemacht und ist auch nach Belgien gereist, um sich über die Lage der Verkehrsverhältnisse zu unterrichten. Die maßgebenden Kreise, ferner die Industriellen waren damals schon beschäftigt mit Verhandlungen über eine Eisenbahn zur Verbindung der Schelde mit dem Rhein (von Antwerpen nach Köln), für die sich List lebhaft interessierte und deren Wichtigkeit er immer wieder betont hat. Die Anlage der Bahn wurde erst einige Jahre später in Verbindung mit der Kölner Kaufmannschaft in Angriff genommen. In Frankreich waren fast die einzigen Verkehrsstraßen die großen schiffbaren Flüsse, die zum Teil durch Kanäle miteinander verbunden waren. An Eisenbahnen bestanden nur einige Kohlenbahnen und die kleine Strecke einer wirklichen Eisenbahn von Lyon nach St. Etienne. List hatte den Eindruck, daß Frankreich im Eisenbahnwesen sehr rückständig sei, und hat in zwei größeren Aufsätzen seine Ansichten hierüber ausgesprochen sowie Vorschläge zur Verbesserung gemacht. Der eine dieser Aufsätze ist unter dem Titel „Idées sur les réformes économiques commerciales et financières, applicables à la France“ in dem März-, April- und Novemberheft der Zeitschrift „Revue encyclopédique“ (wieder abgedruckt in Werke, Band V S. 69 ff. u. 551 ff.) veröffentlicht. Der zweite befindet sich in zwei Nummern der Zeitschrift „Constitutionnel“ vom Oktober 1831. In beiden Artikeln, besonders aber in dem letzteren geht List davon aus, daß die Rückständigkeit im Eisenbahnwesen Frankreichs hauptsächlich auf dem sehr mangelhaften Enteignungsgesetz und den dazu erlassenen Verordnungen beruhe. Diese seien außerordentlich weitläufig und umständlich gefaßt und hätten große Verzögerungen in dem Grunderwerb und infolgedessen im Bau der Eisenbahnen zur Folge. List macht sehr eingehende, auf großer Sachkenntnis beruhende Vorschläge über die Verbesserung dieser gesetzlichen Bestimmungen, die, wie er mitteilt, bei der damals im Gang befindlichen Reform der Enteignungsgesetze auch berücksichtigt worden sind.

Mit praktischen Vorschlägen über den Ausbau des französischen Eisenbahnnetzes hat List sich um jene Zeit nicht beschäftigt. Nur in einem Postskriptum zu der ersten Abhandlung macht er auf die große nationale und internationale Bedeutung einer Verbindung zwischen dem Hafen Le Havre und Straßburg, die dann weiter nach Osten fortgesetzt werden könnte, aufmerksam. List beschäftigt sich weiter eingehend mit Ausführungen über die allgemeine Bedeutung und die Wirkungen des damals noch wenig bekannten neuen Verkehrsmittels. Er schildert den Einfluß der Eisenbahnen auf die innere und äußere Wirtschaftspolitik und fügt eine Reihe von grundsätzlichen Angaben hinzu, indem er sich über die wirtschaftliche Bedeutung und die Kosten der Eisenbahnen unter Verwertung der eigenen in Amerika gemachten Erfahrungen ausläßt. Nach dieser Richtung hin macht er dann auch einige Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsmittel. In einem im Jahr 1831 in französischer Sprache erschienenen und 1832 in deutscher Übersetzung veröffentlichten Aufsatz werden dieselben Fragen behandelt. Bei dieser Gelegenheit hat List wieder längeren Aufenthalt in Brüssel genommen, wo er sehr freundliche Aufnahme nicht nur in den Handelskreisen, sondern auch bei der Regierung fand. Er verkehrte lebhaft mit dem Minister von Nothomb, wohnte der Eröffnung der Eisenbahn nach Mecheln bei und erhielt Empfehlungen nach Frankreich, darunter eine solche an den König Louis Philippe. Eine Audienz bei diesem hat am 11. November 1837 stattgefunden, als List im Jahr 1837 seinen Wohnsitz in Frankreich nahm.

List hat sich später noch in den Jahren 1837—1840 in Frankreich aufgehalten, in welcher Zeit er sich wesentlich mit wissenschaftlichen Arbeiten beschäftigte. Auch aus dieser Zeit sind Vorschläge und Äußerungen von ihm über den Ausbau des französischen Eisenbahnnetzes bekannt. In der erwähnten Audienz bei dem König Louis Philipp hat er sich auch über Eisenbahnfragen unterhalten, außerdem stand er im lebhaften Verkehr mit dem Minister Thiers. Ferner spricht er davon, daß ihm in Frankreich auch eine gut besoldete Direktorenstellung bei einer Eisenbahn in Aussicht gestellt worden sei, eine Angelegenheit, die er später im Jahr 1846 noch einmal in einem Brief an den Gesandten von Bunsen in London erörtert.

V.

Im Jahr 1832 kehrte List nach Deutschland zurück. Durch seine Unternehmungen, seinen Bergwerksbesitz, seine Stellung bei der Direktion der von ihm gegründeten Eisenbahn hatte er sich ein Vermögen verdient, das ihn finanziell ziemlich unabhängig machte und das er bei längerem Aufenthalt in den Vereinigten Staaten sicherlich noch wesentlich vermehrt haben würde. Gleichwohl zog es ihn in seiner patriotischen

Gesinnung mit allen Fasern wieder in sein Vaterland zurück, wobei er hauptsächlich den Zweck verfolgte, in Deutschlands Wirtschaft das neue Verkehrsmittel zu heben. List lebte im Frühjahr 1832 in Hamburg und mußte dort langen Aufenthalt wegen Erkrankung seiner Frau nehmen. In Hamburg unterhielt er sich mit den führenden Kreisen über die Anlage von Eisenbahnen, fand aber wenig Verständnis. Da man dort die große Verkehrsstraße der Elbe hatte und außerdem die Küstenschiffahrt, so glaubte man das neue Verkehrsmittel vorerst entbehren zu können, überdies stand man ganz unter englischem Einfluß, und, wie wir später sehen werden, hatten die Engländer auch bereits allerhand Vorschläge zu Eisenbahnbauten gemacht. Als List sich von diesen Zuständen überzeugt hatte, beschloß er, sich nun an einen großen Verkehrspunkt in Mitteldeutschland zu begeben und zu versuchen, von dort aus die Eisenbahnfrage in Fluß zu bringen. Er zog also im Frühjahr 1833 nach Leipzig, untersuchte dort die nähere und weitere Umgebung und fand sie sehr geeignet für den Bau einer Eisenbahn, die gleichzeitig den Mittelpunkt nicht nur eines sächsischen, sondern auch eines deutschen Eisenbahnnetzes bilden könnte. Er veröffentlichte diese Ansichten in der berühmten Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem, als Grundlage eines deutschen Eisenbahnsystems, und eine Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“. Diese Schrift ließ er in 500 Exemplaren drucken und nicht nur an die maßgebenden Leipziger Persönlichkeiten, sondern auch an die Regierung und auswärtige bedeutende Männer versenden. In Leipzig hatte man schon früher das Bedürfnis gefühlt, die Stadt aus ihrer vom Verkehr abgeschnittenen Lage durch Verbesserung der Verkehrswege zu bringen, und hatte an Kanalverbindungen mit der Elbe und mit der Saale gedacht. Die Schrift von List machte großes Aufsehen. Einerseits wurden seine Vorschläge als phantastisch bekämpft, andererseits aber fanden sie doch bei einigen jüngeren tüchtigen Kaufleuten Verständnis. Diese setzten sich mit List in Verbindung und baten ihn um Vorschläge, in welcher Weise seine Pläne verwirklicht werden könnten. List schlug vor, seine Denkschrift in weiteren Kreisen, besonders auch unter die Mitglieder des Landtags zu verbreiten. Diese behandelten die Frage wohlwollend, ohne Stellung zu Lists Plänen zu nehmen. Es wurde die Einsetzung einer besonderen Kommission anheimgestellt, die über die Vorschläge beraten könnte. Diese Kommission hielt es für zweckmäßig, die Gedanken Lists durch einen kurzgefaßten, packenden Aufruf an die Bevölkerung in den weitesten Kreisen zu verbreiten, und bat List, einen derartigen Aufruf zu entwerfen. List entsprach diesem Ersuchen. Der Aufruf fand großen Anklang, und seine Gedanken fanden nunmehr ein viel besseres Verständnis. Die Vorsitzen-

den der Kommission sprachen List ihren Dank aus und überreichten ihm einen kostbaren silbernen, vergoldeten Pokal. Der Aufruf hatte die weitere Folge, daß nunmehr von angesehenen Leipziger Bürgern ein Gesuch an den Stadtrat von Leipzig gerichtet wurde, eine größere Versammlung einzuberufen, die über die Ausführung des Gedankens beraten und praktische Vorschläge machen sollte. Diese Versammlung fand am 27. Mai 1833 im Stadthaus in Leipzig statt. Die Versammlung hielt es für zweckmäßig, ein Komitee zu wählen, das eingehend über die Angelegenheiten zu beraten hatte. In dieses, aus zwölf angesehenen Leipziger Bürgern bestehende Komitee wurde List gewählt. Die Wahl aber wurde angefochten, weil er nicht Leipziger Bürger sei, und infolgedessen auch eine im Stadthaus stattfindende Versammlung ihn nicht hätte wählen können. Das Komitee aber hielt es für unbedingt notwendig, daß List sich an seinen Arbeiten beteiligte, und wählte ihn in der zweiten Sitzung zu seinem Mitglied. Während dieser Vorgänge hatten sich die Leipziger und List auch mit der sächsischen Regierung in Verbindung gesetzt, bei der sie volles Verständnis fanden, und die auch eine Unterstützung der Pläne zusagte.

Das Komitee hat in der Zeit vom 3. April 1834 bis 13. Juni 1835 76 Sitzungen abgehalten und 7 Berichte veröffentlicht, die durch den Druck verbreitet wurden.

Alle Komiteeberichte, die in Werke, III, 2 vollständig abgedruckt sind, sind von List verfaßt, selbstverständlich unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Beratungen. Jeder Bericht bildet eine für sich selbständige Abhandlung. Die Berichte müssen gründlich studiert werden, zumal sie ein anschauliches Bild von den damals im Eisenbahnwesen herrschenden Anschauungen geben und auch als historische Dokumente von Wert sind. Ihr Inhalt bezieht sich auf die Leipzig-Dresdener Bahn, deren Richtung, voraussichtliche Anlagekosten, deren Personen- und Güterverkehr und finanzielle Ergebnisse sorgfältig unter Hinweis auf ausländische Bahnen untersucht werden. Ein Bericht bezieht sich auf die Wirkungen der Eisenbahnen und deren militärische Bedeutung. In einem anderen beschäftigt sich List mit einem Vergleich der Eisenbahnen mit den auf den Straßen laufenden Dampfwagen, ferner mit dem Eisenbahnoberbau, wobei List für die ersten Bahnen den hölzernen Oberbau dem mit eisernen Schienen vorzieht. In einem anderen Bericht werden die Betriebsergebnisse der Liverpool-Manchester, der Linz-Budweiser Bahn usw. mit den voraussichtlichen Ergebnissen der Leipzig-Dresdener Bahn verglichen. Überall finden wir ein reiches, tatsächliches Material zusammengestellt, und, soweit solches nicht vorliegt, vorsichtige Schätzungen.

Nach Abschluß der Beratungen machte das Komitee feste Vorschläge zum Bau einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden. List entwarf eine Kgl. Verordnung über die Genehmigung dieses Baus und Satzungen für die zu begründende Eisenbahn-Gesellschaft, denn man war sich andererseits darüber klar, daß ein derartiges großes Unternehmen nur durch eine Aktien-Gesellschaft verwaltet werden könnte. Sodann wurde ein von List entworfener Prospectus veröffentlicht, in dem zur Zeichnung auf das Aktienkapital von 1½ Millionen Talern aufgefordert wurde. Diese Zeichnung fand am 14. Mai 1835 statt. Man hatte erwartet, daß sie mehrere Tage oder gar Wochen dauern würde, und hatte die Vorbereitungen getroffen, daß Mitglieder des Komitees diesen Zeichnungen solange beiwohnen mußten. Zum allgemeinen Erstaunen war fast das ganze Aktienkapital schon am ersten Tage (14. Mai 1835) gezeichnet, und der Rest wurde dann am 15. Mai nachgezeichnet. Es wurde sodann zu einer Generalversammlung auf den 5. Juni eingeladen, in der die Konstituierung der Gesellschaft und die Wahl des Direktoriums und des Aufsichtsrats beschlossen wurde. List hatte bestimmt auf die Wahl in das Direktorium gerechnet, wurde aber als Ausländer nicht gewählt. Dagegen erfolgte seine Wahl mit den übrigen Mitgliedern des Komitees in den Ausschuß, an dessen Arbeiten er sich auch beteiligt hat. Nach Beendigung seines Mandats im Jahr 1840 wurde List nicht wiedergewählt.

Wie vorher gezeigt, ist die Anregung zum Bau der Leipzig-Dresdener Eisenbahn von List ausgegangen. Alle vorbereitenden Schritte sind von ihm getan. Er hat die Berichte des Komitees und die weiteren Schriftstücke verfaßt, und seinem geschickten Vorgehen ist es wohl in erster Linie zu verdanken, daß das glückliche Ergebnis erzielt wurde. Gleichwohl haben die Leipziger Bürger schon bald angefangen, gegen List auf alle mögliche Weise zu intrigieren. In erster Linie gehörte zu diesen Persönlichkeiten der Kaufmann Gustav Harkort. Dieser hatte offenbar schon mitgewirkt bei der Nichtbestätigung der Wahl Lists in das Komitee. Er wurde später zum Vorsitzenden des Komitees gewählt und hat nunmehr die Früchte der Arbeit von List mitgenossen. Aus Aufzeichnungen von List ist bekannt, daß schon während der Arbeiten des Komitees lebhaft persönliche Angriffe gegen ihn erfolgten. Man hat ihn später bei den Verhandlungen mit der Regierung über die von dieser zu ergreifenden Maßregeln nicht zugezogen. Er wurde nicht in das Direktorium gewählt, obgleich ihm einzelne Mitglieder des Komitees bestimmte Zusicherungen nach dieser Richtung hin gemacht hatten. Ganz auffallend war es, daß, als er sich auf der ersten Generalversammlung zum Wort meldete und eine Rede hielt, in der er seine bisherige Tätigkeit und seine weiteren Fragen für den Ausbau eines deutschen Eisenbahnnetzes mitteilte, vom Vorsitzenden unterbrochen, von der Versammlung nicht angehört und später durch heftige Briefe von Harkort und einigen anderen angegriffen wurde. Es wurde ihm zum Vorwurf gemacht, daß er durch

Mitteilung solcher extravaganten Pläne die Leipzig-Dresdener Eisenbahn gefährde. List hatte seine ganze Arbeit unentgeltlich geleistet, die vielen Reisen usw. und die damit verbundenen Ausgaben aus seiner eigenen Tasche bestritten und hatte sich weiterhin auf das Versprechen von Komiteemitgliedern verlassen, daß man ihn nicht nur für die Auslagen entschädigen, sondern ihm auch einen angemessenen Ehrensold zahlen würde. Diese Frage wurde nach Konstituierung des Direktoriums und des Ausschusses zwischen diesem und dem Ausschuß erörtert, und nach langen, sehr peinlichen Verhandlungen wurde List eine Entschädigung von 2000 Talern bewilligt, der späterhin nach Eröffnung der ersten Strecke der Bahn weitere 2000 Taler hinzugefügt wurden.

Die Leipzig-Dresdener Bahn hat sich glänzend, wenn auch nicht so glänzend, wie List zugesagt hatte, entwickelt. Sie ist im Jahr 1876 vom sächsischen Staat angekauft und in das sächsische Staatsbahnnetz einverleibt worden. Im Jahr 1920 ist sie dann mit den übrigen sächsischen Staatsbahnen an das Reich übergegangen und bildet jetzt eine Strecke der Reichsbahndirektion Dresden.

VI.

List hatte schon während seiner Tätigkeit für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn sich damit beschäftigt, auch in Preußen das Eisenbahnwesen zu fördern, und war mit maßgebenden Persönlichkeiten der Regierung durch Übersendung seiner Schrift über die Leipzig-Dresdener Eisenbahn sowie einzelner Komiteeberichte in Verbindung getreten. Nach dem glänzenden Erfolg der Zeichnungen auf die Aktien der Leipzig-Dresdener Bahn beschloß er, das Eisen zu schmieden, solange es heiß war, und reiste noch am Abend des 14. Mai nach dem wesentlichen Abschluß der Zeichnungen nach Berlin¹.

¹ Die Ausführungen sind in der Hauptsache einer Abhandlung über die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (Archiv für Eisenbahnwesen 1880 S. 217 ff., vgl. besonders S. 237 ff.) entnommen. Die Quellen dieser Abhandlung sind den Bauakten der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft des ehemaligen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und ferner einem bei der damaligen Magdeburger Eisenbahndirektion aufbewahrten, von der Hand des Oberbürgermeisters A. W. Francke geschriebenen Aktenfaszikel entnommen. Die Akten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten sind gelegentlich des Umzugs abhanden gekommen, wahrscheinlich gestohlen und mit Rücksicht auf das wertvolle alte Papier eingestampft worden. Das Aktenfaszikel ist in Magdeburg trotz eifrigster Nachforschungen nicht aufgefunden worden, eine Nachprüfung war also nicht möglich, jedoch habe ich damals mit peinlichster Gewissenhaftigkeit die Akten durchgesehen und das wichtigste abgeschrieben. Ich glaube also, versichern zu können, daß die von mir angeführten Tatsachen richtig sind. (Vgl. Oberbürgermeister Geheimer Regierungsrat August Wilhelm Francke, Biographie von Henri Tollin in den Geschichtsblättern für Stadt und Land Magdeburg, Magdeburg 1884, Heft 1—3.)

In Berlin versuchte List mit den an der Spitze der Regierung stehenden Staatsmännern Föhlung zu gewinnen, und ging, da diese ihn mit Liebenswürdigkeit empfinden, direkt auf sein Ziel los. Gewitzigt durch seine Leipziger Erfahrungen, handelte er jedoch zunächst ganz allein, ohne Mitwirkung eines Komitees, und richtete am 21. Mai 1835 zwei Immediatvorstellungen an den König. Mit der ersten überreichte er ein Promemoria, in dem er sich um Verleihung der Konzession für eine Eisenbahn von Hamburg nach Berlin, Magdeburg und Leipzig bewarb, während er in der zweiten Vorstellung um Bewilligung einer Konzession für die Bahn von Leipzig nach der preußischen Saline Dürrenberg bat. In der ersten Eingabe beteuerte List, „daß nicht sowohl die Hoffnung auf Privatgewinn, als der Wunsch, zur Vermehrung der Macht und Wohlfahrt des glorreichen preußischen Staats insbesondere und seines deutschen Vaterlands überhaupt nach seinen schwachen Kräften beizutragen, ihn zu den Anstrengungen und Aufopferungen ermutigt habe, womit er seit beinahe zehn Jahren das ihm vorgestreckte Ziel verfolge, und die alleruntertänigste Versicherung beifügt, daß, wofern Se. Königl. Majestät seinen Wünschen allergnädigst zu entsprechen geruhen sollten, er es sich zur Hauptaufgabe seines Lebens machen werde, diese wichtigen Unternehmungen mit ebensoviele Umsicht als Energie auszuführen und im Lauf der Zeit mit Hilfe der Vorsehung und unter dem mächtigen Schutz Sr. Majestät ein System von Eisenbahnen durch alle preußischen Staaten herzustellen, ein Ziel, an dessen Erreichung er um so weniger zweifle, als er durch gemeinnützige Tätigkeit die besondere hohe Gnade Sr. Königl. Majestät sich zu erwerben die ermutigende Hoffnung hegen dürfe“.

In dem Promemoria schildert List in kurzen Zügen seine bisherige Tätigkeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens in Amerika, Frankreich, Belgien, Deutschland. Über seine Wirksamkeit in Leipzig sagt er: „Hier ist es mir nach beinahe zweijähriger Arbeit durch die hochgeneigte Unterstützung und die liberalen Bewilligungen der kgl. sächsischen Regierung unter tätiger Mitwirkung des dortigen Eisenbahnkomitees gelungen, die Bürgerschaft dergestalt für die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden zu interessieren, daß nach Eröffnung der Subskription die zur Herstellung derselben erforderlichen 1½ Millionen Taler in 7 Stunden gezeichnet waren, und daß die Aktien nunmehr, 4 Tage nach Vollendung der Unterzeichnung, dem Vernehmen nach auf 122½ für 100 stehen.“ Er teilt mit, daß er in Verbindung mit dem Frhrn. Cotta von Cottendorf in Stuttgart bereits Schritte getan habe um eine Konzession für eine Bahn von Basel nach Mannheim. Trete hierzu die Bahn von Hamburg über Berlin und Magdeburg nach Leipzig, so sei es nicht zweifelhaft, daß auch

eine Eisenbahn von Leipzig über Frankfurt nach Mannheim mit einer Abzweigung nach Nürnberg zustandekommen würde, womit der Hauptstrang eines deutschen Eisenbahnsystems hergestellt wäre.

List hatte sich bereits schlüssig gemacht über die Bedingungen, durch deren Allerhöchste Genehmigung das Zustandekommen einer Subskription auf die zum Bahnbau erforderlichen Geldmittel gesichert erscheine. Um den gegenwärtigen, außerordentlich günstigen Zeitpunkt nicht ungenützt vorübergehen zu lassen, empfiehlt er, die Erörterung der speziellen gesetzlichen Bestimmungen und Verwilligungen einstweilen auszusetzen und hierüber später sich die Regierung mit dem Vorstand der Eisenbahn verständigen zu lassen. Er erbieht sich, auf folgender Grundlage in der Angelegenheit vorzugehen:

1. Keinerlei Staatsunterstützung,
2. Pflicht der Gesellschaft, für alle Ausfälle der Post- und Straßenverwaltung den Staat zu entschädigen, wobei indessen die Ersparnisse der Post an Transportkosten für Briefe und Päckereien, sowie an Reparaturkosten der Chausseen in Anrechnung zu bringen seien,
3. Überlassung der Salztransporte zu den bisherigen Gebühren auf 6—10 Jahre an die Gesellschaft, die sich darüber mit den bisherigen Transportunternehmern auseinanderzusetzen und dieselben, soweit erforderlich, zu entschädigen habe,
4. Festsetzung der Tarife durch die Gesellschaft bis auf Höhe der zur Zeit bestehenden Post- und Frachtsätze, die bis auf die Hälfte reduziert werden müßten, wofern das reine Einkommen der Bahn eine solche Reduktion gestatten sollte,
5. Erlaß der zur Anlage und Verwaltung der Bahn nötigen Gesetze und Verordnungen,
6. Bemessung des Anlagekapitals der Magdeburg-Leipziger Bahn auf 2½ Millionen Taler, der Magdeburg-Berlin-Hamburger auf 5½ Millionen Taler, welche innerhalb Jahresfrist gezeichnet werden müßten. Der Bau der Bahnen müsse 1836 begonnen und innerhalb drei Jahre vollendet werden,
7. Verpflichtung der Gesellschaft, für allen Schaden an Privateigentum aufzukommen,
8. Verpflichtung zur Beförderung von allem Kriegsbedarf und Truppen zu den niedrigsten Frachtsätzen,
9. Sitz der Magdeburg-Leipziger Direktion in Magdeburg, der Magdeburg-Hamburger in Berlin.

10. Einzahlung von 1 % der gezeichneten Summe bei der Subskription.
11. Kontrolle der Direktion durch Regierungskommissarien.
12. „Daß den Gesellschaften ein ausschließliches Recht für die direkte Eisenbahnverbindung auf den von ihnen angelegten Routen für immer erteilt wird.“
13. „Daß dagegen die Gesellschaften gehalten sein sollen, sobald sie über 10 % reinen Ertrag beziehen, weitere Eisenbahnen im Königreich Preußen, und zwar bis zum Belauf der Kapitalsumme dessen, was ihre Aktien über 10 % rentieren, unter übrigens gleichen Bestimmungen, wie die hier zugesicherten, anzulegen, dergestalt, daß, wenn z. B. die Berlin-Magdeburg-Hamburger Bahn auf ein Anlagekapital von 6 Millionen Taler 15 % reines Einkommen gewährt, die Aktionäre dieser Gesellschaft weitere 6 Millionen auf andere Eisenbahnbauten zu verwenden hätten.“
14. „Daß diese weiteren Anlagen in folgender Ordnung geschehen sollen:
 - a) Berlin—Potsdam—Leipzig.
 - b) Magdeburg—Braunschweig,
 - c) Berlin—Stettin,
 - d) Berlin—Breslau,
 - e) Berlin—Frankfurt (Oder)—Thorn,wobei jedoch der Regierung das Recht verbleibe, einzelne dieser Bahnen an andere sich meldende Unternehmer in der Zwischenzeit zu vergeben.“

Den Ministern, mit denen List persönlich in Verbindung trat, legte er außerdem den Entwurf einer „Ankündigung, die Subskription auf Eisenbahnen zwischen Leipzig, Magdeburg, Berlin und Hamburg betreffend,“ vor. Darin bezieht er sich auf seine bisherige Tätigkeit in Eisenbahnsachen, teilt mit, welche Schritte bereits für eine Fortsetzung der geplanten Bahnen vorbereitet sind, macht für die Bahnen selbst auf die Gunst des Geländes, die geringeren als die englischen Arbeitslöhne, den billigeren Betrieb aufmerksam, meint, daß diese Routen „unter die vorzüglichsten von ganz Europa gehören, und daß ein Reinertrag von 10 % das Minimum ist, worauf die Aktionäre zu rechnen haben.“ Für die vorläufige Subskription werden als wesentliche Bedingungen aufgestellt: Aktien in Stücken von 100 Talern, Einzahlung von 1 % nach Schluß der Subskription gegen Ausstellung von Interimsscheinen, Benutzung dieser 1 % zu den nötigen Ermittlungen und Vorarbeiten, sodann Wahl der Direktorien und Ausschüsse, Ausarbeitung der Statuten und Gesuch um

Allerhöchste Konzession. Im Fall das Unternehmen nicht zustandekommt, wird den Aktionären der noch nicht aufgebrauchte Rest der Einzahlungen erstattet. Die Subskription soll gleichzeitig in Magdeburg, Leipzig, Berlin und Hamburg stattfinden am 17., 18. und 19. Juni. „Um möglichst vielen Individuen Gelegenheit zu verschaffen“, schließt der Prospekt, „an diesen Unternehmungen teilzunehmen, wird bestimmt, daß am 17. Juni nicht mehr als 100, am 18. nicht mehr als 200, am 19. nicht mehr als 300 Aktien auf den Namen einer und derselben Person gezeichnet werden dürfen“.

Mit dem Erfolg seiner Eingaben konnte List einstweilen zufrieden sein, durch Allerh. Kabinettsordre vom 29. Mai wurden sie an die Wirkl. Geheimen Räte Rother und Graf Alvensleben übersandt, um darüber gutachtlich zu berichten. Unter dem Eindruck dieser, List gewiß nicht unbekannt gebliebenen Vorgänge scheint ein von Häusser mitgeteilter Brief Lists an seine Frau geschrieben zu sein: „Ich habe Vorschläge an den König und an den Kronprinzen eingereicht, bin einzig und allein als Unternehmer der Eisenbahnen von Leipzig nach Magdeburg und Berlin aufgetreten, und es ist alle Hoffnung vorhanden, daß ich reüssieren werde. Die Resultate der Subskription in Leipzig haben hier die Sache der Eisenbahnen um 100 Jahre vorwärts gebracht, überall finde ich hier offene Türen, geneigtes Gehör und zum Teil sehr herzliche und ehrenvolle Aufnahme von den angesehensten Staatsbeamten.“

Dieses Glück war aber nicht von langer Dauer. Mochte der erste Eindruck von Lists Persönlichkeit auch ein geradezu bestechender sein, sein begeistertes Eintreten für die große Sache, der er sich widmete, die Minister und hohen Staatsbeamten für ihn günstig einnehmen — das war kein genügender Grund, um mit ihm nun auch gleich über so gewichtige geschäftliche Angelegenheiten, bei denen Millionen in Frage kamen, in Verbindung zu treten. Jedenfalls hielt man es für angemessen, zunächst einmal nähere Erkundigungen über seine Person einzuziehen, und es war ein Unglück für List, daß man sich damit nach Leipzig wandte, zu einer Zeit, wo die Leipziger ohnedies auf List nicht gut zu sprechen waren. Überdies trafen die Antworten ein, als List — Ende Mai — Berlin bereits verlassen hatte.

Das Intriguenspiel, das in den letzten Mai- und den ersten Juniwochen von Leipzig über Magdeburg nach Berlin gegen List in Szene gesetzt wurde, wirft kein schönes Licht auf Gustav Harkort und die Leipziger Kaufmannschaft. In Magdeburg scheint List, wenn er überhaupt um jene Zeit dort war, mit dem Oberbürgermeister Francke nicht in persönliche Berührung getreten zu sein. Harkort hielt es für zeitgemäß, den Oberbürgermeister Francke in Magdeburg vor List geradezu

zu warnen. In einem Brief vom 24. Mai 1835 spricht er seine Genugthuung darüber aus, daß in Magdeburg Interesse für die Leipziger Bahn vorhanden sei, und fährt dann fort: „Ein Mitglied unseres Komitees, Herr Konsul List, ist in Berlin, indessen für eigene Rechnung, und ich weiß nicht, was seine Absichten sind. Nach der heutigen Zeitung unterhandelt er mit der Regierung, und ich wäre neugierig, zu erfahren, auf welcher Grundlage. Sollte er nach Magdeburg kommen, so rate ich Ihnen, mit Vorsicht gegen ihn zu verfahren. Er ist ein talentvoller und fähiger Mann, aber etwas leicht und sanguin in seinen Erwartungen und Äußerungen und nicht immer sehr bescheiden und diskret.“ Diese Warnung fiel auf fruchtbaren Boden. Am 28. Mai war gerade der Staatsminister v. Rochow in Magdeburg und besprach dort mit Francke und den Ältesten der Kaufmannschaft auch die Eisenbahnangelegenheit. Er hatte in Berlin List gesehen, hatte Kenntnis von seinem Promemoria und seinen weiteren Plänen und hatte keine Veranlassung, diese dem Oberbürgermeister Francke zu verbergen, der mit Schrecken sehen mochte, daß ihren Plänen (dem Bau einer Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig) eine sehr beachtenswerte Konkurrenz drohe. Denn der Minister scheint noch unter dem frischen Eindruck des persönlichen Verkehrs mit List, den Magdeburger Herren nicht verhehlt zu haben, daß seine ersten Schritte eine günstige Aufnahme gefunden haben.

Francke hatte also nichts Eiligeres zu tun, als nochmals bei Harkort über List Erkundigungen einzuziehen. Harkort antwortet umgehend am 29. Mai: „. . . ich lese mit großem Erstaunen — (in Ihrem Briefe vom gestrigen Tage) — die extravaganten Pläne des Herrn List. Ich bin überzeugt, daß mit solchen hochfliegenden Anträgen der guten Sache außerordentlich geschadet wird, und ich fürchte sehr, daß man in Berlin dem Gedanken Raum geben könne, als sei das Komitee hier von eben solchen schwindelhaften Ideen erfaßt. Ich kann mit Zuversicht beteuern, daß weder das Komitee in seiner Gesamtheit, noch irgendein anderes Mitglied desselben um Herrn Lists Pläne und Schritte gewußt, viel weniger dieselben gebilligt hat, und es würde mir sehr angenehm sein, wenn Sie Gelegenheit hätten, dem Herrn Minister v. Rochow meine Protestation gegen jede Gemeinschaft daran zu hinterbringen. Es muß uns natürlich daran gelegen sein, im Ausland nicht als Phantasten zu gelten, da wir es in der Tat nicht sind. . . . L. scheint zu fühlen, daß seine Absichten hier nicht Eingang finden, und deshalb sehr zu wünschen, anderwärts ein fruchtbareres Feld zu acquirieren“¹.

¹ Daß Francke im Vertrauen auf Harkort und ohne eigene Sachkenntnis sich dessen Schilderung von List aneignet, ja List in noch viel schwärzeren Farben schildert, als sein Gewährsmann, ist gewiß nicht schön. Es ist verständlich, wenn auch nicht entschuldigt, durch die Sorge Franckes um sein eigenes Kind, die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Beschämend für ihn ist, daß List, nachdem er von den Plänen der Magdeburger gehört hat, sofort sein Konzessionsgesuch wegen der M.-L. Bahn zurückzieht.

Diese Auskunft genügte. Francke schreibt am 30. Mai in Anknüpfung an die Besprechung vom 28. an den Minister v. Rochow: „Es drängt sich mir unwillkürlich die Bemerkung auf, daß die Anträge des pp. List doch gar zu sehr das Gepräge des Abenteuerlichen an sich tragen, als daß zu fürchten wäre, daß unser Gouvernement sich mit ihm einlassen, ihm die erbetenen Konzessionen erteilen und ihm gestatten werde, solche Bekanntmachungen, als die vorgelegte, in die Welt zu schicken, die ganz dazu geeignet wäre, alles Vertrauen auf die Sache zu untergraben. Außerdem hat es auch wohl den Anschein, als hätte Herr Konsul List weit weniger die Eisenbahnen selbst, als den Vorteil im Auge, der möglicherweise in pekuniärer Beziehung für ihn daraus erwachsen könnte, wenn es zur Kreierung von Aktien käme. . . . Jetzt gleich und auf einmal an so große Unternehmungen denken zu wollen, wie Herr List es tut, scheint durchaus nicht ratsam und verständig und nur durch das bekanntlich sehr exaltierte Wesen des pp. List erklärlich zu sein.“ Der Kriegsminister Graf v. Lottum, den List gleichfalls in Berlin besucht hatte, hatte schon bei dieser Gelegenheit und nachträglich noch in einem Schreiben vom 25. Mai erklärt, daß jedenfalls davon keine Rede sein könne, List allein die erbetenen Konzessionen für die Bahnen von Hamburg nach Berlin und Magdeburg und von Magdeburg nach Leipzig zu erteilen, und die von List entworfene Ankündigung zur Aktienzeichnung in dieser Form nicht in die Welt geschickt werden könne. Ein Schreiben ähnlichen Inhalts, in welchem außerdem erwähnt wird, daß die Sache inzwischen durch die Francke-Schultzeschen, die Magdeburg-Leipziger Bahn betreffenden Anträge in eine andere Lage gekommen sei“, erhielt List am 4. Juli vom Minister v. Rochow. Als daher seine Immediateingaben an den König den Ministern zum Bericht zgingen, verständigten sich diese darüber, sich für jetzt mit dem Herrn List gar nicht einzulassen, auch die Bericht-erstattung an des Königs Majestät auszusetzen, bis nähere Anträge des Oberbürgermeisters Francke vorliegen würden.

List seinerseits bemühte sich nun zwar noch, den Fehler seiner ersten Eingaben wieder gutzumachen, daß er allein für sich um die Konzession für die Eisenbahnen gebeten hatte. Er kehrte anfangs Juni nach Berlin zurück, und es gelang ihm, eine Anzahl der angesehensten Bankhäuser und Handlungen für seine Pläne zu interessieren. Diese — Jos. Max Fränkel, Mendelssohn & Co., J. G. v. Halle, M. Magnus, M. Oppenheim Söhne, Lipcke, Jacobsohn Rieß, C. W. Schultze, Anhalt & Wagner, H. J. Petschow, Heinrich Keibel und W. Beer — richteten in Gemeinschaft mit ihm am 12. Juni eine neue Eingabe an den König, in der sie sich im wesentlichen an die Eingabe Lists vom 21. Mai anschlossen, und insbesondere sich mit den dort vorgeschlagenen Bestimmungen einer etwaigen Konzession für einverstanden erklärten. — Gleichzeitig setzte

List, wie wir aus einem gleichfalls bei Häusser (a. a. O. S. 218) abgedruckten Brief erfahren, seinen persönlichen Verkehr mit den leitenden Staatsbeamten fort. Er machte insbesondere die Minister Graf Lottum und v. Rochow auch auf die militärische Bedeutung der Eisenbahnen aufmerksam. Es könne sich begeben, daß einst Frankreich und Rußland sich gegen Deutschland die Hände reichten, und für einen solchen Fall seien die Vorteile eines deutschen Eisenbahnsystems unberechenbar. Auf den Rat Humboldts versuchte List, sich persönlich auch an den Kronprinzen zu wenden. Humboldt vermittelte seine Bekanntschaft mit dem Adjutanten des Kronprinzen, Hauptmann v. Willissen. „In diesem fand ich“, schreibt List, „auch wirklich den Mann von dem hellsten Verstand und dem besten Willen, der unverweilt mit dem Kronprinzen kommunizierte und mir eine Audienz auswirkte, die aber leider nicht statt hatte, weil der Kronprinz eine unvorhergesehene Reise unternahm, und meine Privatverhältnisse mich verhinderten, länger in Berlin zu verweilen.“

Diese Verhinderung einer persönlichen Aussprache mit dem Kronprinzen Friedrich Wilhelm, der den Eisenbahnen schon damals und in der Folge das wärmste, tätigste Interesse widmete, war vielleicht verhängnisvoll. List hat das selbst gefühlt und diesen unglückseligen Zufall treu im Gedächtnis behalten. Elf Jahre später, im Sommer 1846, hatte er sein letztes größeres Werk, die Denkschrift über den Wert und die Bedingungen einer Allianz zwischen Großbritannien und Deutschland abgefaßt. Er überreichte diese auch dem nunmehrigen König Friedrich Wilhelm IV. In der Immediateingabe erinnert er an die ihm im Jahr 1835 zugesagte Audienz. „Leider wurden Allerhöchstdieselben“, fährt List fort, „am Abend vor dem hierzu anberaumten Tage durch Dienstverhältnisse nach Pommern gerufen, und damit habe ich einen Unstern erfahren, der mir von den vielen, die mich in meinem langen bewegten Leben betroffen haben, nachher oft als der unglücklichste erschienen ist, weil ich dadurch wahrscheinlich des Privilegiums beraubt worden bin, mein seitheriges Tun und Lassen bei Ew. Kgl. Majestät unmittelbar zu rechtfertigen.“ Es läßt sich wohl annehmen, daß zwei Männer, wie der Kronprinz Friedrich Wilhelm und Fr. List, sich persönlich angezogen hätten, und List durch die warmblütige, begeisternde Auseinandersetzung und Begründung seiner großartigen Pläne die Teilnahme des Kronprinzen gewonnen hätte. Der Kronprinz war ein moderner Mensch und hatte, anders als sein alter ängstlicher, pedantischer Vater, volles Verständnis für die Eisenbahnen. Das beweist seine bekannte Äußerung bei der Einweihungsfeier der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Der Kronprinz stand an der Spitze des Zugs, sah sich die Lokomotive und die Menschenmasse

an und sprach dann die denkwürdigen Worte: „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm auf“.¹

Aber ob eine noch so warme Fürsprache des Thronerben bei seinem Vater und den Ministern den Erfolg gehabt hätte, die Ansichten der Regierung über Lists Vorschläge umzustimmen, das scheint doch recht zweifelhaft.

Lists Bemühungen um Eisenbahnkonzessionen in Preußen waren also gescheitert. Dies war ein harter Schlag, denn es kann nicht zweifelhaft sein, daß dieser Mißerfolg ausschließlich auf die beiden denunziatorischen Briefe von Gustav Harkort zurückzuführen ist.

Nachdem dessen Meinung über List erbeten war, hat er ihn einen phantastischen Projektmacher genannt. Dagegen verschweigt er, daß List das „Projekt der Leipzig-Dresdner Bahn“ entworfen, daß unter seiner entscheidenden Mitwirkung dieses Projekt verwirklicht worden ist, und daß er bei dieser Tätigkeit einen großen Teil seines Vermögens zugesetzt hat. Tatsächliche Gründe für dieses hinterhältige Verfahren Harkorts sind nicht vorhanden, denn die Leipzig-Dresdner Bahn war begründet und ihr Bau in Angriff genommen worden, so daß also eine Gefahr für die Vollendung dieser Bahn nicht bestand. An den übrigen von List geplanten Bahnen hatte aber Gustav Harkort nicht das geringste Interesse. Wir haben bereits früher gesehen, daß Harkort schon während der Verhandlung über die Leipzig-Dresdner Bahn immer weiter von List abgerückt und schließlich eine feindliche Gesinnung gegen ihn bekundet hat. Mit seinen Briefen hat Harkort lediglich aus Feindschaft gegen List auch dessen weitere Tätigkeit zunächst in Preußen untergraben und ihn dadurch in jeder Beziehung geschädigt. Einer Kritik bedarf eine solche Handlungsweise nicht. Hätte Harkort über Lists Tätigkeit wahrheitsgemäß gesprochen und seine Verdienste um die Leipzig-Dresdner Bahn anerkannt, so würde meiner Meinung nach die preußische Regierung Lists Gesuche nicht so brüsk abgelehnt, sondern ihn wahrscheinlich bei der weiteren Bearbeitung der von ihm angeregten Pläne zugezogen haben. Dadurch, daß dies nicht geschehen, ist der Bau der preußischen Bahnen um mehrere Jahre verschoben worden, und damit sind auch zweifellos die preußischen Verkehrsverhältnisse geschädigt worden. Auch das verdanken wir diesem Leipziger Biedermann Gustav Harkort.

Mitte Juni kam Francke nach Berlin, er erfuhr auch von den erneuerten Schritten Lists und seiner Genossen und wandte sich nun auch seinerseits von Berlin aus in einer Eingabe vom 17. Juni, in Gemeinschaft

¹ Vgl. Löper: Stammbuch der Verkehrsmittel (Lahr, 1881) S. 166.

mit dem Vorsteher der Ältesten der Magdeburger Kaufmannschaft Schultze und dem Vorsteher der Halleschen Kaufmannschaft, Stadtrat Wucherer, an die Allerhöchste Stelle. In der Eingabe heißt es ganz offen und freimütig, daß man sich mit den Ressortministern ins Benehmen gesetzt habe und sich nunmehr an Se. Majestät wende, „weil man in Berlin die Erfahrung gemacht habe, daß ein kleiner Teil des dortigen Handelsstands unter Zuziehung des nordamerikanischen Konsuls List ein ausgedehnteres Eisenbahnprojekt eingereicht habe, in das auch die Bahn von Magdeburg nach Leipzig verflochten sei. Sie bitten dagegen, dieses letztere Projekt besonders zu behandeln und die Ausführung einer Gesellschaft anzuvertrauen, welche der Handelstand in Magdeburg zu bilden gedenke.“ — Dieser Schritt, sicherlich die Anwesenheit der Magdeburger in Berlin, blieb wiederum List und seinen Genossen nicht verborgen. Sie versuchten noch einen Gegenzug, indem sie in einer Immediateingabe vom folgenden Tag, dem 18. Juni, ihre Anträge vom 12. Juni modifizierten und mit Rücksicht auf die ihnen bekannt gewordenen, teilweise auf dasselbe Ziel gerichteten Bestrebungen der Magdeburger und Leipziger Kaufmannschaften um eine Verbindung der beiderseitigen Pläne baten, deren Vorteile für beide Teile dargelegt werden. Sollte dies nicht geschehen, so wollten sie den separaten Bestrebungen Magdeburgs gleichwohl nicht entgegentreten, sie hätten vielmehr für diesen Fall um die Konzession für eine Bahn von Hamburg nach Berlin und von Berlin nach Leipzig. Sie wiederholen, „daß sie nicht durch die Hoffnung auf Privatgewinn, sondern einzig durch den Wunsch, die Hauptstadt Berlin auf den ihrer Wichtigkeit entsprechenden Standpunkt erheben zu helfen, sich in diese Unternehmung einzulassen angetrieben fühlen“, sie wollen endlich ihre Vorschläge über die einzelnen Konzessionsbedingungen zurückziehen und sich allen von der Regierung zu treffenden Bestimmungen unterwerfen. Dem Geheimrat Rother wurde eine Abschrift dieser letzteren Eingabe mit der Bitte um Unterstützung derselben überreicht.

Indessen, es war zu spät. Der König Friedrich Wilhelm überwies in einer Allerhöchsten Kabinettsordre vom 14. Juli die drei Eingaben vom 12., 17. und 18. Juni dem Wirkl. Geheimrat Rother mit dem Auftrag, die Pläne zur Anlegung von Eisenbahnen sowohl im allgemeinen und im Interesse der Monarchie, als in bezug auf die speziellen Interessen der Städte Magdeburg und Halle behufs der Verbindung mit Leipzig, sowie auf die von den Berlinschen Häusern nachgesuchte Konzession zur Verbindung der Städte Hamburg und Leipzig mit Berlin einer gründlichen Prüfung zu unterwerfen und sein Gutachten ihm baldmöglichst vorzulegen. In dem Bericht Rothers vom 16. August wird über die Anträge des Berliner Komitees bemerkt, daß keinerlei Ermittlungen über die Ausführbarkeit dieser Projekte vorangegangen, so daß einiger Zweifel entstehe, ob es mit dem angegebenen Zweck auch ernstlich gemeint sei. Es werden sodann die — vornehmlich auch politischen — Schwierigkeiten

für eine Bahn von Berlin nach Leipzig, der „Mangel an aller Begründung“ gerügt, welcher sie zur näheren Erwägung für jetzt nicht geeignet erscheinen lasse. Der König teilt in der darauf erlassenen Ordre vom 5. September 1835 dem Wirkl. Geheimen Rat Rother einen an demselben Tag an die Bankiers Mendelssohn & Co. erlassenen abschlägigen Bescheid auf die Gesuche vom 12. und 18. Juni mit; „die Behörden haben den Plan noch zu wenig vorbereitet gefunden, um in nähere Beratung mit den dabei beteiligten Häusern zu treten. Die Sache werde daher noch zur Zeit auf sich beruhen bleiben müssen. Insofern die beteiligten Häuser inzwischen in ernstlicher und solider Weise der Unternehmung näher zu treten sich entschließen wollten, werde ihnen überlassen, nähere Anträge an den Wirkl. Geheimen Rat Rother zu richten.“

Damit war für Magdeburg—Leipzig auch die Listsche Mitbewerbung endgültig aus dem Wege geräumt. Magdeburg hatte das Feld für sich, und man war auch dort in der Tat nicht müßig¹.

¹ Louis Berger-Witten, damals Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses, hat in seinem im Jahr 1890 (Leipzig, Verlag von Julius Baedeker) erschienenen Buch „Der alte Harkort, ein westfälisches Lebens- und Zeitbild“. einen Nachtrag zum VII., die Eisenbahn und die Rheinschiffahrt behandelnden Kapitel eingeschoben, in dem er sich eingehend mit Friedrich List beschäftigt (vgl. auch Gustav Cohn in der Zeitschrift für allgemeine Staatswissenschaft, 1894, Heft 4, S. 665 ff.). Berger versucht hier zweierlei zu beweisen, erstens, daß nicht Friedrich List, sondern Gustav Harkort der Begründer der Leipzig-Dresdner Eisenbahn gewesen sei, zweitens, daß nicht Friedrich List, sondern Friedrich Harkort, Bergers Schwiegervater, der eigentliche Begründer des deutschen Eisenbahnwesens gewesen sei. Auf die letztere Behauptung komme ich an anderer Stelle zurück. Zu ersterer bemerke ich, daß nach den Darstellungen der vorliegenden Schrift es gar nicht zweifelhaft sein kann, daß List zuerst den Gedanken der Leipzig-Dresdner Eisenbahn gehabt, dann für die Ausbreitung dieses Gedankens durch Schrift und Wort ausschließlich gearbeitet hat bis zum Zustandekommen des Komitees, dessen Vorsitz allerdings Gustav Harkort gehabt hat. List hat aber weiterhin an den Arbeiten des Komitees teilgenommen, hat die sämtlichen Berichte in der Hauptsache geschrieben und alle weiteren Maßregeln getroffen bis zur Zeichnung des Aktienkapitals am 14. Mai 1835. Alsdann ist er allerdings von den Leipziger Kaufleuten abgeschoben worden. Über Harkorts praktische Tätigkeit bei dieser Angelegenheit ist überhaupt nichts bekannt. Er hat sich eben damit begnügt, die von List gesäten und gepflegten Früchte einzuernten, und sich dann als den Urheber des Gedankens dargestellt. Es würde sich vielleicht nicht verlohnen, auf diese Angelegenheit, nachdem das Buch vor 40 Jahren erschienen ist, heute noch zurückzukommen, aber die Behauptungen von Berger sind vielfach in anderen Schriften über List benutzt und als richtig angenommen worden, so daß eine Widerlegung im Werk, das Lists Bedeutung für das Verkehrswesen schildern soll, erforderlich erscheint. Die Ausführungen Bergers, die mit lebhaften Angriffen gegen mich verbunden waren, und in denen List als Verkehrsmann geradezu herabgesetzt wurde, habe ich, sobald mir das Buch bekannt war, in einem Brief an Berger widerlegt. Ich bin aber durch den plötzlichen Tod Bergers abgehalten worden, in der Öffentlichkeit die vielen Unrichtigkeiten Bergers nachzuweisen.

List hat während seines Aufenthalts in Dresden in den Jahren 1834/1837 auch eine reiche literarische Tätigkeit zur Förderung des Eisenbahnwesens entfaltet. Er hat im Jahr 1834 die Zeitschrift „Nationales Magazin für Haus, Landwirtschaft usw.“ veröffentlicht, in der auch das Verkehrswesen, wenn auch nur flüchtig, berührt wird. Dieser folgte im Jahr 1835 sein bekanntes Werk „Eisenbahn-Journal“, von dem bis zum Jahr 1837 40 Hefte erschienen sind. Dieses Eisenbahn-Journal enthält zum Teil Mitteilungen über Tagesereignisse, im wesentlichen aber größere, fast nur von List geschriebene Abhandlungen über die Eisenbahnverhältnisse in verschiedenen Ländern, von denen ein großer Teil im Werk III wieder abgedruckt ist. Nachdem List Leipzig verlassen hatte, hat er dieses Eisenbahn-Journal nicht weiter fortgesetzt. Der Hauptgrund war wohl der, daß das Journal plötzlich in Österreich, wo es viel gelesen wurde, verboten worden ist. Man nimmt an, daß dies Verbot auf Metternich zurückzuführen ist. In diese Zeit fällt Lists Beteiligung an der Begründung und Redaktion des Staatswörterbuchs von Rotteck und Welcker. List hat drei der großen Artikel über Eisenbahn und Kanäle Dampfboote und Dampfwatertransport im Jahr 1837 veröffentlicht.

VII.

Nach seiner Abreise von Leipzig hat List sich nicht allein mit der weiteren Entwicklung des preußischen Eisenbahnnetzes beschäftigt, sondern außerdem eine Reihe von Vorschlägen zur Erweiterung des deutschen Eisenbahnnetzes gemacht und ist darüber mit maßgebenden Persönlichkeiten in Verbindung getreten. Es handelte sich nicht nur um die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, von der vorher die Rede gewesen ist, sondern auch um den Bau einer Eisenbahn von Hamburg nach Magdeburg und Hannover, von Hannover nach Braunschweig und von Hamburg nach Berlin. In Hamburg hatte sich, wie wir gesehen haben, List schon bei seiner Rückkehr von Amerika mit dem Gedanken getragen, eine Eisenbahn nach Hannover zustande zu bringen. Damals fand er kein Verständnis in Hamburg. Ebenso hatte er sich damals schon um eine Eisenbahn von Braunschweig nach Hannover bemüht. In Hamburg waren es einerseits die sehr stark vertretenen englischen Interessen, die die beiden englischen Ingenieure Vignoles und Taylor nach Hamburg geführt und dort für das neue Verkehrsmittel zu interessieren versucht hatten. Es war auch in Aussicht genommen, englisches Geld dafür flüssig zu machen. Die ersten Pläne scheiterten aber wesentlich daran, daß der König, der bekanntlich ein abgesagter Feind der Hanse-Städte war, sich weigerte, seine Zustimmung zu dem Bau einer Bahn von Hamburg nach Magdeburg zu geben, und daß er verlangte, daß eine derartige

Bahn in Harburg endigen müsse. Damit aber war den Hamburgern nicht gedient. Der weitere Plan, nunmehr eine Bahn nach Berlin auf dem rechten Elbufer anzulegen, war an die Zustimmung der preußischen Regierung geknüpft, der man diesen Plan dadurch schmackhaft zu machen versuchte, daß man die Unterstützung durch englische Ingenieure und englisches Geld in Aussicht nahm. Das wurde von dem preußischen Minister mit allem Nachdruck zurückgewiesen. Wenn man in Preußen Eisenbahnen bauen wolle, so habe man selbst die genügenden Mittel dazu, und deutsche Ingenieure würden ein derartiges Unternehmen ebenso gut ausführen können wie englische. List hatte sich in verschiedenen, im Eisenbahnjournal abgedruckten Artikeln für eine derartige Bahn besonders ausgesprochen, weil er einmal die baulichen Verhältnisse und sodann auch den Verkehr zwischen Berlin und Hamburg sowie eine Rentabilität dieser Bahn besonders hoch einschätzte. Von einer Bahn von Hannover nach Braunschweig und weiter nach Magdeburg und auch nach den Hansestädten war in Braunschweig schon Mitte der 20er Jahre sehr stark die Rede gewesen. Der damalige Finanzdirektor von Amsberg hatte sich mit Wort und Schrift für den Bau eines solchen ziemlich umfassenden Eisenbahnnetzes ausgesprochen, und es ist auch mit der Regierung über die Pläne verhandelt worden. Sie gelangten aber nicht zur weiteren Ausführung, weil die nötigen Mittel fehlten, übrigens auch in diesem Fall der König von Hannover für ein von seiner Residenz ausgehendes Eisenbahnnetz nicht zu gewinnen war. Seit dem Jahr 1832 war also dieser Plan als aufgegeben zu betrachten. Erst später beschränkte man sich auch unter Führung des nunmehrigen Ministers von Amsberg auf den Bau der kleinen Bahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel, die die erste deutsche Staatsbahn geworden ist. List interessierte sich auch lebhaft für den Bau der Bahn von Hannover nach Braunschweig und fand mehr Entgegenkommen bei dem angesehenen Verlagsbuchhändler Georg Vieweg in Braunschweig. Dieser besuchte List in Leipzig und machte mit ihm verschiedene Pläne für den Bau einer solchen Bahn, deren Wichtigkeit List auch schätzte, und für die er in der Presse auch tätig war. Er hatte dabei allerdings auch den Wunsch geäußert, daß er im Fall des Zustandekommens der Bahn eine amtliche Stellung in Braunschweig erhalten würde.

VIII.

In der Zeit, während die schwierigen Verhandlungen über den Abschluß der Leipzig-Dresdner Bahnangelegenheit schwebten, hat sich List auch mit dem Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel beschäftigt, eine Frage, für die er schon lange lebhaftes Interesse hatte. Die Ent-

stehungsgeschichte der Mannheim-Baseler Bahn geht zurück bis zum Jahr 1831. In den folgenden Jahren fanden wiederholt Erörterungen in den Zeitungen über die Ausdehnung, über die Richtung usw. einer Bahn von Mannheim über Heidelberg nach Basel statt. Erörterungen, bei denen ein angesehenener Kaufmann in Mannheim, Kommerzienrat Newhouse, beteiligt war. Dieser faßte die Erörterungen im Jahr 1833 in einer eingehenden Denkschrift zusammen, in der er allgemein über die Bedeutung der Eisenbahnen sich ausließ, die die vielen Bedenken, die gegen die Eisenbahn damals erhoben wurden, widerlegte und schließlich zunächst den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Heidelberg befürwortete. Diese Denkschrift überreichte er dem badischen Landtag, und sie wurde auch in der Öffentlichkeit lebhaft besprochen. Die Denkschrift muß auch List zugegangen sein, der alsbald auf seine früheren Studien über diese Frage zurückkam und dann eine Denkschrift zunächst in 3 Abschnitten in dem Eisenbahnjournal veröffentlichte, die später zusammenfassend herausgegeben und die als Abhandlung 5 in Werke, III, 1 abgedruckt ist. In dieser Abhandlung ging List wiederum sehr eingehend auf die Bedeutung der Eisenbahn, auf die Anlagekosten, auf den Betrieb und die Finanzen usw. in derselben Weise ein, wie er in seinen früheren Schriften diese Frage behandelt hatte. Er äußerte verschiedene Bedenken gegen die Denkschrift von Newhouse, dem er vor allen Dingen Vorwürfe über die Kostenberechnung machte, da diese viel zu hoch seien, und in der auch mit der Richtung, die Newhouse der Bahn geben wollte, nicht ganz einverstanden war. Er war, wie bisher in allen seinen Schriften, hauptsächlich davon überzeugt, daß eine derartige Bahn zunächst möglichst billig mit hölzernem Oberbau gebaut werden müßte, weil dadurch der Bau beschleunigt und infolgedessen die finanziellen Erträge verbessert würden. Er ließ sich dann sehr eingehend über die Bedeutung einer solchen Bahn, deren Ausdehnung bis Basel er gleich empfahl, für ganz Süddeutschland aus. Sie konnte anschließen in Mannheim an eine Bahn nach Frankfurt (Main), ferner in Karlsruhe an eine solche nach Stuttgart, weiterhin im Süden nach der Schweiz. Damit wäre ein großes Eisenbahnnetz für den gesamten Verkehr von West- und Süddeutschland hergestellt. Fernerhin schlug er vor, einen Teil des Anlagekapitals durch unverzinsliches Papiergeld aufzubringen, zu dessen Ausgabe die Eisenbahnen bis auf Höhe der Hälfte des Anlagekapitals zu ermächtigen seien. Die Abhandlung von List wurde gleichfalls dem badischen Landtag überreicht, und List trat dabei in Verbindung mit Nebenius, dem bekannten Mitarbeiter am Zollverein, der auch für die Entwicklung des Verkehrswesens, besonders in Baden, sich auf das lebhafteste interessierte und über die Einzelheiten des Baues, der Verwaltung usw. sich mit List aus-

sprach. Sowohl die Denkschrift von Newhouse als auch die Abhandlung von List wurden sehr lebhaft im badischen Landtag besprochen, besonders wurde beiden Volkswirten, in erster Linie aber auch List der wärmste Dank ausgesprochen, daß sie sich mit solcher Sorgfalt mit dieser wichtigen Angelegenheit für das badische Land beschäftigt hatten. Die ganze Angelegenheit kam aber, nachdem im Landtag darüber verhandelt war, dadurch in ein anderes Fahrwasser, daß Nebenius dringend empfahl, die Bahn nicht auf privatem Weg, sondern auf Staatskosten herzustellen, und mit dieser von ihm im Landtag sehr gründlich vorgetragenen Ansicht durchschlug. Der Bau der Bahn wurde nunmehr zunächst auf der Strecke von Mannheim nach Heidelberg in Angriff genommen, und diese Strecke wurde am 21. September 1840 eröffnet. List war weiterhin bei der Anlage und bei der Verwaltung der Bahn nicht beteiligt. Die ganzen Untersuchungen von ihm waren aber von größter Bedeutung für seine späteren Pläne über die Ausdehnung des deutschen Eisenbahnnetzes. Im Jahr 1837 verlegte List seinen Wohnsitz von Leipzig nach Paris, wo er bis zum Jahr 1840 geblieben ist. Während dieser Zeit hat List praktisch und wissenschaftlich sich mit den Eisenbahnen wenig beschäftigt. Er hatte während des größten Theils dieser Jahre seinen Wohnsitz in Paris, reiste aber auch sehr viel herum. Wie wir früher auch schon gesehen haben, stand er in Verbindung mit dem Minister Thiers, hielt auch dem König Louis Philippe einen Vortrag über das Eisenbahnwesen in Frankreich, beschäftigte sich aber hauptsächlich mit literarischen Arbeiten. Er korrespondierte regelmäßig mit der Augsburger Allgemeinen Zeitung, deren Hauptredakteur Kolb war, und war mitbeteiligt an dem großen Staatslexikon von Rotteck-Welker, an dessen Redaktion er beteiligt war, und für das er eine Reihe von Artikeln geschrieben hat. Ferner beschäftigte er sich mit der Ausarbeitung zweier Preisschriften, deren eine wesentlich theoretisch-nationalökonomischen Inhalts war, und die erst neuerdings aufgefunden und in Werke IV vollständig abgedruckt ist. Die zweite Preisschrift über die Bedeutung des Eisenbahnwesens ist verloren gegangen, und alle Bemühungen, sie wieder aufzufinden, waren ohne Erfolg. Die erste Preisschrift gab ihm auch Veranlassung, sich sorgfältig mit Vorarbeiten über sein großes System der politischen Ökonomie, das Anfang der 40er Jahre veröffentlicht worden ist, zu beschäftigen.

IX.

Nach dieser längeren Zurückhaltung folgte wiederum ein nachhaltiges praktisches Eintreten für die Eisenbahnen in Thüringen. Für eine Bahn, die Deutschland von Osten nach dem Westen durchschneidet und alle thüringischen Städte berührt, war schon im Jahr 1829 in Thüringen

selbst gearbeitet worden. Es war auch eine Reihe von Projekten vorgeschlagen, die hauptsächlich auch von Bedeutung waren für die Verbindung von Leipzig, Dresden, Weimar und Erfurt nach West- und Süddeutschland. An den Verhandlungen über diese Eisenbahn war sehr stark beteiligt der Verlagsbuchhändler Meyer, der Begründer des großen Konversationslexikons. Die verschiedenen Interessenten konnten sich über die Richtung einer solchen Bahn nicht verständigen, und die Sache schien beinahe im Sand zu verlaufen, als von Preußen der Plan erwogen und bearbeitet wurde, wonach eine Eisenbahn von Halle direkt nach Kassel und von Kassel nach Süddeutschland und nach dem Westen (nach Köln) und weiterhin nach Hannover laufen sollte. In diesem preußischen Plan war eine vollständige Umgehung von Thüringen vorgesehen. Es war höchstens in Aussicht genommen, von dem einen oder anderen Platz Zweigbahnen nach den hauptsächlichsten thüringischen Städten anzulegen. Der Plan wurde in Preußen befürwortet von dem Generalpostmeister von Nagler, der auch den Gedanken erwog, eine solche Bahn auf Staatskosten zu bauen. Er erregte in Thüringen das größte Aufsehen, weil man wohl nicht mit Unrecht annahm, daß die thüringischen Städte, die an der alten thüringischen Handelsstraße gelegen waren, durch eine derartige Bahn im höchsten Grad gefährdet wurden. Es erhob sich eine lebhaftere Erörterung in der gesamten Presse. Diese Vorgänge wurden List, der in Paris lebte, bekannt, und er stellte sich, wie auch schon früher, entschieden auf die Seite der Anhänger des alten thüringischen Handelswegs und der die daran liegenden Städte berührenden Eisenbahn. Die Sache regte ihn derartig auf, daß er sofort von Paris aufbrach und seinen Wohnsitz zunächst nach Weimar verlegte, von wo er dann weiter, literarisch, vorgehen wollte. Er veröffentlichte wiederum unter dem Pseudonym Justus Möser in dem Gothaer Anzeiger eine Reihe Artikel im Juni 1840, in denen er die Bedeutung der Eisenbahnen im allgemeinen und besonders für Mitteldeutschland besprach und dabei auf seine verschiedenen Arbeiten im Jahr 1836 Bezug nahm. Die allein richtige Linie der Bahn war seinerzeit durch die großen Städte Thüringens gezeichnet, ein Weg, der schon vorher als Handelsstraße das ganze Land Thüringen durchzogen hatte. Aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen glaubte er, daß hier, wenn auch nicht der kürzeste Weg, so doch die Möglichkeit gegeben sei, daß die wertvollen Handelsplätze berührt würden, und infolgedessen auch der größte Verkehr und die besten finanziellen Ergebnisse zu erwarten wären. Die glänzend geschriebenen Artikel erregten allgemeines Aufsehen und wurden besonders in Thüringens Hauptstädten warm begrüßt. List glaubte, daß die öffentliche Meinung so weit geklärt wäre, daß er nunmehr praktisch an die Verwirklichung seiner Pläne denken könnte.

Nun bat er um eine Audienz beim Herzog Ernst von Sachsen-Koburg, dem er die Sache vortrug, und der sofort seine warme Teilnahme an den Listschen Plänen bezeugte. List ging darauf auch zu dem Herzog von Meiningen und dem Großherzog von Weimar, die gleichfalls für seine Pläne sehr eingenommen waren. Schon am 1. August fand eine Konferenz (in Meiningen) statt, die bis zum 19. August 1840 dauerte und die Bildung eines thüringischen Eisenbahnvereins beschloß, der über die gemeinsame Ausführung der Listschen Pläne beraten und Vorschläge darüber machen sollte. List hatte bestimmt darauf gerechnet, daß er zu diesen Besprechungen hinzugezogen würde, zumal man ihm nahegelegt hatte, sich während der Konferenz in Meiningen aufzuhalten. Er hatte dann seine Gedanken und seine Vorschläge in Denkschriften zusammengefaßt, die der Konferenz vorgelegt und bei ihren Beratungen berücksichtigt wurden. List selbst wurde zu diesen Beratungen nicht zugezogen, was er mit Recht als eine schmerzliche Zurücksetzung empfunden hat. Die thüringischen Staaten beschlossen darauf, zur weiteren Beratung mit den übrigen beteiligten Regierungen, hauptsächlich mit Preußen und mit Bayern, eine diplomatische Regierungskonferenz nach Berlin zusammenzuberufen, da in der Angelegenheit weiter beraten werden sollte. Auch zu diesen Besprechungen wurde List nicht zugezogen. Die Nicht-hinzuziehung eines „Ausländers“ zu derartigen Regierungskonferenzen scheint begreiflich, aber List empfand auch dieses als eine starke Zurücksetzung und verließ bald darauf Thüringen. List wurde indes in anderer Weise entschädigt, wenigstens wurde eine derartige Entschädigung versucht auf Antrag des Koburgschen Ministers von Stein, der vorschlug, List wegen seiner großen Verdienste um die Vorbereitung der Eisenbahnen und insbesondere wegen seiner literarischen Tätigkeit sowie der Anteilnahme an den weiteren Vorberatungen ein Ehrengeschenk von 100 Friedrichsd'or, ungefähr 1700 RM, zu machen, und darüber an die beiden anderen beteiligten Regierungen schrieb. Diese erklärten sich einverstanden, und List wurde Mitte September dieses Geschenk überreicht, was er in einem Schreiben vom 1. Oktober 1840 sehr kühl aufnahm. In späteren Äußerungen hat er sich darüber lustig gemacht, daß die 3 sächsischen Regierungen, die er, wie sie gesagt hatten, aus ihrer wirtschaftlichen Not gerettet hatte, eine jede den Wert dieser wirtschaftlichen Not auf $33\frac{1}{3}$ Friedrichs d'or abschätzte. Weitere Anerkennung wurde ihm von der Wissenschaft zuteil. In einem Brief vom 12. Juli 1840 schrieb er an seine Frau, er habe einen Besuch in Jena gemacht, dort einige der ihm bekannten Professoren gesprochen, und es sei ihm in Aussicht gestellt worden, zum Ehrendoktor der Rechtswissenschaft und zum Ehrendoktor der Philosophie von der Universität ernannt zu werden. Eine derartige

Ehrung, meinte er, sei viel höher einzuschätzen, als andere Auszeichnungen, und er würde sich ganz besonders über eine solche Ehrung freuen. Die Einleitung zur Erlangung der Auszeichnung als Doktor beider Rechte (vom Ehrendoktor der Philosophie ist nicht mehr die Rede) ging aus einem Brief hervor, den List an den Dekan der juristischen Fakultät, Professor Guyet, richtete, und in dem er seine Auffassung begründete, daß er einer solchen Auszeichnung wohl würdig wäre. Dieser war vollständig einverstanden und schickte den Antrag Lists an die beiden beteiligten Regierungen, die derartige Beschlüsse der Universität genehmigen mußten. List hatte in seinem Gesuch besonders auf seine Verdienste bei der Gründung der deutschen Eisenbahnen und des Deutschen Zollvereins hingewiesen und hatte wohl den Wunsch gehabt, daß diese Verdienste in der Laudatio aufgeführt würden. Diesem Wunsch wurde nicht entsprochen. Dagegen erteilten die beiden beteiligten Regierungen gern ihre Genehmigung, und List wurde am 15. November 1840 das Diplom zum Ehrendoktor beider Rechte überreicht. Die lange Pause zwischen dem Antrag und der Überreichung des Diploms erklärt sich daraus, daß inzwischen Universitätsferien waren, in denen derartige Angelegenheiten nicht erledigt zu werden pflegen. Das Diplom erwähnte auch Lists frühere Tätigkeit als Professor in Württemberg und gab als Gründe der Ehrung an, „ob egregia quae edidit ingenii-doctrinaeque specimina“. Der Dekan fügte in einem besonderen Schreiben noch die folgenden freundlichen Worte hinzu: „Es gereicht mir zur großen Freude, Ihnen nunmehr durch beiliegendes Diplom, im Namen der hiesigen Juristischen Fakultät, den öffentlichen Beweis der ausgezeichneten Anerkennung von dero Verdiensten um das Vaterland auf dem literarischen Feld, wie im Gebiet der industriellen Tätigkeit, darlegen zu können, und die Fakultät schätzt sich glücklich, einem so hochverdienten Mann, indem sie Ihnen den Zoll ihrer Dankbarkeit darbringt, nunmehr durch ein akademisches Band näher zu stehen. Mir selbst aber ist es hochofrend gewesen, daß mir gerade mein Amt gestattete, eine so ehrenvolle Promotion zu vollziehen und dadurch die Gesinnung der ausgezeichnetsten Achtung zu betätigen, welche ich schon seit langem gegen Ew. Wohlgeboren hege. Zur noch größeren Freude würde es mir aber werden, wenn es mir bald vergönnt wäre, Ew. Wohlgeboren persönlich diese Gesinnung auszusprechen, und in dieser Hoffnung habe ich die Ehre, mit größter Achtung zu zeichnen

gez. Dr. C. J. Guyet.“

Hiermit war Lists Tätigkeit für die Entwicklung des thüringischen Eisenbahnwesens abgeschlossen. Es war ihm besonders schmerzlich gewesen, daß er in Thüringen vergeblich versucht hatte, eine Anstellung im

Staatsdienst zu erhalten. In einem Brief an den Herzog Ernst von Koburg-Gotha vom 24. Dezember 1840 schildert er noch einmal seine ganze Tätigkeit für die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens und für den Zollverein. Er bittet dann den Herzog um eine Audienz, um ihm diese Wünsche vorzutragen. Dieser Brief ist mit kühlen Worten beantwortet, und die Audienz List nicht gewährt worden.

X.

In seinen letzten Lebensjahren hat sich List mit den Eisenbahnen nicht mehr praktisch beschäftigt. Nach Abschluß seiner erfolgreichen Tätigkeit bei der Leipzig-Dresdener und der Thüringischen Bahn war List eine allgemein bekannte Persönlichkeit geworden und wurde vielfach zu Rate gezogen. Er hatte inzwischen seinen Wohnsitz nach Leipzig verlegt, hatte aber den lebhaften Wunsch, in sein engeres Vaterland Württemberg zurückzukehren. Dem stand aber noch seine Verurteilung aus dem Jahr 1822 entgegen. Auf eine Anfrage bei der Regierung wurde ihm einstweilen der Aufenthalt in Württemberg gestattet in der Stellung als Ausländer. Es wurden ihm auch keine Schwierigkeiten gemacht bei der Ausübung seiner Tätigkeit. Nach einer Audienz beim König von Württemberg wurde seine Angelegenheit nochmals geprüft, und durch Erlaß vom 9. Oktober 1841 wurde er vollständig rehabilitiert. Inzwischen hatte er indes seinen Wohnsitz nach Augsburg verlegt, um von dort aus besser seine literarische und sonstige Tätigkeit ausüben zu können. Seine literarische Tätigkeit hat er zunächst hauptsächlich in der Augsburger Allgemeinen Zeitung entfaltet. Hierbei kam besonders in Frage die Fortsetzung der Thüringischen Bahn nach Süden, nach Osten und nach Westen, durch Bayern und Württemberg. Für diese Bahnen bestanden verschiedene Pläne, die lebhaft in der Presse erörtert wurden. Es handelte sich dabei gleichzeitig um zwei Linien: Zunächst um den Bau eines mittel-deutschen und süddeutschen Eisenbahnnetzes auf dem rechten Rheinufer. Hier lagen anfangs 1840 zwei Projekte vor, einmal das einer bayerisch-süddeutschen Zentralbahn über Koburg und Eisenach und sodann das Projekt einer bayerisch-württembergischen Ost-West-Bahn von Meiningen nach Westen und von dort nach Süden. Über beide Pläne wurde von 1841 bis 1844 lebhaft zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten verhandelt. Der erstere wurde von der bayerischen Regierung besonders begünstigt. List zog das zweite Projekt vor und besprach es sehr ausführlich mit maßgebenden Persönlichkeiten der württembergischen Regierung, fand aber dort wenig Entgegenkommen und mußte sich überzeugen, daß es damals noch keine Aussicht auf Verwirklichung hatte. Bei der ablehnenden Stellung der Regierung kamen vielleicht doch noch

politische Bedenken in Betracht, und vor allen Dingen war dies wohl der Grund, daß man Bedenken trug, Lists Wunsch um eine Anstellung im württembergischen Staatsdienst zu erfüllen. Ferner bestand schon damals augenscheinlich keine große Neigung, in Württemberg Privatbahnen zu bauen. Durch eine Kabinettsorder des Königs von Württemberg vom 7. März 1842 wurde ausgesprochen, daß die Absicht bestehe, den Eisenbahnbau ausschließlich dem Staat vorzubehalten, und durch Gesetz vom 13. April 1843 wurde bestimmt, daß alle Hauptlinien durch den Staat gebaut werden sollten.

Die zweite Reihe von Projekten nach Westen und Süden bezog sich auf Linien am linken Rheinufer. Auf dem rechten Rheinufer bestand bereits eine Reihe von Bahnen, von denen einzelne Teilstücke von Frankfurt südlich liefen, während die Fortsetzung, die Taunusbahn, schon vollendet und die Bahn von Mannheim nach Basel im Bau und teilweise bereits fertiggestellt war. Auf dem linken Rheinufer waren nur wenige Strecken vorhanden. Es erschien besonders wichtig, nun von hier aus auch auf dem linken Rheinufer noch Eisenbahnen zu bauen, die den Transport von Kohlen nach West- und Süddeutschland wahrnehmen und billiger ausführen könnten, als dies auf dem Rhein möglich war. Hier wurde eifrig verhandelt über eine Bahn von Ludwigshafen nach Bexbach, für die List auch lebhaftes Interesse bezeugte. Bexbach liegt an der deutsch-französischen Grenze und nahe bei dem Saar-Kohlengebiet. Durch den Bau dieses Stückes war die Beförderung von Saarkohlen nach Mannheim und den übrigen süddeutschen Plätzen sehr verbilligt. Diese ganze Frage der Herstellung eines linksrheinischen Eisenbahnnetzes war von List in einem ungemein anziehend geschriebenen Aufsatz Werke III, 2 (Abhandlung 17) erörtert worden, der großes Aufsehen erregte und das Interesse für diese Bahn in der ganzen Bevölkerung förderte. List hatte sich bereits seit 1836 für derartige Eisenbahnen interessiert und erörterte in dem vorgenannten Aufsatz eingehend die etwaigen entgegenstehenden Bedenken und die Möglichkeit, diese zu beseitigen und auf diese Weise nicht nur der westdeutschen Industrie zu helfen, sondern auch die Kohlenbergwerke in der Saar zu fördern, die bisher einen großen Teil ihrer Erzeugnisse nach Frankreich absetzten. Nachdem die vorerwähnten Pläne teils in Ausführung begriffen, teils als vorläufig nicht ausführbar erkannt waren, begab sich List im Jahr 1844 nach Österreich. Er hatte auch schon früher für den Anschluß des österreichischen an das bayerische Eisenbahnnetz Interesse gezeigt und auch literarisch dafür gearbeitet. Nunmehr reiste er im Oktober 1844 nach Wien, wo er mit großer Zuverlässigkeit aufgenommen wurde, und man eine Reihe von Festlichkeiten zu seinen Ehren veranstaltete. Zu eigentlichen Verhandlungen über Ver-

kehrfragen scheint es damals nicht gekommen zu sein. Das hauptsächlichste Interesse in Österreich bestand für den deutschen Zollverein und außerdem für das große wissenschaftlich-nationalökonomische Werk Lists. Man riet ihm damals, zunächst weiter nach Ungarn zu gehen. Auch in Ungarn wurde er mit großer Aufmerksamkeit aufgenommen. Seine Gesuche um eine feste Anstellung in Österreich hatten keinerlei Entgegenkommen gefunden. In Ungarn bestand damals ein lebhafter Streit zwischen der Wien-Raaber Eisenbahn und der sogenannten Ungarischen Zentralbahn wegen des Baus einer Bahn am rechten Ufer der Donau. Die Konzession für diese Strecke war der Wien-Raaber Eisenbahn erteilt worden. Diese hatte darauf verzichtet, weil sie sich wenig finanzielle Erfolge davon versprach. Nunmehr beschloß die Zentralbahn, diese Strecke zu bauen. Die Wien-Raaber Eisenbahn nahm unter Berufung auf die alte Konzession diesen Gedanken wieder auf, und es erhob sich ein lebhafter Kampf zwischen diesen beiden Bahnen. Es wurde List vorgeworfen, daß er sich für die Zentralbahn interessierte und literarisch für sie wirkte, während er sich früher für die Wien-Raaber Eisenbahn interessiert habe. Lists Stellung in Ungarn wurde dadurch sehr erschwert, und er kehrte 1845 nach Wien zurück. Dort hatte er noch eine eingehende Unterhaltung mit Metternich, der aber damals für das Verkehrswesen wenig Interesse hatte und List empfahl, seine Anschauungen in besonderen Denkschriften zu erörtern. List benutzte aber den Aufenthalt in Wien, um sich um Konzessionen zu bewerben von Pest über Stuhlweißenburg nach dem Plattensee, sowie um eine andere Konzession zu einer Verbindung von einem Punkt der Zentralbahn über Muskollow und Eperjes nach der galizischen Grenze. Beide Konzessionsgesuche hatten keinen Erfolg. Man hatte hier wieder Bedenken, einem Ausländer Eisenbahnkonzessionen in Österreich zu erteilen. Die Hoffnung, in Österreich eine feste Anstellung zu bekommen, scheiterte, und nun war von einer Übersiedlung nach Österreich nicht mehr die Rede. Mit diesen traurigen Erfahrungen in Süddeutschland, in Österreich und in Ungarn schließt die Tätigkeit Lists auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens.

XI.

Friedrich List war der erste seiner Zeitgenossen, der die umwälzende Bedeutung der Eisenbahnen in vollem Umfang gewürdigt und sie nicht von lokalen, sondern von nationalen, ja internationalen Gesichtspunkten betrachtet hat. Schon in seiner ersten Schrift wird die Leipzig-Dresdener Eisenbahn als ein wichtiges Glied des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes aufgefaßt, und die thüringischen Eisenbahnen betrachtet er als ein Bindeglied zwischen dem Osten, der Mitte und dem Süden und

Westen Deutschlands. List hat ununterbrochen darauf hingewirkt, daß ganz Deutschland von einem einheitlichen Eisenbahnnetz durchzogen wird, und daß das gesamte Wirtschaftsleben durch das neue Verkehrsmittel gefördert würde. Auf internationalem Gebiet hat er sich beschäftigt mit einer Eisenbahn von London durch Deutschland nach Bombay und weiter mit einer Eisenbahn von Le Havre nach Straßburg und von da nach dem Osten Europas und Asiens. List hatte sodann einen weiten und klaren Blick und ein gesundes Urteil über die Wirkungen der Eisenbahnen zu einer Zeit, als noch kaum jemand sich um das neue Verkehrsmittel kümmerte. In einer Reihe seiner Schriften werden die Wirkungen der Eisenbahnen auf die allgemeine Kultur, das geistige Leben und besonders auf Handel, Gewerbe und Landwirtschaft geschildert. Auch seine Schrift über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen zeugt von einem tiefen Verständnis, und seine Betrachtungen hierüber haben allgemeine Anerkennung gefunden. Seine Ausführungen über die Wirkungen der Eisenbahnen sind dem 20 Jahre später erschienenen berühmten Werk von Karl Knies als ebenbürtig an die Seite zu stellen.

Seine ganze Tätigkeit ist unter diesen Gesichtspunkten zu beurteilen.

Diese Tätigkeit zeigt uns List als einen Fachmann ersten Ranges, dessen ausgesprochene Begabung, dessen wissenschaftliche und wirtschaftliche Studien, dessen reiche Erfahrungen ihn zu solchen Leistungen befähigt haben, wie sie im Band III der Werke eingehend dargestellt sind. List ist auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens zu Hause. Er hat einen richtigen Blick für die Lage einer neu zu bauenden Eisenbahn, für die Richtung und für das auszuwählende Gelände (Vermeidung von Krümmungen, Steigungen, Tunnels, Überbrückungen großer Wasserstraßen). Er stellte beachtenswerte Betrachtungen an über den Wettbewerb der Eisenbahnen untereinander, mit der Schifffahrt, den Landstraßen, der Post, mit dem Verkehr von Dampfwagen auf der Straße. Seine Gedanken über die Enteignung auf den deutschen und auf den französischen Eisenbahnen fanden allgemeine Beachtung und sind vielfach verwertet worden. Seine Vorschläge über die Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Regierung sowie für das Konzessionswesen, für das er Entwürfe besonders für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn ausgearbeitet hat, sind eingehend von allen Seiten berücksichtigt worden. Sehr sorgfältig sind seine Untersuchungen über die richtige Wahl des Oberbaus, wobei er im Anschluß an seine Erfahrungen in Amerika für den hölzernen anstatt des eisernen Oberbaus eintritt. Nach den ersten Erfahrungen mit kleinen Strecken der Leipzig-Dresdener und der Linz-Budweiser Eisenbahn hat er sich überzeugt, daß für Deutschland der eiserne Oberbau den Vorzug verdient. Im Zusammenhang damit stehen seine Untersuchungen über die

richtige Bemessung der Höhe des Anlagekapitals, wobei er als erster den Vorschlag gemacht hat, das Anlagekapital zum Teil durch Papiergeld oder Banknoten aufzubringen. List macht Vorschläge über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen und stellt sehr gründliche Untersuchungen an über den Verkehr und die Tarife. Bei diesen Untersuchungen benutzt er seine Erfahrungen in anderen Ländern, besonders in Amerika und in England, wobei allerdings die Vergleiche nicht immer unbedingt zutreffend sind, da die Verhältnisse in den beiden genannten Ländern sehr viel von denen in Deutschland abweichen. Bei der Schätzung des Verkehrs hat er die statistischen Ermittlungen über den Verkehr auf Land- und Wasserstraßen sorgfältig berücksichtigt. Bei der Höhe der Tarife ist er dafür, daß zunächst die Sätze der Post, des Landfuhrwerks und der Schifffahrt als Höchstgrenze für die Eisenbahntarife angenommen werden, deren Herabsetzung aber, sobald die Eisenbahnen sich weiter entwickelt haben, ins Auge gefaßt werden muß. Bei seinen Vorschlägen über die Gütertarife ist besonders merkwürdig, daß er sich ein Klassifikationssystem ausgedacht hat. Nach diesen Untersuchungen schätzt List die Einnahmen und, soweit möglich, die Ausgaben der Eisenbahnen und danach ihre finanziellen Ergebnisse. Auch hier ist er bemüht, tunlichst sichere statistische Unterlagen zu gewinnen, die unter Heranziehung anderer Länder und deren Erfahrungen aber mit Vorsicht zu behandeln sind. Viel von dem, was List hierüber schreibt, verdient heute noch ernsthafte Beachtung und ist jedenfalls ein wichtiger und kaum entbehrlicher Beitrag zu der geschichtlichen Entwicklung des Eisenbahnwesens. Es läßt sich nicht in Abrede stellen, daß List bei seinen Schätzungen und Vergleichen häufig nicht das Richtige trifft und er insbesondere geneigt ist, den Verkehr, sowohl den Personen- als den Güterverkehr, und die finanziellen Erträge der Eisenbahnen zu hoch einzuschätzen; aber alle seine Angaben beruhen auf ernstem Nachdenken und richtigem Verständnis für die Sachlage, und es ist nur zu begreiflich, daß in den ersten Zeiten der Eisenbahn solche Angaben nicht mit absoluter Sicherheit gemacht werden konnten.

Wenn nach alledem Friedrich List als der eigentliche Vorkämpfer für die deutschen Eisenbahnen betrachtet werden muß, so muß andererseits gern zugegeben werden, daß vor ihm und gleichzeitig mit ihm auch andere bedeutende Persönlichkeiten sich mit dem neuen Verkehrsmittel beschäftigt und Erfolge, meist aber nur auf dem engen Gebiet ihres Heimatlands, erzielt haben. Diese Verdienste sollen gewiß nicht verkannt werden. Ich denke dabei an Männer wie Ritter v. Baader aus München, der für die erste Entwicklung der Eisenbahnen in Bayern Großes geleistet hat, den Österreicher Ritter v. Gerstner, den Be-

gründer der ersten Eisenbahn in Europa (Linz—Budweis), der sich außerdem in Rußland und in Amerika mit Studien über die Anlage von Eisenbahnen beschäftigt hat, und die rheinischen Industriellen C a m p h a u s e n und H a n s e m a n n , deren Tätigkeit wesentlich die Entstehung der Rheinischen Eisenbahn zu verdanken ist, und an den Braunschweiger Minister v. A m s b e r g , der die Eisenbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel und damit die erste Staatsbahn in Deutschland gebaut hat, und an den Oberbürgermeister A u g u s t W i l h e l m F r a n c k e in Magdeburg, dem das Zustandekommen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, ich möchte sagen allein, zu verdanken ist.

Das Eisenbahnwesen erhielt vielfach Förderung, in erster Linie ist hier wohl zu nennen der preußische Minister v. R o t h e r , anfangs sehr ängstlich, später aber nach allen Richtungen auf dessen Förderung bedacht. Während die Bedeutung Lists diesen Persönlichkeiten gegenüber allgemein anerkannt und von keiner Seite etwa behauptet worden ist, daß sie eine höhere Stelle in der Geschichte der Entwicklung der Eisenbahn einnehmen als List, ist es dem Abgeordneten Berger in dessen mehrfach erwähntem Werk über Friedrich Harkort gelungen, nun doch eine Persönlichkeit zu entdecken, die nach seiner Ansicht List weit überlegen ist, und der wir eigentlich die erste Stelle bei der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens anweisen müßten¹. Es ist dies sein Schwiegervater

¹ Vgl. die Abhandlung von Gustav Cohn in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 1891, Heft 4 S. 665 ff., dessen wesentlicher, hierher gehöriger Inhalt wiedergegeben werden möge.

„Der Biograph Friedrich Harkorts hat ein vornehmliches Verdienst seines Helden und Schwiegervaters darin gefunden, daß derselbe als der erste, und insbesondere früher als Friedrich List, für ein deutsches Eisenbahnsystem in die Schranken getreten ist. Er hat ausdrückliche Verwahrung eingelegt gegen die Schmälerei der Verdienste Harkorts, welche ihm angeblich durch diejenige Darstellung widerfahren sei, die A. von der Leyen in seiner Abhandlung über die „Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn“ von Lists Wirksamkeit gegeben habe. Die Angelegenheit ist noch dadurch kompliziert, daß ein Bruder Friedrich Harkorts in dem Leipziger Komitee von 1834 die leitende Persönlichkeit gewesen, daß auf diesen daher auch ein Teil der Vorwürfe fällt, welche die Verteidiger Lists seit einem halben Jahrhundert gegen die Leipziger Herren gerichtet haben, Vorwürfe dafür, daß sie dem großen Patrioten mit Undank gelohnt hätten.

Wenn indessen eben dieses Pietätsverhältnis Veranlassung gegeben hat, mit gesteigerter Lebhaftigkeit nicht nur die Verdienste Friedrich Harkorts zu würdigen, sondern auch das Verhältnis derselben zu den Verdiensten anderer Persönlichkeiten zu messen, so geht darüber als über etwas Menschliches der unbefangene Leser hinweg. Er geht darüber solange hinweg, bis die subjektive Empfindung des Biographen sich zu einer Gereiztheit steigert, die sich zu unbegründeten persönlichen Angriffen verirrt. Diesen gegenüber kann er nicht umhin, zu erklären, daß sie besser unterblieben wären.

Friedrich Harkort. Und zwar aus welchem Grunde? Harkort hat am 20. März 1825 in der Zeitschrift „Hermann“ einen anregenden Artikel über die Bedeutung der Eisenbahnen geschrieben, und zwar zu einer Zeit, als über Lists Tätigkeit in der Öffentlichkeit noch kaum etwas bekannt war.

Selbst angenommen (was ich bestreite), daß der Darsteller der Entstehung der Leipzig-Dresdener oder der Leipzig-Magdeburger Eisenbahn die Verdienste Harkorts zu kennen verpflichtet war, bevor sie in dem vorliegenden Band dargestellt wurden, — so würde folgendes zu erwägen sein. Wenn es sich um die Entdeckung irgendeiner bahnbrechenden Erkenntnis handelt, so ist es der Mühe wert, obwohl nach vielfältigen Erfahrungen keineswegs leicht, die Priorität für einen bestimmten Mann und für einen bestimmten Zeitpunkt festzustellen. In unserem Fall handelt es sich darum nicht. Es ist bloß die Rede von der agitatorischen Ausbreitung einer neuen Erfindung, die in dem fremden Lande bereits dargestellt ist und auf das Heimatland übertragen werden soll. Die Art, wie man schon zu Anfang dieses Jahrhunderts, ja schon im Lauf des 18. Jahrhunderts, in Deutschland die politischen, technischen, literarischen Vorgänge Englands verfolgte, die den heutigen Beobachter oft überraschende Promptheit der Mitteilungen bei der Schwerfälligkeit der damaligen Verkehrstechnik erkennen lassen, machen es auch für denjenigen, welcher von den Einzelheiten auf dem Gebiet der Eisenbahnen gar nichts kennt, in hohem Grade wahrscheinlich, daß ein Aufsatz, wie der von Harkort aus dem Jahr 1825, sich an so manchem Ort der damaligen Zeitschriften und Zeitungen Deutschlands begraben findet, ebenso früh und vielleicht noch früher. Tatsächlich wissen wir, daß der bayerische Ingenieur von Baader die ganze Angelegenheit von dem Standpunkt des Technikers viel früher und viel eingehender verfolgt hat. Von Fr. List wissen wir, daß er seit 1827 seine agitatorische Tätigkeit für ein deutsches Eisenbahnsystem von Amerika aus schriftstellerisch begonnen hat. Wäre es der Mühe wert, so könnte ein aufstrebender Forscher die Bibliotheken durchstöbern, um jene reichlicheren Belege, die hier bloß vermutet werden, herbeizuschaffen.

Nun steht aber durchaus nicht bloß in Frage, wer zuerst in Deutschland eine Anregung für Eisenbahnen gegeben hat; die praktische Seite der Angelegenheit steht im Vordergrund, es handelt sich um die Wirkungen. Da ist es nun für niemand zweifelhaft, daß in ganz anderer Weise als jene kümmerlichen Bemühungen im Westfälischen Landtag, die gleichsam in einer Ecke Deutschlands sich abspielten, die großartige Agitation Lists durch das ganze Vaterland hin ihren Weg nahm und merkwürdig schnell ihre Triumphe feierte.

Und weiter, ——— „was dem Mann das Leben nur halb erteilt, soll ganz die Nachwelt geben“. Dem Manne Friedrich List ist viel weniger als die Hälfte von dem, was ihm gebührt, bei seinen Lebzeiten zuteil geworden. Mit um so volleren Händen soll ihm die Nachwelt danken, und auch die an sich ehrenwerten Empfindungen kindlicher Pietät für einen anderen Mann sollen ihm das nicht verkümmern wollen. Es geschieht durchaus im Interesse des Andenkens für Friedrich Harkort, wenn man es von vornherein ablehnt, ihn in irgendeinen Vergleich mit List zu stellen.

Endlich noch eines. An der Tatsache, daß List bei seinen Lebzeiten um den Dank gekommen ist, der ihm gebührte, hat der Leipziger Bruder Harkorts, Gustav Harkort, zufolge der Darstellung von der Leyens einen nicht unerheblichen Anteil. Um so mißlicher wird durch diesen Umstand die Polemik des Biographen gegen die Verdienste Lists.

Die Tätigkeit Friedrich Harkorts hat sich denn auch auf einen sehr engen Kreis beschränkt. Sein Aufsatz ist, wie Berger selbst zugibt, nur wenig bekannt geblieben, ebenso hat die Aufstellung des Modells einer Eisenbahn in dem Museum in Elberfeld über die lokalen Kreise hinaus kein Aufsehen erregt. Später, als die Leipzig-Dresdner Eisenbahn bereits längst gebaut war, ist er allerdings mit anderen Persönlichkeiten an dem Bau der Westfälischen, vor allen Dingen der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Eisenbahn durch Wort und Schrift mit tätig gewesen. Aber die Hauptförderer dieser Bahnen waren ganz andere Leute. Man kann es daher nur als grotesk bezeichnen, wenn Berger einen sonst bedeutenden und verdienstvollen Mann mit dem Lorbeer des wahren Urhebers des deutschen Eisenbahnwesens schmücken will. Der Mann, dem das deutsche Eisenbahnwesen seine Entstehung und früheste Entwicklung in allererster Linie verdankt, ist und bleibt Friedrich List.

Nun wird der unparteiische Beurteiler dieser Vorgänge, welcher Lists Persönlichkeit erwägt, vielleicht sich der Überzeugung nicht verschließen können, daß die Leipziger Herren sachliche Gründe hatten, in Lists Begabung weit mehr die schöpferische Fähigkeit zu schätzen, welche ihrem Projekt zum Dasein verholfen, als das Talent des nüchternen Verwaltungsmannes. Indessen eben wenn dieses so war, ist kein rechtschaffener sachlicher Grund erkennbar, Lists agitatorisch-patriotische Wirksamkeit, die in Leipzig mit epochemachendem Erfolg begonnen hatte und nun auf andere Teile Deutschlands übergehen wollte, durch abschätzige Urteile über seine Persönlichkeit zu untergraben. Im Gegenteil, diesen wohlverdienten Erfolg einer unzweifelhaft erwiesenen Begabung Lists hätten die Leipziger Herren ihm wünschen sollen, gerade weil sie ihn in Leipzig für die weitere Entwicklung ihres eigenen Unternehmens nicht festzuhalten wünschten.

Hiernach liegt zutage, daß eine biographische Darstellung, welche so sehr, wie die in Frage stehende, den Charakter einer Familienschrift in sich trägt, aus Rücksichten der Billigkeit und Klugheit einen Streit hätte vermeiden sollen der jene peinlichen Erinnerungen wieder aufweckt.“
