

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

Auf den ersten Blick hatte unser Nationalökonom gesehen, daß die Linie zwischen Leipzig und Dresden für das ganze System den Anfang bilden müsse. Diese beiden Städte mit einander oder Leipzig mit Magdeburg durch eine Bahn zu verbinden, davon war schon früher in Leipzig die Rede gewesen; auch hatte man davon gesprochen, nach Strehla an der Elbe zu bauen, indem man nur den Güter- und Waarentransport im Auge hatte. Allein das waren hingeworfene Meinungen gewesen, meistens von Projectenmachern erfunden, und Niemand hatte sich gefunden, der sie ernst genommen und Hand ans Werk gelegt hätte.

List ging nun daran, die Verkehrsverhältnisse zwischen Leipzig und Dresden genau zu untersuchen, er bereifte die Strecke, besuchte Dresden und den Blauenschen Grund,