

## Die Dresden-Leipziger Eisenbahn.

Manch ein Unternehmen, das für späte Zeiten klein und unscheinbar aussieht, ist zum Ausgangspunkt grosser Dinge, gewaltiger Entwicklungen, Zeiten und Geister umwälzender Wandlungen geworden. Eben die Grösse seiner Entwicklung lässt manchen Anfang winzig klein und unbedeutend erscheinen. Eines dieser kleinen Dinge, die zu grossen Ereignissen der Weltgeschichte wurden, ist die Dresden-Leipziger Eisenbahn, die am 8. April den 70. Jahrestag ihrer Eröffnung begeht. Die Männer, die sie verwirklichten und an deren Namen die Ehre, sie erbaut zu haben, durch einen seltsamen Irrtum der Geschichte geknüpft ist, sahen diese erste grössere Dampfbahn Deutschlands als nichts anderes an, als ein allerdings für jene Zeit umfangreiches geschäftliches Privatunternehmen. Der Mann aber, der den Bau dieser Eisenbahn anregte, der ihrer Entstehung durch die überzeugende Kraft der Feder und seines Wortes, wie seines persönlichen Opfermutes und Eifers die Wege ebnete — dieser Mann wollte nichts Geringeres, als durch dieses Endchen Schienenstrang den ersten Grund legen zu einem nationalen, einem deutschen Verkehrssystem, das in der Folge auch aus ihr und im Anschluss an sie entstanden ist. Es war kein anderer als Friedrich List, der erste deutsche — beinahe möchte man sagen der deutsche Nationalökonom. Der Mann, dem Deutschland seine Einigung in kommerzieller und volkswirtschaftlicher Hinsicht verdankte, lange bevor an die politische Einigung der deutschen Kleinstaaten überhaupt zu denken war. Sind doch die vertragsmässigen Festlegungen der Handelsbeziehungen der grossen Nationen, wie sie heute das eigentliche Hauptgeschäft der Regierungen und der Parlamente ausmachen, nichts anderes als der naturgemässe Ausbau der von eminent praktischem Sinn getragenen Ideen eben dieses Friedrich List.

Aber die wirtschaftlichen Grundlagen und grossartigen weltumwälzenden Erfolge jenes Eisenbahnbaues können hier nicht der Zweck eines Rückblicks auf jene ersten Tage der späteren Sächsischen Staatsbahnen sein, deren Jahresumsatz sich heute auf etwa 150 Millionen Mark beläuft. Betrachten wir vielmehr einmal die

Wirkung auf die Zeitgenossen im engsten Sinne, auf die Einwohner von Leipzig und Dresden. Die Tageszeitungen, damals freilich noch nicht so umfangreich wie heute — ungeübt in lokaler Berichterstattung — bieten dennoch ein ganz hübsches Material zur Veranschaulichung damaliger Verhältnisse. Ein paar Flugblätter kommen hinzu. Eines dieser Flugblätter, geschmückt mit dem von uns wiedergegebenen Bilde des Dresdner Bahnhofs, auf dem man den langen Zug herausfahren sieht, stellt das grosse Ereignis in beredten Versen dar, die immerhin einiges Verständnis für die hohe allgemeine Bedeutung der Eröffnung des Dampf-Fernverkehrs vertragen. Da heisst es:

Auf, jubelt laut, ihr Menschenkinder!  
Die neue, goldne Zeit geht an. —  
Der alte Schlendrian entfliehet,  
Jetzt fährt man mit der Eisenbahn.

Seht an das Untier, die Maschine,  
Wie es vor Zorn und Unmut sprüht.  
Wies schnaubt und braust, und aus dem Innern  
Gleich einer Höll das Feuer sprüht.

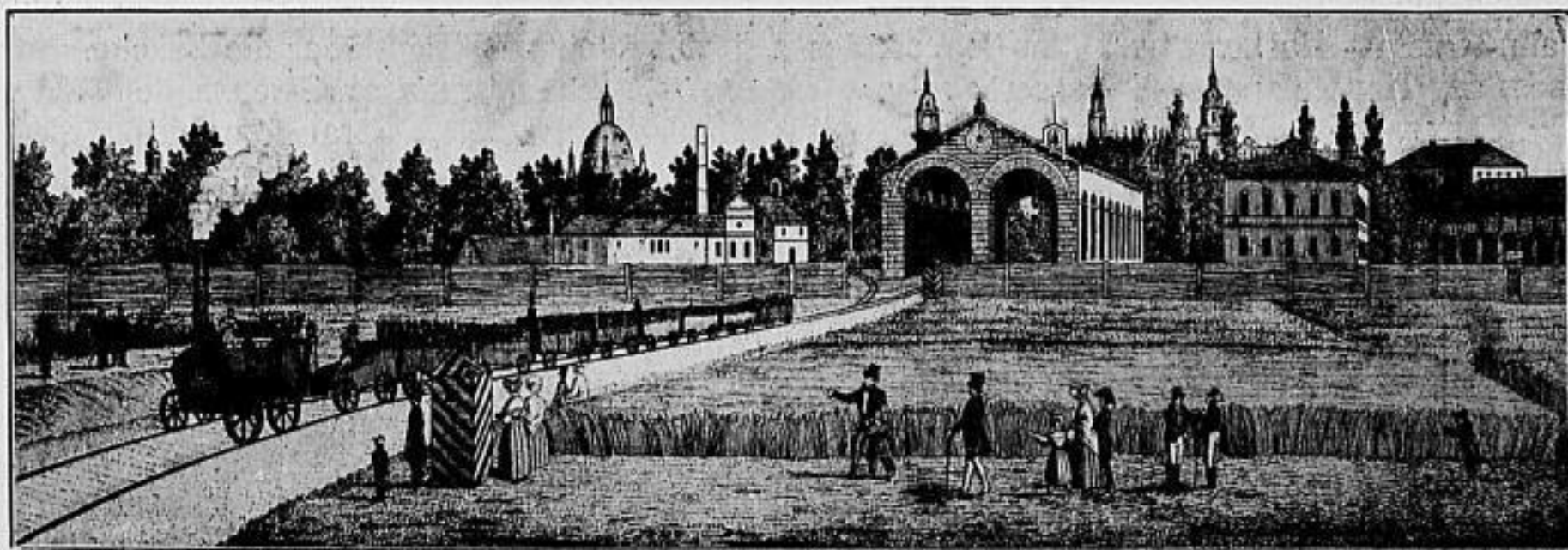
Man braucht nicht Siebenmeilenstiefel,  
Ja, selbst nicht Fausti Mantel mehr —  
Um windschnell Länder zu durchreisen,  
Brauchts keinen Pakt mit Lucifer.

Nein, jetzt bedarfs nur wenig Groschen,  
Man löst ein Eisenbahnbillet,  
Und fährt mit Dampf, trotz allen Teufeln,  
Mit Fausti Mantel um die Wett.

Um 6 Uhr früh nimmt man den Kaffee  
In Dresden frisch und und fröhlich ein,  
Und kann dann ohne weitre Mühe,  
Zum Frühstück schon in Leipzig sein.

Es wird dann in diesem Gedichte gerechtermaßen auch der Schaden beklagt, den einzelne Berufe von der neuen Einrichtung haben werden, so die Frachtfuhrleute, die Gastwirte an den Landstrassen und, merkwürdig genug: auch die Advokaten.

Die Advokaten raisonnieren,  
Niemand gibt ihnen Vollmacht mehr,  
Denn zum Termin komm'n die Klienten  
Schnell mit der Eisenbahn nun her.



Leipzig—Dresdner Eisenbahn.