

sichtsrecht über die Privatbahnen, auch die Möglichkeit eines künftigen Staatseisenbahnsystems vorbehielt und doch sich weislich hütete, durch gehäufte Einzelvorschriften einer noch nicht übersehbaren Entwicklung vorzugreifen. Alle Eisenbahnen unterlagen der königlichen Genehmigung, bezgleichen im einzelnen die Bahnlinie, der Bau der Bahn und seine Fristen, die Einrichtung der Wagen und Maschinen; sie mußten jederzeit in sicherem und dem Zwecke entsprechenden Zustand erhalten werden. Der Staat erteilte ihnen das Recht der Enteignung wie den Chausseen, er prüfte ihre Rechnungen und beaufsichtigte sie durch ständige Vertreter. Er behielt sich vor, die Bahnen nach dreißig Jahren anzukaufen, und belegte sie mit einer Steuer. Außerdem behielt die Krone das Recht, die Bestimmungen des Gesetzes nach freiem Ermessen abzuändern oder zu ergänzen, und die bestehenden Gesellschaften mußten sich im voraus solchen Änderungen unterwerfen. Also war dem Streben nach ausschließlicher Berechtigung ein starker Kiegel vorgehoben. Die Geschäftswelt klagte über die unmäßige Bevormundung, aber die dehnbaren Vorschriften wurden verständig gehandhabt, und sie genügten für eine Reihe von Jahren, solange der Staat noch nicht in der Lage war, selber den Bahnbetrieb zu übernehmen.

Inzwischen hatte auch in Preußen der Bahnbau begonnen. Zuerst wurde die kleine Strecke von Düsseldorf nach Erkrath eröffnet; dann folgte, noch im Jahre 1838, die Berlin-Potsdamer Bahn, und groß war das Erstaunen, als dort täglich 2000, an Festtagen sogar 4000 Menschen verkehrten. Schon nach Jahresfrist mußte man dieser Gesellschaft gestatten, daß ihre Züge in der Dunkelheit fahren durften, natürlich langsam und unter mannigfachen Vorsichtsmaßregeln. Dem Könige war das neue Wesen noch immer nicht recht geheuer; er fuhr noch eine Zeitlang in seinem Wagen neben der Bahn her. Dann merkte er doch, daß selbst seine edeln Trakehner Klappen mit der Lokomotive nicht Schritt halten konnten, und eines Tages erfuhren die Berliner zu ihrer freudigen Überraschung, Seine Majestät sei heute früh mit dem Bahnzuge nach Potsdam gereist. Die Magdeburger Kaufmannschaft rührte sich kräftig. Derweil die Leipziger Bahn in Angriff genommen wurde, begannen schon erfolgreiche Vorarbeiten für eine zweite Linie über Rötten nach Berlin und zugleich Verhandlungen wegen einer dritten Bahn nach Hamburg. Dort freilich zeigte sich der Senat sehr ängstlich, er fürchtete die Abnahme der Elbschiffahrt und die Verarmung der Schiffer.

Die Größe der beginnenden sozialen Umwälzung ließ sich am sichersten daran erkennen, daß schlechterdings niemand ihre Folgen genau vorhergesehen hatte. Nicht bloß der Gesamtverkehr wuchs über alle Vorhersehungen hinaus; hatten doch selbst mutige Männer