Zweiter Teil:
Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

Das sächsische Bürgertum war Anfang der dreißiger Jahre im Vormarsch. Eben hatte es sich durch die Verfassung vom 4. September 1831 eine Vertretung errungen, und der Beitritt zum Zollverein, der seit 24. März 1833 beschlossene Sache war, sollte ihm größere wirtschaftliche Bewegungsmöglichkeit bringen. So war es geneigt, mit gehobenem Gefühl an neue Pläne heranzutreten, besaß Wagemut und Sinn für allgemeine Aufgaben. „Vom Zollverein" — schrieb List später, indem er vielleicht auf dies eine Wort zu schwere Betonung legt — „datiert sich die Wiedergeburt des deutschen Unternehmungsgeistes, der jahrhundertelang geschlafen hatte. Von ihm datiert sich die Teilnahme des deutschen Publikums an allen Nationalangelegenheiten, und erst der Zollverein hat die Deutschen die Notwendigkeit und die Nützlichkeit der politischen Ausbildung und Einigung gelehrt."

So wußte er genau, daß er zu rechter Zeit kam, als er jetzt im Oktober 1833 seine Broschüre „Ueber ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden" erscheinen ließ[1]). Sie ist als ganz ruhige, sachliche Darlegung, insbesondere auch der technischen Fragen, gehalten, hinreißend allein durch eine beigegebene Eisenbahnkarte des künftigen Deutschlands, die — ein beredtes Zeugnis von Lists Glauben an die Prophetenaufgabe des Politikers — das Endziel seiner Gedanken, ein deutsches Eisenbahnsystem, veranschaulichen soll.

---

[1]) Noch immer steht eine Gesamtausgabe von Lists Schriften aus, obwohl sie schon vor Jahren geplant und bereits ein Komitee dafür zusammengetreten ist. Sie bleibt dringendes Erfordernis.