

Vänder und stellten einen friedlichen Verkehr zwischen entfernten Völkern her. — Auch das Meer blieb keine Schranke mehr. Auf schwachen, nach dem Bilde der Schwimmvögel gefügten Brettern nahm der Mensch den Kampf mit dem wilden Element auf und blieb Sieger. Aber dieser Kampf war schwierig. Wohlberechnete Form, festgefügtter Bau des Schiffes waren die Vorbedingungen, Ruder, Steuer und Segel die Hilfsmittel zur siegreichen Führung des Kampfes. Anfangs wagte man sich kaum ins offene Meer hinaus; später las man den nächtlichen Pfad durch die Bogen an den Gestirnen des Himmels ab. Endlich erfand man den Kompaß, und nun erst lernte der Mensch nach und nach auch die Länder jenseit des Ozeans kennen und ließ sich hinübertragen durch Wind und Meeresströmungen. — Jahrtausende blieb man auf diese Hilfsmittel beschränkt; eine Entdeckung neuer Mittel schien unmöglich. Noch bis ins 19. Jahrhundert bewegten sich schwerfällig von Stadt zu Stadt die Frachtwagen und in leichtem Trabe die Postkutschchen, indes auf Binnenkanälen und Flüssen Schiffe und Flöße den Frachtverkehr vermittelten. Verbesserungen der Straßen, die Einrichtung von Extraposten, das schienen die einzig möglichen Verbesserungen der Verkehrsmittel zu sein.

2. Da kam plötzlich eine neue Zeit. Man lernte statt der Naturkörper die Naturkräfte sich dienstbar machen. Der Dampf, der gewaltige Sohn des Feuers und des Wassers, mußte die Muskelkraft der Pferde ersetzen, und auf stählernen Schienen jagte das Dampfroß durchs Land. Auf deutschem Boden fuhr der erste von einer Lokomotive bewegte Zug im Jahre 1835 von Nürnberg nach Fürth. In Preußen wurde 1838 die erste Bahn von Berlin nach Potsdam eröffnet. Heute besitzt Deutschland über 50 000 km Eisenbahnen. Auch in den dunkeln Erdteilen bringen jetzt nach und nach von allen Seiten Eisenbahnlinien ein, und selbst das abgeschlossene China kann sich ihrer nicht länger erwehren. Wir haben jetzt Eisenbahnen über schmale Meeresarme (in Schottland) und durch sandige Wüsten (Alexandrien und Suez). Sie durchschneiden die Lagunen von Venedig, erklimmen hohe Berge (Rigi, Vesuv u. a.) und übersteigen die Alpenpässe; sie rollen durch die weite Prairie und durch den tropischen Urwald. In Berlin geht die Stadt- und Ringbahn hoch über dem Menschenverkehre hin; in London durchbraust der Zug die Tunnel unter der Themse, ja, man hat sogar den kühnen Plan gefaßt, einen Tunnel unter dem Meere zwischen England und Frankreich anzulegen, um so der Lokomotive einen Weg nach dem Festlande zu bahnen. In Europa können wir bereits ununterbrochen von Madrid bis nach Konstantinopel gelangen und von Brindisi in Süditalien bis nach Petersburg. Rußland dehnt sein Schienennetz von der Wolga bis nach Sibirien aus. Die Pyrenäen, der Brenner und der Semmering sind schon überschient; der Mont Cenis-Tunnel durchbricht die Westalpen, und seit 1882 ist sogar in einer Länge von 2 Meilen der St. Gotthard durchbohrt. Aber auch zwischen näher gelegenen Orten nimmt die Eisenbahn immer größeren Umfang an. Jährlich mehrt sich