

Fahrzeugs in weiter Ferne liegt: so meint man wohl anfangs, dasselbe fahre über eine pfadlose Wüste. Folgt ihm dann einige Tage später ein anderes, schneller segelndes Schiff nach demselben Reiseziele, oder kommt ihm nach Wochen vom letzteren ein anderes entgegen, so hält man wohl ein Zusammentreffen oder nur in Sicht kommen derselben auf der weiten Wasserfläche für unwahrscheinlich, ja für einen bloßen Zufall. In der Wirklichkeit verhält es sich aber anders. Die Winde und Strömungen sind jetzt so allgemein bekannt, daß der erfahrene Schiffer seinen Weg an gewissen Zeichen sicher erkennt, und diese Zeichen findet er gerade an dem, was auf den ersten Blick so überaus veränderlich erscheint, an dem Winde. Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung haben ihm gelehrt, wie er diese unsichtbaren Boten zu benutzen hat, wie sie ihm als Wegweiser auf den Kreuzungen, Gabelungen und Windungen seines Weges dienen können."

Was das Land noch nie vermocht hat, in dieser Allgemeinheit wenigstens nicht, das hat das Wasser vermocht: eine wissenschaftliche Einigung aller Nationen. Bei dem beständig zunehmenden Seeverkehr muß es von allgemeinstem Interesse sein, daß das Meer nicht mehr die „pfadlose Wasserwüste“ ist, wie ehemals. Mag dem Unkundigen seine Oberfläche als glatter Spiegel oder als schäumender, unabsehbarer Strudel gleich sehr als ein weißes Blatt erscheinen, auf dem man vergeblich nach einem führenden Zeichen forscht — für den Seemann hat die Wissenschaft ihre Regeln in unsichtbaren Zügen darauf geschrieben.

Aber nicht bloß das Salzwasser ist ein Beförderer unseres Verkehrs, sondern auch das Süßwasser der Flüsse. Das zeigt schon der oft gehörte Erfahrungssatz, daß Wasserfracht immer billiger sei als Landfracht, und wer unsere deutschen Ströme, vor allem den Rhein, auf ihren prächtigen Dampfbooten befahren hat, der weiß, daß wir dem Wasser einen der höchsten Reizegenüsse verdanken. Doch Deutschland, überhaupt Europa, ist nicht der Ort, uns die ganze Bedeutung des Süßwasserverkehrs zu veranschaulichen. Dazu müssen wir uns nach Asien wenden, nach Siam und China. In Siam sind Landreisen fast ein unbekanntes Ding, weil das ganze 7000 Geviertmeilen große Land in seiner ebenen Hälfte durch den Menam und Mekong reich bewässert und regelmäßig in ungeheurer Ausdehnung überschwemmt wird, sodaß fast sämtliche Häuser auf Pfählen stehen. Mehr noch als in China, von wo es allerdings bekannter ist, leben Tausende nicht in festen Wohnsitzen, sondern auf großen, mit vielen Rudern versehenen Flößen, in deren Mitte immer ein zierliches Häuschen steht.

So ist die Bedeutung des Wassers als Beförderer des Verkehrs — sowohl in seiner Gestalt als Salz- wie als Süßwasser — unermesslich groß. Wenn wir aber diese Bedeutung in ihrem ganzen Umfange erkennen wollen, müssen wir uns vor Augen stellen, daß der Dampf, der die Lokomotiven bewegt, eben auch nichts anderes ist, als eine Form des Wassers. —

Gewiß darf also ausgesprochen werden, daß ohne die verkehrsfördernde Wirkung des Wassers das Menschenleben ein ganz anderes Bild bieten würde, als es heut der Fall ist. Weder Handel noch Industrie, weder Kunst noch Wissenschaft hätten sich ohne diesen verbindenden Einfluß je zu ihrer Höhe emporschwingen können.

Nach Rogmähler.