

Der Dichter vergleicht den Dampf mit einem Junker, d. h. jungen Ritter. Seine Eltern, Wasser und Feuer, sind einander feindlich; ihr Zusammenwirken, welchem der Dampf entspringt, ist wie ein Kampf miteinander. Das Feuer erhitzt das Wasser, daß es braust und siedet; dann steigt der Dampf auf. Leicht und luftig bewegt er sich; der Wind kann sein Spiel mit ihm treiben. Feuer und Wasser dagegen sind „gesetzter“. — Der Dampf zeigt eine doppelte Eigenschaft. Ist er frei, dann gleicht er einem leichtfertigen Ritterjüngling, der überall umherabenteuert. Sperrt man ihn ein, dann offenbart er einen Trotz und eine Kraft wie die reissigen Recken alter Zeit. Er zertrümmert die Wände seines Kerkers, und je dicker und stärker diese sind, desto mehr schwillt seine Kraft an. Auch mit einem kleinen Zugang von Luft und Licht ist er nicht zufrieden. Da wächst sein Ungestüm noch mehr und drängt hinaus, Und wenn ihm das nicht gelingt, nimmt er den ganzen Kerker auf den Rücken und stürmt mit ihm davon. Er reißt ihn mit sich fort durchs Land und ganze Häuserreihen hinter sich her, so schnell wie der Wirbelwind. (Lokomotive und Wagen.) Erst wenn er aus seiner Haft entlassen wird, beruhigt er sich und wird wieder sanft wie ein Kind. (Auslassen des Dampfes; Spiel der Winde mit den weißen Dampfwolken.)

Die Dampfmaschine wurde nicht bloß als bewegende Maschine am Ort verwandt, sondern auch als vom Orte fortbewegende. Man benutzte sie um Schiffe zu treiben und um Wagen zu ziehen. So entstanden die Dampfschiffe (Fulton) und die Eisenbahnen (Stephenson). Die bewegende und bewegliche Dampfmaschine der Eisenbahnen wurde Lokomotive (d. h. vom Ort Bewegende) genannt. Dadurch wurden zwei ganz neue raschere, bequemere und billigere Verkehrsmittel für Personen und Waren zu Wasser und zu Lande geschaffen. Alsbald wurden denn auch allmählich Dampfschiffverbindungen eingerichtet und Eisenbahnen gebaut. Die regelmässige Dampfschiffahrt auf dem Rheine begann 1825; später wurden auch Oder, Donau und Elbe befahren. Die erste Eisenbahn lief 1835 von Nürnberg nach Fürth, die zweite 1838 von Berlin nach Potsdam, die dritte 1839 von Frankfurt am Main nach Wiesbaden, gleichzeitig eine vierte von Leipzig nach Dresden. Die Eisenbahnen unterstützten die Eisenwerke; denn sie selbst brauchten eiserne Schienen, Wagenteile und Maschinen namentlich aus festem Stahl (Gufsstahl). Dafür unterstützten die Eisenwerke ihrerseits wieder die Eisenbahnen; denn jene brauchten diese, um Kohlen und Eisensteine herbeizuschaffen und fertigestellte Eisenarbeiten zu befördern. Auch die Dampfschiffe besorgten, besonders durch angehängte Schleppschiffe den Kohlentransport. (Die erste große Lokomotivenfabrik baute August Borsig in Berlin, das erste große Gufsstahlwerk Alfred Krupp in Essen. (Eine Anzahl anderer Eisenbetriebe für besondere Eisenarbeiten entstanden anderwärts. Zugleich wurden die Kohlenbergwerke ausgiebiger betrieben.) All diese Anlagen, ebenso wie die Dampfschiff- und Eisenbahn-Unternehmungen wurden von Bürgerlichen ins Leben gerufen.)

Wiedergabe nach Kernfragen. — Erläuterungen.

Erzähle: Wie die Dampfmaschine einen völligen Umschwung im Industrielieben hervorbringt.