

= mehr als $\frac{1}{2}$ der Gesamtbewegungsziffer entfallen. Legen wir einen weiteren lehrreichen Vergleich dem kilometrischen Verkehr, d. h. die durchschnittliche Dichte des über einen Kilometer sich bewegenden Güterverkehrs zu grunde, so sehen wir, daß im Jahre 1895 der durchschnittliche kilometrische Verkehr des deutschen Rheins 5 330 000 t, der stärkste aber am Niederrhein 8 000 000 t betrug, danach die Elbe mit 3 150 000 und 4 000 000 t, die Oder mit 950 000 und 1 500 000 t. Die Zahlen des Rheinverkehrs werden von keinem anderen Binnengewässertweg Europas auch nur annähernd erreicht und nur übertroffen von dem riesigen Verkehr auf den großen nordamerikanischen Binnenseen.

Statendirektor Zimmermann. (Aus Heft 10 der Düsseldorfser Woche.)

176. Die Eisenbahnen.

Der körperlich und geistig noch rüstige achtzigjährige Mechaniker Müller saß am Sonntag Nachmittag mit seinem Neffen, dem Tertianer Paul, gemütlich zusammen und erzählte ihm aus seinen Jugendtagen, insbesondere von seiner Wanderschaft. „Vor dem Reisen,“ sagte der Alte, „hatten damals die meisten Leute eine solche Angst, daß sie fest auf der Scholle saßen und über das Weichbild ihres Wohnortes selten hinaus kamen. Das Reisen war auch eine höchst unbequeme und anstrengende, zeitraubende und kostspielige Sache. Die eigenen Füße waren für die große Masse das einzige Mittel zur Fortbewegung. Nur die wohlhabenderen Leute konnten reiten oder im Wagen fahren. Mich traf manchmal das Glück, ein Stück Weges auf einem schwerfälligen Frachtfuhrwerk mitreisen und die müden Glieder ausruhen zu können. In dem wackeligen Postwagen mich rütteln und schütteln zu lassen, hatte ich weder Neigung noch Geld.“ „Damals müssen freilich,“ versetzte der Neffe, „die Reisenden seltene Leute gewesen sein. Da haben wir es heute viel besser, und die Reisenden sind noch häufiger als die Spaziergänger anzutreffen; selbst der wenig bewegliche Bauer ist kein Fremdling im Reisen.“ Der Alte fuhr fort: „Die Jetztzeit genießt viel Gutes und Schönes, das wir und unsere Voreltern einst entbehren mußten. Noch deutlich erinnere ich mich der erstaunlichen Berichte über die ersten Eisenbahnen, die ‚eisernen Pferde‘, die auf den glatten Schienen mit großem Geräusch nur kleine Züge fortzuschleppen vermochten. Wie bewunderte ich als Knabe den ausdauernden Erfinder Georg Stephenson in England, dem es nach langem Bemühen endlich gelungen war, das Richtige zu finden und die Dampfmaschine in einer brauchbaren Ausattung herzustellen und anzuwenden. Das Geburtsjahr der Lokomotiven-Eisenbahn ist das Jahr 1830, in dem die Bahn zwischen Liverpool und Manchester zuerst mit Stephenson'schen Lokomotiven befahren wurde.“ Der Neffe fragte: „Und wann fing man in Deutschland mit den Eisenbahnen an?“ Herr Müller erklärte: „Im Jahre 1835 war es,