

einen Blick auf eine Eisenbahnkarte von Deutschland, England, Amerika, oder auf welches gestittete Land der Gegenwart ihr sonst wollt! Kommt es euch nicht vor, als betrachtetet ihr den Körper eines belebten Wesens, wie er durchzogen ist von den mannigfaltigsten Adern, welche das Blut, die eigentliche Nahrung des Leibes, in die entferntesten Theile desselben und wieder zurück nach dem Herzen führen?

In der That bildet der Verkehr eine der wesentlichsten Bedingungen für den Wohlstand eines Landes. Und es ist nicht schwer einzusehen, warum dies so ist; warum ein abgeschiedenes Dorf, eine von den großen Verkehrswegen abgeschnittene Gegend nothwendig zurücksteht hinter solchen Gegenden, welche in das weitverzweigte Eisenbahnetz aufgenommen sind oder an der weitgeöffneten Straße der Flüsse und Meere liegen. Vergleicht nur einmal, welche Mühe es kostet, um auch nur wenige Centner hundert Stunden weit mit Zugthieren zu befördern, und wie leicht es dagegen ist, auf der Eisenbahn Tausende von Centnern zu verladen! Aber nur, wenn dem Verfertiger einer Ware auch die Mittel zu Gebote stehen, diese leicht und mit geringen Kosten auf den Markt zu bringen, kann dem Gewerbfleiß der volle Lohn werden.

Und nicht minder klar ist, daß solche Einrichtungen, wie eine Eisenbahn, nur durch das regste Zusammenwirken der verschiedensten Kräfte zu Stande kommen können. Der Bau und die Verwaltung, beide fordern die Vereinerung der mannigfaltigsten Thätigkeiten. Die meisten meiner Leser haben ohne Zweifel schon die Fähnlein gesehen, welche die Ingenieure in den Boden stecken, um die Linie zu bezeichnen, auf welcher eine Eisenbahn angelegt werden soll. Von diesem ersten Anfang bis zur Vollendung, welche Arbeit! Denkt nur an die Tunnel, wie den durch den Mont Cenis und den jetzt in Angriff genommenen durch den St. Gotthardsberg! Welches Heer von Arbeitern wird schon für die Herstellung des Weges gefordert; welche ungeheuern Schwierigkeiten haben die Ingenieure zu überwinden, bis die richtige Linie gefunden, der Boden geebnet und alle die Brücken und Viaducte gebaut sind! Das Belegen der Bahn mit Schienen, der Bau von Locomotiven und Wagen ist freilich nichts Neues mehr; doch dürfen wir immerhin auch dieser Dinge da nicht vergessen, wo es sich darum handelt, alle die Wohlthäter kennen zu lernen, welche unseren Bedürfnissen dienen. Ja, wir müßten, wenn wir die ganze Reihe von Mitarbeitern aufstellen wollten, James Watt in seiner Werkstätte auffuchen und noch weiter hinauf nach demjenigen spähen, der zuerst die ausdehnende Kraft des Dampfes als Naturgesetz erkannt hat.

Ah, der Betrieb oder die Verwaltung einer oder mehrerer Eisenbahnen ist keine kleine oder leichte Sache und in ihrer Art ein so kunstvoller und verwickelter Bau wie eine Locomotive. Denn auch hier handelt es sich um ein großes Getriebe von Rädern und Rädchen, die alle wohl in einander greifen müssen und deren keines fehlen darf: von dem Locomotivführer bis zu dem Bahnwart, von dem Director des ganzen Eisenbahnwesens eines Landes bis zu dem letzten Packer und Wäger. Jeder ist zur bestimmten Stunde an der bestimmten Stelle; und ihr wißt ja, was für ein Unglück aus einem einzigen Versehen hervorgehen kann.

Ein Schiff aber — um auch dieses wenigstens nicht ganz zu übergehen — ist und bleibt doch der stolzeste Bau von Menschenhänden, und die Schifffahrt, wie