

wie aus einem Gusse liegt sie vollendet da. Der Wagen führt sie nun zu der Säge, damit sie auf die richtige Länge abgeschnitten werde. In einer Grube in der Erde zwischen starken Eisenplatten, liegt eine sich drehende Kreisäge. Die Schiene kommt. Da erhebt sich die Säge aus ihrer Grube, mit scharfen Zähnen faßt sie das Eisen an und zerschneidet es schneller als weiches Holz. Ein Funkenregen, schöner als ein Feuerwerk, sprüht bis an die hohe Decke. Dann wird die Schiene, die noch immer glüht, gerichtet, d. h. genau gerade gemacht. Eine starke Loch- und Bohrmaschine macht an den Enden die Löcher, wovon die Bolzen und Schrauben kommen sollen. Und zuletzt wird ihre Festigkeit erprobt. Mit beiden Enden legt man sie auf Ambosse, und dröhnend fällt ein gewaltiger Hammer auf ihre Mitte nieder, ob sie biegen oder brechen will. Sie darf nicht nachgeben, wenn sie als tauglich soll eingeschrieben werden. Ist sie aber tauglich, so darf man sie dreist dem endlosen Eisenwege einfügen, auf dem täglich tausende von Centnern an kostbaren Gütern über sie hinrollen und tausende von Menschenleben, die noch kostbarer sind.

252. Die Eisenbahn.

(Nach Thomas.)

Wie erstaunt würden unsere Vorfahren sein, wenn sie die Veränderungen sehen könnten, welche die letzten fünfzig Jahre in unserem Reisewesen bewirkt haben, oder wenn sie die Reisen der Kaufherren im Mittelalter, die sich zur Leipziger oder Frankfurter Messe begaben, mit einem heutigen Meßzuge vergleichen könnten, der mit leuchtender Eile den Käufer aus dem fernen Morgenlande zu dem Verkäufer aus dem Abendlande führt! Das Märchen der Siebenmeilenstiefeln ist fast zur Wahrheit geworden. Wie würden sich die Reisenden des Mittelalters wundern, wenn sie jetzt einen langen Eisenbahnzug sähen, wie er in vollem Laufe, zischend und brüllend wie die fabelhafte Seeschlange, sich durch die Ebene und zwischen Berg und Thal dahinwindet, kühn über die breitesten Ströme geht und sich durch die größten und festesten Berge hindurchbohrt. Wie würden sie staunen, wenn man ihnen sagte, daß dieses Unthier mit seinem glühenden Magen, durch Feuer genährt und mit Eisen beschützt, in wenigen Minuten Meilen zurücklege und nichts genieße als Wasser, das es tonnenweise verschluckt und in Dampfgestalt wieder von sich gibt. Und noch größer würde die Verwunderung sein, wenn man ihnen sagte, daß sie auf den Fittigen dieses Ungeheuers Reisen, welche zu ihrer Zeit Wochen in Anspruch nahmen, jetzt in Stunden zurücklegen könnten! Alle früheren Verbesserungen des Fuhrwesens und der Reismittel sinken in ein Nichts zurück, wenn wir betrachten, was durch die Erfindung der Eisenbahnen und durch die Anwendung der Dampfmaschine auf denselben erreicht worden ist. Im Fluge können wir von einem Ende Deutschlands zum andern gelangen, und eine Reise von hier nach London, welche sonst ein Ereignis im Leben eines Mannes bildete, und vor der man auf Leben und Tod Abschied nahm, ist jetzt nur eine Spazierfahrt geworden, die man in ein paar Tagen vollendet.

Fahrgeleise herzustellen, welche völlig eben sind und den Rädern keine Hindernisse entgegenstellen, ist eine uralte Erfindung. Schon den Völkern des grauen Alterthums, den Aegyptern, Indern und Persern, waren solche Geleise längst bekannt. Die Indier und Aegypter legten, um die ungeheuren Steinmassen zu ihren riesenhaften Bauten aus den Steinbrüchen nach der Baustelle zu bringen, große behauene Quadersteine dicht an einander. So bildeten sie eine Steinbahn, in welche die Räder der Lastwagen nach und nach die Geleise selbst einschnitten. Auch die Römer hatten ähnliche Steinbahnen, welche sie zu ihren Hauptstraßen anwendeten. Dem deutschen Bergbau war es vorbehalten, eine neue Art des Straßenbaues zu begründen. In den Bergwerken des Harzes wurden nämlich die Erze und Steine auf Holzbahnen befördert; diese bestanden aus zwei Balkenreihen, die genau mit einander gleichliefen und möglichst wagrecht auf Querbalken (Schwellen) gelegt waren. Sie gaben den Wagen eine sehr ebene Bahn und gestatteten, daß ein Pferd