

an deren Westseite wir vorüber gingen, der Küste Griechenlands zuwendend. Sobald wir Corfu hinter uns hatten, traten abwechselnd die Küste Albaniens, das sagenreiche Ithaka, das Festland Griechenlands mit Missolonghi, der jonische Inselcyclus und endlich am 10. Tage nach unserer Abreise von Venedig die Küste des Peloponnes hervor, an dessen Südwest-Seite, auf der Rhede von Patras, wir in der Nacht vor Anker gingen.

(Fortsetzung folgt.)

Correspondenz-Nachrichten.

Aus Mainz.

Dampfschiffahrt und Eisenbahn. — Fremdenandrang in Mainz. — Aus den Taunusbädern.

Die Dampfschiffahrt, wie wir sie jetzt auf dem Rheine sehen, hat eine Ausdehnung und Bedeutung erreicht, von welcher uns eher ein Zurückgehen wie ein Vorwärtsschreiten zu erwarten ist. Vier Gesellschaften mit etwa 50 Dampfschiffen beherrschen den Rhein, wenn man sechs Stunden fährt, begegnen einem fast eben so viele Dampfschiffe, und Mainz allein sah diesen Sommer jeden Tag 24 Dampfschiffe kommen und abgehen. Es schreien die Menschen, der Dampf raube dem Leben all Poesie, es würden bald alle seine Reize in Dampfmaschinen und Maschinendampf erstickt sein, und die ganze Welt würde nach und nach, wenn Dampf und Materialismus immer werden herrschend um sich greifen, sich in ein ewiges „Mein und Dein, Soll und Haben“ auflösen. Es sind Pedanten, die so schreien, Leute, denen es hange um ihre Bücher-, Stuben- und Schulweisheit ist. Wenn der Rhein jährlich auf der Strecke von Basel nach Köln eine Million Menschen befördert, die ohne die Dampfschiffahrt zu Hause hinter dem Ofen sitzen würden — sollte eine solche Circulation von Menschen mit dem unermesslichen Umtausche der Gedanken, der damit verbunden ist, nur einzig und allein der Materie, den Büchern der Kaufleute und den Fabriken dienstbar sein? Ich meine umgekehrt, die ländergattende Dampfschiffahrt müsse nun das Leben nur reicher und schöner gestalten, und aus der todten Maschine müßten die frischen und frohen Hoffnungen kommender Geschlechter aufkommen! Derjenige, der zuerst die Anwendbarkeit der Dampfkraft auf die Bewegung erfand, steht bei mir neben Göthe, Shakespeare und Kant, neben allen Heroen der alten und neuen Welt; sie haben die Welt der Ideen umgekehrt, Fulton die Welt der Materie.

Unter allen Flüssen Deutschlands hat der Rhein zuerst des Dampfes kühne Gewalt empfunden, er hat zuerst diese stolzen, schwimmenden Paläste auf seinem Rücken getragen; es war ein Schauspiel, so reizend wie

seine Ufer, so kühn und gewaltig wie seine Wellen. Es drängt uns daher, hier auf die Gesellschaft hinzuweisen, die dem Rheine diese Wohlthat brachte, auf die erste und älteste Dampfschiffahrtsgesellschaft, die es verdiente, daß man ihr zwischen Mainz und Köln, an der reizendsten Uferstätte, ein Denkmal setzte, dem Unternehmungsgeiste der Rheinbewohner zur Racheiferung. Es ist das die kölnische Gesellschaft, die im Jahre 1825 in's Leben trat und durch Ausdauer und guten Willen alle Kämpfe, Schwierigkeiten und Wechselfälle zu besiegen wußte, die sich namentlich in den ersten Jahren dem Unternehmen in den Weg stellten. Welcher Rheinländer kennt nicht den herrlichen Erfolg, die durch diese Unternehmung bedingte, ungeheure Frequenz der Reisenden, die dadurch bedingte materielle und geistige Wohlfahrt der Uferstaaten? Die Gunst der Zeiten, der europäische Frieden, die gesteigerten Fortschritte in Industrie, Gewerbe und Handel, in Kunst und Wissenschaft, das Alles kam der Gesellschaft in ihren Bestrebungen allerdings gut zu statuten; allein die Energie und die Thätigkeit, welche die Gesellschaft immer entfaltete, dürfen nicht übersehen werden. — Diese erste glänzendste und ruhmvollste Periode dieser Unternehmung umschreibt einen Zeitraum von 12 Jahren, denjenigen nämlich, wo die kölnische Gesellschaft allein auf dem Rheine bestand. Darauf trat eine zweite in's Leben, die Düsseldorfer oder mittelhheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft. Es war natürlich, daß auch Andere Lust bekamen, mitzuernten auf den blühenden Fluren, welche die Gründer der rheinischen Dampfschiffahrt urbar gemacht haben durch unsägliche Mühe und Opfer; ja es war sogar wohlthätig und nothwendig, daß eine Concurrnz entstand. Allein es war auch nicht weniger natürlich, daß der Besizende an seinem schwer errungenen Besize mit Liebe festhält, es war natürlich, daß die kölnische Gesellschaft der jungen Rivalin das Spiel nicht leicht machte. Vielmehr hat die Kölnerin von nun an ihre Anstrengungen zehnfach verdoppelt. Daher sehen wir jetzt wahrhaft überraschende und imponirende Kräfte von der Kölnerin auf dem Rheine entfalten, daher die Massen der Dampfschiffe (sie zählt jetzt allein 25 Dampfschiffe), daher die zahllosen Fahrten, daher die außerordentliche Herabsetzung des Tarifs, daher die so sehr zu empfehlende Rücksicht auf die reisende Welt, daher die Pracht ihrer Dampfboote, die an Geschmack, Comfort und Reichthum Alles übertreffen. — Dennoch war die Entwicklung der neuen Gesellschaft nicht zu unterdrücken. So ungleich der Kampf war, so wagte und bestand ihn doch die neue Unternehmung, so zwar, daß am Ende der alte Riese dem jungen Emporschößling die Hand reichen mußte, wenigstens zur scheinbaren Versöhnung. Es war diese Versöhnung eine Art Waffenstillstand, die häßlichen Rivalisationen auf offnem Rheine, mit denen Lebensgefahr für die Reisenden verbunden war, sollten aufhören, man wollte auch dem ewigen „Preisherabsetzen“ wobei sich die Gesellschaften sehr schlecht standen, vorbeugen, man machte sich kleine Zugeständnisse. Bei all' dem ging die Düsseldorfer Ge-