

System hingezogen worden; man kann auch in Amerika schon den majestätischen Lauf der Eisenbahnzüge bewundern und sich mit ein wenig Phantasie die Thatsache ausmalen, wie diese Schienenwege zweier Welttheile sich von einem zum andern Continent durch Vermittelung der Dampfschiffahrt die Hand reichen; wie das große Weltmeer sich wie ein Silberfaden hindurchzieht, die Nationen zwar territorial scheidend, aber demohngeachtet Welt- und Geistesvereinigung nicht unterbrechend und die sonstige große Kluft weniger fühlbar macht. Aber auch in Afrika regt sich schon dieselbe Neigung, wie wir denn schon lange unter den Fittigen der französischen Fahnen ein neues Reich der Civilisation in Algerien erblühen sahen, ein verjüngtes, schon im Alterthume gepriesenes Numidien oder Mauritanien. — Der Vaterlandsfreund, wie der Nationalökonom möge aber ja den See-Transport von den Eisenbahnen nie trennen, denn man muß in der That diese beiden Lebensfragen auf dem festen Lande ins Gleichgewicht zu setzen suchen, eben so, wie die Natur den Umlauf und die Bewegung organischer Wesen unter sich ausgleicht, und die hydrographische Eintheilung Europa's wurde überhaupt bis jetzt viel zu wenig, humanistisch wie strategisch, ja fast nur skizzenhaft benützt. Deutschland war jedoch schon darauf bedacht, seine Flüsse durch ein überlegtes Canal-System mit einander zu verbinden, namentlich hat der intelligente und thätige, mit Unrecht oft verkannte König Ludwig von Bayern das große Verdienst, den Main, in Folge dessen auch den Rhein, durch den mit Recht nach ihm benannten großen Ludwigs-Canal mit dem Donauströme vereinigt zu haben, ein Verdienst, was durch die spätere Verwirklichung von Eisenbahntracten nicht geschmälert werden darf; übrigens schon ein alter Plan von Cäsar und Carl dem Großen, von Napoleon in seinem Reiche, wie bekannt, durch den Canal von St. Quentin, 1810 vollendet, der die Seine mit der Schelde verbindet, ebenfalls verwirklicht, wie denn schon im Jahre 1681 in Frankreich, welches überhaupt an 70 verschiedene Flußverbindungen dieser Art zählt, der große Canal du midi in Languedoc, dessen Riesebau in 16 Jahren vollendet wurde und über 3 Millionen Thaler kostete, entstand. Die Wichtigkeit solcher Flußschiffahrtslinien ist nicht zu bestreiten. Denn, um nur ein Beispiel anzuführen: was hat nicht Holland durch seinen Helder, als Pulsader für die künstliche Schifffahrt im Binnenlande, seinen Bewohnern und seinem Handel für Dienste geleistet, welche die Eisenbahnen nie ganz ersetzen können. Statt also zwischen diesen beiden Verbindungs-Agentien, an welche sich eine deutsche Flotte rühmlich anschließen würde, auf die Eisenbahnen und Wasserstraßen, eine Rivalität, eine übelangebrachte Concurrenz, wohl gar einen Antagonismus einwirken zu lassen, wäre es weit besser, sie als Leibwächter der Industrie, des Handels und des Ackerbaues zu betrachten; denn haben nicht sogar die Dampfboote vor den Eisenbahnen (in Amerika) zur Entwicklung der Circulations-Elemente wesentlich beigetragen? Alle diese Factoren verlieren aber wesentlich von ihrer großen Bedeutung, sobald sie nicht mit den Meeresstraßen in Verbindung gebracht werden, denn die Waggons werden nie so weit vordringen, als die Dampfboote, und das Meer wird immer das Haupt-Agens großartiger Handels-Speculationen bleiben; auf dem Meere wird zu allen Zeiten die Dampfkraft ihre Hauptrolle spielen. Alle fahrbaren Seewege sind jetzt durch die Dampfschiffahrt dem Verkehre eröffnet, von den Verzögerungen, wie sie die Unsicherheit und Regellosigkeit der Luftströmungen und Winde im Gefolge der Segelschiffe mit sich brachten, weiß man heutzutage wenig mehr, und die Expedition der Dampf-Packetboote zur Beförderung von Reisenden, Briefen und Waaren geschieht seitdem mit derselben Präcision, Eile und Sicherheit, wie durch die Post-eilwägen und Bahnfahrten zu Lande. Alle Theile der bekannten und bewohnten Erdstriche stehen gegenwärtig durch dieselben Fluthen, die so lange, und häufig so eigenstänig, zu deren Trennung beigetragen, in gegenseitigem, regelmäßigen und durch keine zu empfindliche Zeitdauer getrennten Verbände; der größte Ocean bildet keine bedeutende Kluft mehr zwischen den Festländern, er ist zum Verbindungsgliede geworden. Ausgedehnte Reisen, die man sonst scheute und vor deren Antritt man häufig sein Testament zu machen pflegte, haben eine unerhörte Entwicklung erlangt; mit der Befestigung und den Fortschritten der Navigation durch Dampf vermehrt sich die Zahl der Reiselustigen und Auswanderer in allen Richtungen von Jahr zu Jahr in fast unglaublicher Zahl, und welchen ungewöhnlichen Einfluß müssen diese Völkerwanderungen auf den sonst so schwankenden Meereswogen, diese rapide Consolidirung gegenseitiger Verbindung von Welttheilen, diese neuen Kreuzzugs in gelobte Länder auf das Verständnis unter den hete-

rogensten Menschenrassen ausüben? Die Antwort auf diese anthropologische Frage darf keinen Augenblick zweifelhaft sein, denn in dem Maße, als die Civilisation sich auf der Oberfläche des Erdballes ausbreitet und erweitert, verbindet sie auch deren Bewohner zu gegenseitiger Glückseligkeit. Es ist leicht aus der Geschichte der Völker und Zeiten nachzuweisen, daß alle großen Entdeckungen jederzeit zu so erfreulichen Resultaten geführt haben. Die Erfindung des Schießpulvers im Mittelalter, dem Zeitalter der Barbarei, trug wesentlich dazu bei, die Kriege häufiger zu machen, und der Krieg brachte, wie abermals die Geschichte lehrt, die Völker am leichtesten in Verbindung und Berührung. Der Compass, der die Unternehmungen zur See befestigte, hat Menschen und Welten zusammengeführt, die sehr erstaunt waren, sich auf dem nämlichen Planeten zusammenzufinden. Die hehre Buchdruckerkunst erschuf von Staat zu Staat, ja von Welttheil zu Welttheil eine Geistesbörse für den Austausch gegenseitiger Gedanken, Erfahrungen und Kenntnisse und hat hierdurch, Anfangs ungeahnt, aber sehr bald nach ihrer Verbreitung höchst überraschende Bande zwischen gebildeten Nationen begründet, und den hohen Zustand der Urvölker zu civilisiren gesucht. Die Erfindung des Dampfes wird diese Kette von Beziehungen, die ebengenannte Erfindungen um die Menschheit geschlungen, vervollständigen. Vom intellectuellen Standpunkte aus betrachtet, sind die Eisenbahnen und Dampfboote eben so viele Electricitätsleiter, durch welche die geistigen und materiellen Fortschritte der einen Nation ihren Nachbarn wie im Fluge mitgetheilt werden. Aus dem Gesichtspunkte des Handels und der gewerblichen Industrie angesehen, werden diese Velociferen von dem einen Ende Europa's bis zum andern zu einer gänzlichen Reorganisation, wenn nicht zum Untergange des gegenwärtigen, so drückenden und hemmenden Zollsystems in unserm deutschen Vaterlande den Grund legen, und, nächst der politischen und socialen, auch eine neue heilige Allianz zwischen den handeltreibenden Nationen aufrichten. Als Mittel der Deffentlichkeit werden diese dampfgeschwellten, geistig-eisernen Rutschbahnen, auf denen, nächst Menschen, Thieren und Waaren, auch Ideen transportirt werden, das große Vermächtnißwerk des unsterblichen Gutenberg vollenden und ihm jene Kraft verstärken, welche Buchdruckerkunst und Buchhandel bedürfen, um segensreich auf die fortschreitende Cultur des 19. Jahrhunderts in immer erhöhter Potenz einzuwirken; denn das Gedruckte vermag Nichts durch sich selbst; das Buch existirt, um gelesen und seiner Bestimmung gemäß verbreitet zu werden, nach dem Spruchworte: „Geht hin in alle Welt und lehret alle Heiden.“ Daher werden die Eisenbahnen, als Bundesgenossen der Wissenschaften und der Buchdruckerkunst, die Belehrung der Massen befördern, und nur diese führt zur wahren Glückseligkeit! Die Propaganda des Dampfes kann aller Censur, allen Pässen, allen polizeilichen Hindernissen Trotz bieten, denn durch welche Zwangsmittel wollte man wohl Millionen Stimmen der Civilisation und Aufklärung, im Fleische oder auf dem Papiere, auf ihrem lustigen Schnelllaufe durch die Welt aufhalten, oder zum Schweigen bringen? Dies vermag Niemand, er sei wer er nur immer sei. Es wird also in Zukunft keinen Verbannungsort für die Freiheit der Gedanken, der Rede und des edeln Patriotismus mehr geben! Dies ist, neben seiner materiellen Bestimmung, die hohe geistige Bestimmung des Dampfes, der von dem Schöpfer desselben dazu ausersehen wurde, als die rechte Zeit zum Vollbringen angebrochen war.

Nachschrift.

Das Vorstehende ist aus einem größern Werke des Herrn Verfassers genommen, von welchem unter dem Titel: „Frauen-Encyclopädie, ein Hand- und Hülfsbuch für Haus und Familie, zur Belehrung und Unterweisung der Frauen und Jungfrauen u.“ vor Kurzem der erste Band erschienen ist.

Der Verfasser hat uns die Aussicht eröffnet, daß er, sollte dieser Aufsatz beifällige Aufnahme finden, zur Vervollständigung desselben noch eine Skizze über die verschiedenen Menschenrassen liefern will.

Die Red.

Stadttheater zu Leipzig.

„Die heimliche Ehe“ von Cimarosa, eine jener komischen italienischen Opern, die vor einigen Jahrzehnten in Deutschland Gegenstand einer fast schwärmerischen Liebhaberei waren, ging am Sonnabend in Scene. In vieler Hinsicht die Zwillingsschwester des „Barbier von Sevilla“, bringt sie eine fast gleiche Wirkung hervor. Die Musik ist leicht und tändelnd, sucht die Effekte