

zerfällt in 4 Unterabtheilungen, welche durch das Vorherrschende besondrer Tang- und Weichthier-Arten bezeichnet werden. Doch neben den Tiefenverschiedenheiten fand Forbes selbst in der geringen geographischen Ausdehnung jenes Meeresgebietes einige auffallende Verschiedenheiten, indem die Thier- und Pflanzenwelt der Südwestküste von England bedeutend von der des irischen Meeres abwich. Im Allgemeinen zeigten sich dort die Tange, namentlich die großen Laminarien und auch das Seegrass außerordentlich vorherrschend und große untermeerische Wiesenfluren bildend.

Namentlich durch Ehrenberg besitzen wir eine Schilderung von dem Leben des Rothen Meeres. Es geht daraus hervor, daß in jenem, zwischen zwei unwirthbaren, fast allen Lebens beraubten Landstrichen gelegenen, Meeresarme die üppigste Pracht der marinen Thier- und Pflanzenwelt entfaltet ist. Besonders die Korallenpolypen und die Schnecken- und Muschelthiere machen dort durch ihren Reichthum und ihre Schönheit den Kontrast der öden Ufer um so fühlbarer, auf denen Wärme ohne Wasser nichts, dagegen beide vereint im Rothen Meere das Höchste leisten.

Es bleibt für diesen Abschnitt bloß noch Einiges zu sagen übrig über das Vorkommen von Thieren und Pflanzen unter ungewöhnlichen Wärmeverhältnissen des Wassers. Sowohl in sehr heißem Wasser wie auch im Schnee und Eise finden sich lebende Wesen.

In heißen Quellen von 32 bis 72° R. hat man zarte Algen in freudiger Entwicklung gefunden, z. B. *Anabaena thermalis*, wie man den ein einzelliges Pflänzchen bildenden *Haematococcus nivalis*, den rothen Schnee veranlassend, auf dem ewigen Schnee des Poles und der Alpen gefunden hat. Ein kleines Springschwanz-Insekt, der Gletscherfloh, *Desoria glacialis*, ist auf dem Monte Rosa und auf dem Unteraargletscher gefunden worden, wie man auch in Gebirgsgegenden zur Zeit der Schneeschmelze zuweilen ein ähnliches schwarzes Thierchen von der Größe eines Flohes auf dem eisigen Schneewasser antrifft. Die Infusorien, Rhizopoden und viele kleine Krebsstiere können im Eise einfrieren ohne dadurch getödtet zu werden.

Seltener ist das Vorkommen von Thieren in sehr heißem Wasser, doch hat man kleine Schnecken, aus den Gattungen *Paludina* und *Neritina*, in heißen Quellen beobachtet. Auf der Insel Ceylon lebt ein Fisch, *Leuciscus thermalis*, in einem Brunnen, der eine Wärme von 40° R. hat.

## Achter Abschnitt.

### Das Wasser als Vermittler des Verkehrs und als Gehülfe der Gewerbe.

Einleitendes; Bedeutung des Meeres für die Vereinigten Staaten; der Congreß von Brüssel; die Pfade der Seefahrer; ein Beispiel davon; Verkehr auf dem süßen Wasser; Siam und China; Bedeutung des Wassers für die Gewerbe.

Wohin segelt das Schiff? Es trägt Sidonische Männer,  
Die von dem frierenden Nord bringen den Bernstein, das Zinn.  
Trag es gnädig, Neptun, und wiegt es schonend, ihr Winde,  
In bewirtheter Bucht rausch' ihm ein trinkbarer Quell.  
Guch, ihr Götter, gehört der Kaufmann. Güter zu suchen  
Geht er, doch an sein Schiff knüpfet das Gute sich an.  
Schiller, der Kaufmann.

Eine trennende Kluft und eine verbindende Brücke zugleich hat das Meer seit unvordenklichen Zeiten den Muth des Menschen zum Kampfe herausgefordert, und indem sich dieser immer mehr stählte und neue Waffen erfand, wurde das Meer immer weniger das erste und immer mehr das letztere. Ja der Gedanke ist schon kein eitler mehr, daß Seereisen bald nicht viel gefährlicher sein werden, als Landreisen.

Wenn es Jedermann einen Genuß gewährt, die ausgebildetsten Werkzeuge und die mit diesen gefertigten Erzeugnisse, die kühnsten und ausgiebigsten Benutzungen der eigenen und der Naturkräfte bis auf ihre ersten Anfänge zu verfolgen, und wenn hierbei der Kenner der Natur hundertmal findet, daß die gepriesensten menschlichen Erfindungen nur Nachahmungen der Natur, wenn auch oft nicht bewusste, sind — so führt dabei der lange Weg durch ein Gebiet, welches einen nicht gering zu achtenden Theil des Kulturganges des

Menschengeschlechtes bildet. Dieses Gebiet ist wesentlich ein naturwissenschaftliches; dies müssen selbst die zugeben, welche die Naturwissenschaft aus einer der wohlbekanntesten (hier aber besser nicht näher zu bezeichnenden) Ursachen scheel ansehen, oder verfolgen oder selbst tödtlich hassen.

Hat uns schon bis hieher das Wasser oft nahe gelegt, daß unser ganzes Sein Naturgeschichte ist, so können wir, wenn es bisher zuweilen geschehen sein sollte, dies keinen Augenblick verkennen, wenn wir nun das Wasser noch als Vermittler des Verkehrs und als Gehülfe der Gewerbe auffassen. Denn nicht bloß das ist Wissenschaft — in diesem Augenblicke für uns Naturwissenschaft — was uns in der Form der abstrakten Lehre geboten wird, sondern auch das, was sich in uns und als Aeußerliches für uns nach ewigen Gesetzen und in ewigem Wechsel gestaltet.

Das Menschenleben in dieser Weise aufzufassen, ist mit nichten, wie Viele wohl mehr glauben machen wollen, als glauben, eine Herabwürdigung desselben; denn was kann es für den Menschen Höheres geben, als im bewußten Einklange mit der Natur leben.

Ziehen wir es doch im Alltagsleben vor, ein willkommenes Geschenk unmitttelbar aus der Hand des Gebers zu empfangen, — warum sollten wir die Hand der Natur, die wir nie leer sehen, und die uns stets nahe ist, zurückstoßen.

Das Wort des Dichters: „an's Vaterland, an's theure schließ dich an,“ ist wahrer oder begründeter, als er selbst es ahnte, es ist wahr im Hinblick auf das Heimathland, welches für uns die Natur ist.

Im Wasser erkennen wir ein Band, was uns an dieses Heimathland knüpft. Das Sprüchwort sagt: „ähnlich, wie ein Wassertropfen dem andern“ — und im Geiste dieser Aehnlichkeit kann jeder Wassertropfen seine Wege auch durch unsere Adern genommen haben, wie durch die Adern der Erde und der Pflanzen, oder getragen von dem Wehen des Windes als unsichtbarer Geist durch das weite Luftmeer. Das Wasser ist es vornehmlich, was uns einfügt in den Kreislauf des Stoffes, den wir als das Leben erkannten.

In der Hoheit seiner Allgegenwart und in der Macht seiner dreifachen Gestalt soll es uns aber nun erst noch recht klar werden, denn überall finden wir es, um unser Leben von der Scholle zu lösen oder unserer Hand weit reichende Kraft zu verleihen.

Sonst finden wir gewöhnlich Ursache zum Staunen über Unerwartetes, wenn wir diese oder jene unserer Kunst- und Gewerbsthätigkeiten bis auf ihre Wurzeln verfolgen und diese in ungeahnet vielen Beziehungen zu den Gesetzen der Natur finden. Umgekehrt ist es bei der Betrachtung des Wassers in den beiden Auffassungen desselben, welche die Ueberschrift ausspricht, denn einige wenige von den ersten Seiten dieser Darstellung reichten hin, um uns mit den Eigenschaften des Wassers bekannt zu machen, durch welche es der Vermittler unseres Verkehrs und der Gehülfe unserer Gewerbe wird. Indem wir im heißen Sommer ein kühlendes Bad nehmen, macht das wunderbare Element die meisten seiner mächtigen Eigenschaften unserem Leibe fühlbar, ohne daß es uns bewußt wird; und indem wir fragen, auf welchen Gesetzen beruht die Schifffahrt, so werden wir mit Verwunderung inne, daß deren nur wenige und einfache sind. Das spezifische Gewicht und der Aggregatzustand des Wassers und seine Fähigkeit Dampfform anzunehmen, verknüpft zu schnellem Verkehre Welttheil mit Welttheil.

Es steht im Einklange hiermit, daß die Schifffahrt auch jetzt noch hundertmal erfunden wird, wenn der über Nacht angeschwellene Strom gegen sein Wüthen selbst die Abhülfe gewährt und anstatt des fortgerissenen Rachens sich das Hausthor als solchen gefallen läßt; und wenn auch zwischen diesem Hausthore oder dem ausgehöhlten Baumstamme des Südsee-Insulaners und dem noch im Bau begriffenen Riesenschiffe Great-Eastern eine lange Reihe von Schritten liegt, so entfernt sich doch keiner dieser Schritte ein Haar breit von der so einfachen Nothwendigkeit, welcher der Mensch hier wie überall folgt.

Es würde zwar recht unterhaltend sein, hier einen Abriss der Geschichte der Schifffahrt einzuschalten, allein es würde dennoch eine ungehörige Einmischung sein und uns den Gesichtspunkt noch am Ende unserer gemeinsamen Besprechungen verrücken. Nur einige allgemeine Andeutungen mögen hier einen Platz finden, welche geeignet sein können, die Bedeutung des Wassers auch in dieser Auffassung uns recht klar zu machen.

Zunächst ver falle ich wesentlich dem berechtigten Vorwurfe, wozu es dienen solle, bestehende Verhältnisse im Naturhaushalte sich einmal weg- und anders zu denken und zu fragen, wie es wohl dann aussehen würde. Allerdings wird auf diesem Tummelplatze müßiger Gedanken viel verkehrtes Zeug ausgebrütet und zwar meist aus — teleologischen Eiern. Aber es scheint mir

diese Frage, auf das Weltmeer angewendet, einige Zulässigkeit dadurch zu gewinnen, daß der Einfluß desselben auf die Beförderung des Verkehrs — und also auch auf die Gesittung und den geistigen Fortschritt — vielfach verkannt und geradezu verkehrt angesehen wird.

Vorab muß ich mich aber mit allem Nachdrucke davor verwahren, als wolle ich jetzt sagen: weil es die Bestimmung des Menschengeschlechts gewesen sei, so zu werden, wie es jetzt ist und in folgerichtigem Gange weiter werden wird, deshalb sei die Vertheilung zwischen Wasser und trockenem Lande so wie sie eben ist. Ich will vielmehr sagen, daß der gegenwärtige Zustand des Menschengeschlechts, namentlich der sogenannten Kulturvölker, so ist, wie er ist, dies ist größtentheils in dieser Vertheilung bedingt. Die Teleologen mögen nun immerhin, denn das kann ihnen Niemand als ein Unrecht wehren, das Wasser darob preisen oder anklagen, je nachdem sie mit dem Kulturgange des Menschengeschlechts zufrieden oder nicht zufrieden sind. Zwischen ihnen und mir ist jetzt nur der kleine Unterschied, daß ihnen Anfang ist, was mir vielmehr das Ende zu sein scheint.

Da es uns viel zu weit führen würde, bei den folgenden Bemerkungen die ganze Erde ins Auge zu fassen, so wähle ich ein einzelnes Beispiel, und zwar das Verhältniß zwischen Europa und Nordamerika.

Unterstützt von einer kirchlichen Weltanschauung, betrachtete der alte Kultur-Erdtheil die „neue Welt“ als sein Eigenthum, entgegen dem alten Rechtsgrundsatz, daß ein Fund nicht von selbst in den Besitz des Finders übergeht. Allerdings fand sich theils Jahrhunderte lang der rechtmäßige Besitzer nicht, theils konnte er sein Recht nicht geltend machen, und so wurde oder war lange Zeit der Finder nicht bloß der Besitzer, sondern Eigenthümer: dieser war die höhere Kultur. Aber diese höhere Kultur vergaß, daß Freiheit sie weihen müsse, und in Folge dieses Vergessens — luden die Bürger von Boston am 26. Dec. 1773 ihr „Mutterland“ zum Thee und benutzten nichts Geringeres als das Weltmeer zum Theekessel, worein sie 342 Kisten Thee warfen. Durch diese komische Ouverture zur Unabhängigkeitserklärung der Nordamerikanischen Freistaaten wurde in ominöser Weise der Atlantische Ocean zum Angelpunkte jenes großartigen Kampfes, welcher der Weltgeschichte eine neue Bahn anwies.

Meine Leser kennen diesen Kampf und sein angedeutetes Vorspiel, sowie

seine großen Folgen, darum schweige ich davon. Nur ein paar Worte über die Betheiligung — des Wassers an diesen Folgen.

Es errichtete eine Schutzmauer zwischen dem befreiten jungen Welttheile und seinem früheren Herrn, welche nichts desto weniger den friedlichen Verkehr mehr erleichtert als erschwert. Es ist ein oft gehörter Irrthum, daß der Seeverkehr erschwerender sei, als der Landverkehr. Wenn er es wäre, warum hat denn nicht längst der direkte Landverkehr zwischen New-York und Californien den wenigstens viermal längeren Seeweg um das Cap Hoorn verdrängt? Stehen wir mit Rußland nicht in viel geringerem Verkehre als mit Amerika?

Im Innern sind die Vereinigten Staaten im glücklichsten Verhältnisse mit Wasserstraßen versehen und, daß wir das ja nicht übersehen! daß sich das Wasser in Dampfform zum Diener des Seeverkehrs wie des Landverkehrs hergab, das kam den Vereinigten Staaten gerade zur rechten Zeit, um das zu werden, was sie geworden sind.

Indem sie gleich England ihren Stützpunkt in der Seemacht suchen müssen, brauchten sie dem innern Ausbau des jungen Welttheils keine Hände zu entziehen und in dankbarem und wohlüberlegtem Verständnisse des Elementes, auf welchem die Macht der Vereinigten Staaten ruht, sind sie allen Völkern vorangegangen in der Vervollkommnung der Schifffahrt und der Dampfbenutzung.

Denken wir uns die Vereinigten Staaten nahe an Europa heran gerückt und erinnern wir uns dabei an den Geist, der das europäische Regierungssystem durchdringt, so wissen wir zugleich, daß dann entweder dort oder bei uns Vieles ganz anders sein würde.

Doch mehr als solche Andeutungen gehören nicht hieher; sie reichen aber hin, um meine Leser aufzufordern, weiter darüber nachzudenken, wie das Wasser es wesentlich mit ist, was die Schicksale und den Kulturgang der Menschheit bestimmt.

Anknüpfend an die Bemerkungen über die Vereinigten Staaten, kehre ich noch einmal zu Maury zurück, von dem meine Leser und Leserinnen mit mir längst eine hohe Meinung gewonnen haben werden.

Einige Mittheilungen aus dem 17. Kapitel seines Werkes, „Routen“ überschrieben, sollen uns zeigen, bis zu welchem Grade bereits der Seefahrer

auf dem Meere zu Hause ist, welches den Beisatz des „pfadlosen“ schon nicht mehr verdient.

„Wenn man, sagt Maury, von der Küste auf den Ocean blickt und ein Schiff, indem dasselbe die hohe See gewinnt, am Horizonte verschwinden sieht, wenn man dann vollends weiß, daß das Reiseziel desselben in weiter Ferne, vielleicht bei den Antipoden, liegt, so meint man wohl anfangs, dasselbe fahre über eine pfadlose Wüste; folgt ihm dann einige Tage später ein anderes schneller segelndes Schiff nach demselben Reiseziele, oder kommt ihm nach Wochen vom letzteren ein anderes entgegen, so hält man wohl ein Zusammentreffen oder nur in Sicht kommen derselben auf der weiten Wasserfläche für unwahrscheinlich, ja für einen bloßen Zufall. In der Wirklichkeit verhält es sich aber anders; die Winde und Strömungen werden jetzt so allgemein bekannt, daß der erfahrene Schiffer, wie der Hinterwäldler im tiefen Walde durch Marken an der Rinde der Bäume, seinen Weg an gewissen Zeichen sicher erkennt; und diese Zeichen findet er gerade an dem, was auf den ersten Blick so überaus veränderlich erscheint, an dem Winde. Die Resultate der wissenschaftlichen Forschung haben ihn gelehrt, wie er diese unsichtbaren Boten zu benutzen hat, wie sie ihm, im Vereine mit den Calmen, als Wegweiser auf den Kreuzungen, Gabelungen und Windungen seines Weges dienen können.“

„Man lasse ein Schiff von New-York nach Californien segeln und ein schnelleres ihm folgen. Es ist fast als gewiß anzunehmen, daß sie auf ihrer Fahrt einander sehen. Ein Beispiel statt vieler. Der „Archer“ und der „Flying Cloud“, beides treffliche und gut geführte Klipperschiffe fahren vor Kurzem beide nach Californien ab, aber der Flying Cloud verläßt New-York volle acht Tage später. Beide hatten keine günstige Zeit zu ihrer Fahrt. Der Archer ging, die Wind- und Strömungskarten in der Hand, voran und suchte sich seinen Weg, der neuen Route folgend, quer durch die Calmen (Windstillen) des Krebses, dann durch die Gegend der Nordost-Passate bis zum Aequator; der Cloud folgte, wie auf der Fahrt seines Vorläufers. Am Cap Hoorn kam er an ihn heran, sprach mit ihm, händigte ihm die letzten New-Yorker Zeitungen ein und lud die Mannschaft ein, am Bord des Cloud zu speisen, was, wie der Archer sich ausdrückt, nur mit Widerstreben abgelehnt wurde. Der Flying Cloud fuhr endlich voraus, rief dem Archer sein Lebewohl zu

und verschwand in den dichten Nebeln, die auf dem westlichen Horizonte lagerten, denn er sollte seiner Instruktion nach seinen Hafen wenigstens eine Woche früher erreichen, als sein Kamerad vom Cap Hoorn. Beide bekamen kein Land in Sicht, bis sie die hohe See von San Francisco erreichten — und doch würden die etwa 7000 Meilen langen Wege beider Schiffe, wenn man sie den Logbüchern nach auf eine Karte projiciren wollte, fast durchweg wie eine einzige Linie aussehen.“

„Dies ist die große, 15,000 Meilen lange Rennbahn auf dem Ocean, fährt Maury fort; sie ist Zeuge gewesen von der ruhmwürdigsten Entwicklung von außerordentlicher Geschwindigkeit, von Beweisen von fast tollkühner Unererschrockenheit, wie sie die Welt früher nicht gekannt hat. Auf ihr ist das moderne Klipperschiff, vom Lichte der Wissenschaft geleitet, ausgezogen, es hat alle Dampfschiffe übersegelt, allen Elementen in stolzer Sicherheit getrotzt und zum Staunen der Welt Schwierigkeiten überwunden, die man bisher für unbesiegbar hielt.“

Diesen staunenerregenden Erfolgen gegenüber ist es nun doppelt interessant, zu erfahren, wie es vor den neueren, auf Grund der Wind- und Strömungskarten ausgeführten, Seereisen gehalten worden ist. Auch darüber giebt Maury uns, die wir bloß auf festem Grunde zu Hause sind, überraschende Belehrung, welche aus alten, längst verstaubten Logbüchern geschöpft worden ist. Man fand in diesen, daß der von den Vereinigten Staaten um das Cap der guten Hoffnung nach Indien Steuernde dreimal den Atlantischen Ocean überschritt; zunächst bis auf die Höhe der Capverdischen Inseln, dann zurück bis an die Brasilianische Küste und dann hinüber nach dem Cap. Alle Logbücher wiesen bloß auf diesen Cours, und wenn man denselben auf einer Karte verzeichnete, so blieb das nicht auf diesem Cours liegende Meer weiß wie ein völlig unbekanntes Land. Von den nautischen Instrumenten geleitet, segelte ein Schiff dem andern auf diesem Wege nach, als wäre es eine abgesteckte und befahrene Landstraße. Niemand getraute sich davon abzuweichen. Als man Nachforschungen nach einem möglichen nöthigenden Grunde zu dieser sonderbaren Route anstellte, fand man allerdings einen solchen — denselben, der sich so oft geltend macht: es hatte Einer dem Andern es nachgemacht, weil es dieser wieder einem Andern so nachgemacht und dieser dies so für gut befunden hatte.

Man schüttelte diesen Schlendrianismus ab. Auf anfangs nur noch mangelhaften Erfahrungen fußend, gab man in den Vereinigten Staaten Vorschriften für Seefahrer (sailing directions) heraus und versprach von denselben jedem Seefahrer ein Exemplar davon, der sich danach richten und einen Auszug aus seinem Logbuche an das National-Observatorium in Washington einsenden würde. „Der rührige, praktische Sinn der amerikanischen Kapitäne ergriff den Vorschlag mit Energie. Ihnen erschien dieses Feld lochend, denn es schien ihnen eine reiche Ernte und viele nützliche Resultate zu verheißen. So waren denn nach kurzer Zeit mehr als tausend Seefahrer Tag und Nacht in allen Meeren damit beschäftigt, nach einem gleichförmigen Plane Beobachtungen anzustellen und aufzuzeichnen und so zugleich unsere Kenntniß der Winde und Strömungen des Meeres und anderer Phänomene, die sich auf ein sicheres Beschiffen desselben und auf seine physische Geographie beziehen, zu fördern und zu vermehren.“

Dieser erste so günstige Erfolg veranlaßte die Vereinigten Staaten, wo gegenwärtig die Nautik in der höchsten Blüthe steht, alle Seestaaten „der Christenheit“ zu einer Konferenz zur Berathung über gemeinsame Bestrebungen auf diesem Gebiete einzuladen. Sie hat am 23. Aug. 1853 in Brüssel stattgefunden und es betheiligten sich daran außer dem einladenden Staate: England, Frankreich, Rußland, Holland, Schweden, Norwegen, Dänemark, Belgien und Portugal. Später traten den Brüsseler Beschlüssen noch bei: Spanien, Preußen, Hamburg, Bremen, die Republik Chili, Oesterreich und Brasilien. Ob seitdem Hannover, Oldenburg, Mecklenburg, Italien und Griechenland in diesem Bündnisse Europa vollzählig gemacht haben, ist mir nicht bekannt. Die Pforte war nicht eingeladen.

„Kaum je zuvor, dürfen wir mit Maury sagen, hat sich vor den Augen der wissenschaftlichen Welt ein so erhabenes Schauspiel entfaltet. Alle Nationen haben sich vereinigt und arbeiten einträchtiglich zusammen, um an einem Systeme physischer Forschung in Bezug auf das Meer zu bauen. Mögen sie in allen andern Dingen Feinde sein, hier bleiben sie Freunde. Jedes Schiff, das die hohe See mit diesen Karten und diesen noch leeren Logbuchtabellen am Bord befährt, kann hinfort als ein schwimmendes Observatorium, als ein Tempel der Wissenschaft angesehen werden.“

Was das Land noch nie vermocht hat, in dieser Allgemeinheit wenigstens

nicht, das hat das Wasser vermocht: eine wissenschaftliche Einigung aller Nationen, und zwar in einer Berufsklasse derselben, welche gewöhnlich als roh verschrien ist. Deshalb legt auch ein englischer Seemann, Robert Mathren, mit allem Rechte ein großes Gewicht auf den erziehenden und veredelnden Einfluß dieses Unternehmens.

Bei dem mit jedem Monate zunehmenden Verkehre zwischen Amerika und unserem Kontinente muß es von dem allgemeinsten Interesse sein, ja muß es eine gewisse Beruhigung gewähren, daß der Atlantische Ocean nicht mehr die „pfadlose Wasserwüste“ ist, wie ehemals. Mag dem Unkundigen seine Oberfläche als glatter Spiegel oder als schäumender unabsehbarer Strudel gleich sehr als ein weißes Blatt erscheinen, auf dem man vergeblich nach einem führenden Zeichen forscht — für den Seemann unserer Tage hat die Wissenschaft ihre Regeln in unsichtbaren Zügen darauf geschrieben.

Vielleicht steht der Seeschiffahrt in sehr naher Zeit eine weitere Hebung zu der Höhe der möglichen Gefahrlosigkeit bevor. Die ungeheuren Maaße des in England im Bau begriffenen Great-Eastern, der Rad- und Schraubendampfer zugleich sein wird, sollen bezwecken, das Schiff der Macht des Sturmes und der Wellen zu entrücken. Wenn es möglich sein wird, so ungeheure Metallmassen zu einem so gigantischen Hohlkörper gegen die Erschütterungen des Wellenstoßes fest genug zusammen zu fügen, und wenn es dann möglich sein wird, den Kolos zu regieren — dann werden allerdings die Seereisen fast nicht gefahrvoller sein, als die Landreisen.

Aber nicht bloß das Salzwasser ist ein Beförderer unseres Verkehrs; wie sehr es auch das Süßwasser der Flüsse ist, zeigt schon der oft gehörte Erfahrungssatz, daß Wasserfracht immer billiger sei als Landfracht, und wer unsere deutschen Ströme, vor allen den Rhein, auf ihren eleganten Dampfbooten befahren hat, der weiß, daß wir darin dem Wasser einen der höchsten Reifegenüsse verdanken. Doch Deutschland, überhaupt Europa, ist nicht der Ort, die ganze Bedeutung des Süßwasserverkehrs zu veranschaulichen. Dazu müssen wir uns nach Asien wenden, nach Siam und nach China. In Siam sind Landreisen fast ein unbekanntes Ding, weil das ganze 7000 Geviertmeilen große Land in seiner ebenen Hälfte durch den Menam und Maykaung reich bewässert und regelmäßig in ungeheurer Ausdehnung überschwemmt wird, so daß fast sämtliche Häuser auf Pfählen, gewissermaßen in der Luft