



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Posten im alten Rom.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Die Posten im alten Rom.

Alle Einrichtungen der Römer gewähren, schon mit der ersten Entstehung ihres Gemeinwesens, eine überraschende Wahrnehmung.*) Sorgfältig sind sie in denselben bemüht, alle Bestandtheile des kleinen Staates in einheitliche Uebereinstimmung zu bringen, nach allgemeingiltigen Formen zu streben, welche das Verschiedenartigste zusammenzuhalten im Stande wären, jede entstehende Gliederung in den Rahmen der öffentlichen Zwecke einzufügen, auf diese Weise die heimischen Zustände festzustellen, und zugleich neue Erwerbungen anzubahnen, und ihre Verschmelzung mit dem schon Bestehenden möglich zu machen. Ihr klarer Verstand sagte ihnen indessen sehr bald, daß für die Erreichung dieses staatlichen Zieles unerlässlich sei, auch die Mittel der äußern Verbindung zu schaffen. Sehr frühe wurden zunächst alle eroberte Punkte in Latium, dann die Landschaften Campaniens, zuletzt die Gebiete der niedergeworfenen Samniten durch vortreffliche und dauerhafte Kunststraßen mit Rom verbunden. Diese Heerwege hatten allerdings zunächst nur eine kriegerische Bedeutung; aber andere Einrichtungen zeigen deutlich, daß man dabei auch auf die Förderung des allgemeinen Erwerbes überhaupt bedacht war. Den höheren Beamten waren für ihren Geschäftskreis eine Reihe von Personen, Hilfsmitteln und Geräthschaften zur Verfügung gestellt, welche vor allem andern darauf hinielten, ihre Verbindung nach außen wie nach innen in umfassender und zugleich möglichst ausdrucksvoller Weise zu unterhalten. Das ausgedehnteste Driebwerk dieser Art vereinigte sich in dem gewichtigen Amte der Censoren. Die ihnen zukommende Aufsicht über die Landstraßen und öffentlichen Gebäude, die Verwaltung der Staatsgüter, die Verpachtung der liegenden Gründe, welche sie zu leiten hatten, machten zahlreiche persönliche Mittheilungen, häufige Frachten und Versendungen zur unumgänglichen Nothwendigkeit, und dieser Verkehr wuchs in eben dem Maße, als das römische Gebiet an Ausdehnung gewann. In allen diesen scharf ineinandergreifenden Einrichtungen lagen bereits die Keime, nicht bloß der politischen Macht des Volkes, sondern noch weit mehr einer großartigen Weltverbindung und aller der äußeren Anstalten, durch welche dieselbe begründet und aufrecht erhalten wurde.

Die kleinen Anfänge dieses öffentlichen Verkehrs, welcher die gegenseitige Verbindung aufrecht zu erhalten berufen war, gewannen einen be-

*) Aus der soeben zu Nürnberg im Verlag von J. A. Stein erschienenen Abhandlung „Zur Geschichte der Posten“ von A. Flegler, welche mit ebenso viel Gelehrsamkeit als Geschick die Entwicklung des Postwesens von den ersten Anfängen durch das Mittelalter hindurch bis ins 16. Jahrhundert erzählt.

deutenden Umfang erst dann, als die Römer mit ihren Eroberungen über die Grenzen Italiens hinausgingen. Die Nachrichten aus dieser Zeit sind es auch, welche uns einen ersten richtigen Blick in die ursprünglichen Einrichtungen gestatten. Da die Statthalter der römischen Provinzen in größerem oder geringerem Umfange die Macht und das Ansehen der römischen Behörden dafselbst zu vertreten hatten und demnach mit den Vollmachten dieser letzteren ausgerüstet waren, so wurde auch der öffentliche Verkehr nach demselben Maßstabe hier wie dort behandelt. Insbesondere unterhielten die Obrigkeiten der Provinzen durch ihre Bediensteten, durch ihre Statoren, Cursoren, oder welchen Namen sie immer tragen mochten, eine äußerst lebhafte Verbindung. Neben den amtlichen Berichten und Depeschen übernahmen diese öffentlichen Diener auch die Beförderung von Gegenständen und Briefen zu Gunsten aller Personen, welche zu den obrigkeitlichen Kreisen in näheren Beziehungen standen.

Weit ausgedehnter als die Beförderung von Briefen und Gepäck, welche die Weibel und Boten der römischen Statthalter übernehmen konnten, war die weitverzweigte Fergung, welche durch die Körperschaft der Pächter in das Werk gesetzt wurde. Es ist bekannt, daß sich mit der wachsenden Zunahme des Reiches allmählig eine meist aus den Gliedern des ehemaligen Ritterstandes bestehende Genossenschaft gebildet hatte, welche die öffentlichen Ländereien so wie die auf den Grundstücken lastenden Zehnten, Gefälle und Steuern in Pacht nahm. Die Gesellschaft hatte in allen bedeutenden Städten der Provinzen große Niederlagen von Getreide und Landeserzeugnissen, die von diesen Punkten aus in den Handel gebracht wurden. Schon die Bestreitung der Vorschüsse an den Staat erheischte fortwährend große Baarschaften; diese wurden noch durch die Ergiebigkeit des Unternehmens fortwährend vermehrt. Die Gelder der Gesellschaft waren bis in die entferntesten Gegenden in zahlreichen Kassen niedergelegt, woselbst sie durch Zinsgeschäfte, Darlehen, Umwechsel und anderweitige Unternehmungen, der mannigfaltigsten Art fortwährend umgesetzt wurden. Ein so weitverzweigtes Unternehmen machte die schnellste gegenseitige Mittheilung zur Nothwendigkeit. Die Gesellschaft hatte daher bis in die kleinsten Städte hinein Briefträger (tabellarii) bestellt, welche die ihnen übergebenen Briefschaften, Befehle und Weisungen regelmäßig nach allen Seiten hin beförderten. Dieselben übernahmen aber auch die Besorgung aller Briefschaften von Privaten, und die letzteren machten von dieser Bereitwilligkeit einen sehr ausgedehnten Gebrauch, da einestheils die Verbindungen der Pächter bis in die kleinsten Orte reichten, anderntheils die Briefe selbst, bei der Heftigkeit der bürgerlichen Unruhen, den Nachspürereien der Parteien wenigstens nicht unmittelbar ausgesetzt waren.

Zu den genannten Arten der Beförderung kamen aber noch die beson-

deren Anstalten des römischen Adels. Alle vornehmen und angesehenen Familien der Römer waren damals zu großen Besitzungen in den Provinzen gelangt, oder theilhaftig an Bauten und Unternehmungen jeder Art. Sie hatten daselbst ferner einen großen Anhang von Gastfreunden und Klienten, deren Interessen sie als Schutzherrn vor den römischen Behörden vertraten. Man war genöthigt, bis nach den entferntesten Orten hin sorgfältige Verbindungen zu unterhalten. Daher besaßen denn auch die großen Familien ihre besondern Briefträger, und auch diese wurden von dem größeren Publicum, wenn schon im beschränkteren Maße, für die eigenen Bedürfnisse benützt.

Außer diesem bestanden endlich die zahlreichen Gelegenheiten, welche die Reisenden überhaupt, und insbesondere die kleineren Körperschaften des gewerblichen Lebens, die Schiffer, die Kaufleute, die Hirten, die Fuhrleute, selbst die sehr gehäbigen Schweinehändler und andere in reichlichem Maße darboten. Alle diese beförderten Briefe und Gepäck, und obschon ihre Wanderungen nach genau festgestellten Zielen gerichtet waren, oder nur geringe Gebiete umfaßten, so wurden sie grade deswegen in oft sehr entlegene und wenig besuchte Gegenden geführt, und füllten damit die Lücken aus, welche die größeren Anstalten übrigließen. Auf diese Weise gelangten damals Briefe und Gepäck von den Ufern des Euphrat bis zu dem gallischen Seehafen Bononia, von dem Fuße des Atlas bis zu den Ufern der Donau. Die Weltverbindung jener Zeit steht einzig in ihrer Art da, und wird immerhin für alle Zeiten staunenswürdig bleiben, wenn man erwägt, daß die Schwierigkeiten, welche die Natur entgegenstellte, nicht durch die zahlreichen technischen Erfindungen der Jetztzeit, sondern nur durch ungeheure Anstrengung, namentlich durch einen übermäßigen Verbrauch der körperlichen Kräfte von Menschen und Thieren überwunden werden konnten. Indessen war von allen diesen Anstalten des öffentlichen Verkehrs keine einzige zu einer Anstalt der gesammten Gesellschaft erhoben; Behörden, Körperschaften und Privatpersonen schufen neue Mittel, und benutzten nach Möglichkeit und Willkür die ihnen dargebotenen. In dieses bunte Gewirr von Verkehrsmitteln brachte die kaiserliche Zeit eine einseitige und gewaltsame Abänderung.

Um nämlich von allen Vorgängen in den Provinzen möglichst schnelle und genaue Nachrichten zu erhalten, bestellte Augustus junge, rüstige Leute als öffentliche Läufer, welche die ihnen übergebenen Briefschaften schnell von einem Orte zum andern beförderten, bis sie in die kaiserlichen Hände gelangt waren. Diese Einrichtung erhielt bald eine Abänderung. Es scheint, daß die brieflichen Mittheilungen dem sorglichen Sinne des Augustus nicht immer genügten; er wünschte auch mündliche Erkundigungen einziehen zu können. Deshalb wurde verordnet, daß an allen Plätzen auf Kosten des Staates Wagen in Bereitschaft gehalten werden sollten, auf welchen die gleichen

Couriere, welche sich von irgend einem Punkte zuerst in Bewegung setzten, ihre Reise ohne Unterbrechung fortsetzen und so nach Rom gelangen konnten. Statt des früheren Wechsels der Personen fand also jetzt nur ein Wechsel der Reisewagen und Gespanne statt. Man sah nun persönliche Augenzeugen vor sich, welche nach Belieben über alle Dinge befragt werden konnten, von denen in den Briefen selber keine Rede war. Die ganze Einrichtung hatte ein militärisches Gepräge; die Couriere bewegten sich nur auf den Kriegsstraßen und ständen unter der Leitung des Obersten der Leibwache, der über die eingegangenen Depeschen an den Kaiser zu berichten hatte. Im Grunde der Sache aber, und seinen geheimsten Absichten gemäß, dachte Augustus zunächst nur an eine Anstalt zur polizeilichen Ueberwachung der Provinzen und der in denselben aufgestellten Heere.

Leider werden von diesem Zeitpunkte hinweg die Nachrichten äußerst dunkel und spärlich, so daß wir darauf hingewiesen sind, die erhaltenen Bruchstücke durch Rückschlüsse zu einem Ganzen zu vereinigen. Vor allen Dingen ist einleuchtend, daß die neue Anstalt nach allen Seiten hin zur Benützung anlockte, dieweil der Mensch allenthalben geneigt ist, auf Kosten der Gesammtheit sich eigne Vortheile zu verschaffen. Die Umgebungen des Kaisers, die Vertrauten und Begünstigten des Obersten der Leibwache, die höheren Staatsbeamten überhaupt drängten sich hinzu, und erlangten Freibriefe oder sogenannte Diplome für die Benützung der öffentlichen Anstalt. Züge und Reisewagen mehrten sich, und da die von dem Staate für gewöhnlich angeordneten Pferde und Maulthiere zur Beförderung derselben nicht ausreichten, so mußten die Kräfte der Gemeinden weithin mit Vorspann und Aushilfe in Anspruch genommen werden. Dies führte zu Klagen und Beschwerden, und so entstand von selbst die Rechtsfrage, ob die Kosten der Anstalt von dem kaiserlichen Fiscus zu tragen, oder zu denselben auch Städte und Landschaften herbeizuziehen seien. Die willkürlichen Kaiser, welche auf Augustus folgten, deren Kasse bei ihren übrigen Verschwendungen oft geleert war, entschieden sich leichten Kaufes für das letztere; für das erstere aber sprachen der gesunde Sinn und die Beschaffenheit der Sache. Aus dieser Lage der Dinge erklärt sich eine Verordnung des Kaisers Nerva, welche wenigstens für Italien die Nöthigung zum Fuhrdienste aufhob. Dieselbe wurde von Trajanus aufrecht erhalten, und scheint auch zu Gunsten der Provinzen in milderem Sinne ausgelegt worden zu sein. Neben dem allgemeinen Postwesen blieben noch einzelne Boten, Läufer und außerordentliche Staffetten in fortwährender Uebung.

Auch der Kaiser Hadrianus erließ ein Gesetz über die Posten. Aber die Stelle des Aelius Spartianus, welche uns davon Kunde gibt, ist von dunkler und schwieriger Beschaffenheit und hat zu den abweichendsten Auslegungen Veranlassung gegeben. Unzweifelhaft ist nur, daß darin von Erleichterung

der Obrigkeiten (magistratus) die Rede ist; aber man streitet darüber, ob darunter kaiserliche Obrigkeiten zu verstehen seien, zu deren Gunsten man einen neuen Postdienst errichtete, oder die Obrigkeiten der Städte und Bezirke, denen man damit eine drückende Last abnehmen wollte. Dem sei nun, wie ihm wolle — Thatsache bleibt, daß die Leistungen der Provinzialen in drückender Weise fort dauerten, und daß die dortige Sachlage dem milden Sinne des Antoninus Pius wenigstens in diesem Lichte erscheinen mußte, wenn er sich veranlaßt sah, eine Verordnung zur Erleichterung derselben zu erlassen. Die Verfügung des Septimius Severus, wodurch die Last des Fuhrdienstes neuerdings dem Fiscus überwiesen werden sollte, änderte darin nur wenig; denn sie war in der That nichts weiter, als ein vorübergehendes Zugeständniß an die Volksgunst, und das Schwergewicht des unförmlichen Räderwerkes drückte von selbst wieder zur Tiefe nieder. Auch sehen wir die Rechtsgelehrten jener Zeit fortwährend an Formeln meißeln, um die Verpflichtung der Privaten zu den Lasten des Postdienstes als einen vernunftgemäßen Rechtsatz hinzustellen. Die meisten der uns übriggebliebenen Gesetze über das Postwesen häufen sich gegen das Ende des dritten Jahrhunderts, und ziehen sich durch die Regierung der konstantinischen und theodosischen Kaiser bis in die Mitte des fünften Jahrhunderts ununterbrochen fort. Es ist dies grade die Zeit, in welcher das Postwesen des römischen Reiches zu seiner höchsten Ausbildung gelangte, aber zugleich zu einem Krebsartigen Uebel emporkam, das, mit andern Uebeln aus derselben Quelle stammend, zum Untergange des Reiches, wofern wir darunter seine äußerliche Maschinerie verstehen, wesentlich beigetragen hat. Von jetzt an gestattet auch die Reichhaltigkeit des Stoffes, die Einrichtungen in das Einzelne zu verfolgen.

Alle große Heerstraßen waren durch Masten bezeichnet, welche in den volkreicheren und belebteren Gegenden fünf römische Meilen, in den entfernteren und menschenleeren auch wol acht bis neun Meilen, in dem ersten Falle also zwei und eine halbe, in dem anderen vier und eine halbe deutsche Stunde auseinanderlagen. Die größeren und geräumigeren unter denselben unterschieden sich als sogenannte Mansionen oder kaiserliche Mastorte von den kleineren, den sogenannten Mutationen, die anfänglich nur zum Wechsel der Zugthiere dienten, aber nach und nach den Mansionen immer ähnlicher wurden. Da die letzteren ebenso wol zur Beherbergung der Reisenden, als zum Umspannen der Pferde, Maulesel und Ochsen dienten, so waren sie mit Gastzimmern, Stallungen und Schuppen in ausgedehntester Weise versehen. Manche derselben erhielten grade gegen das Ende des Reiches eine glänzende Ausrüstung und wurden sogar mit Palästen ausgeschmückt. Mansionen und Mutationen lagen oft in Städten und Dorfschaften, und wenn sie auch vereinzelt waren, doch möglichst in der Nähe derselben. Zu diesen Masten mußten aus

den umliegenden Landschaften die nöthigen Vorräthe und Hilfsmittel zusammengebracht und daselbst in steter Bereitschaft gehalten werden.

Der Dienst der öffentlichen Posten bestand in Beförderung theils von Personen, theils von Lasten und Gepäc. Die erstere geschah bald zu Pferde, bald zu Wagen. Von diesen letztern gab es drei Hauptarten. Zuerst gehörten dahin die Rheden, jene Reisewagen alter Form und Gattung (*rhodae*), deren sich noch Cicero zu seinen Fahrten bediente. Sie scheinen etwas schwerfällig gewesen, und wenn wir die widersprechenden Berichte vereinigen wollen, je nach Bedürfniß bald bedeckt, bald unbedeckt geblieben zu sein. Den kaiserlichen Verordnungen gemäß sollten sie im Sommer mit acht, im Winter mit zehn Pferden bespannt werden. Die zweite Art bildeten die in den späteren Zeiten oft genannten Carruken (*carrucae*), Gefährte, welche ohngefähr die Stelle unserer heutigen Kutschen vertraten. Sie hatten eine in die Höhe strebende Gestalt, und waren jedenfalls gedeckt, wenn auch manchmal nur zur Hälfte. Als Fuhrwerke der römischen vornehmen Welt wurden sie oft auf das herrlichste ausgeschmückt, mit silbernen und goldenen Nägeln beschlagen, und durch zwei, wol auch durch vier Zugthiere in Bewegung gesetzt. Ihr Name klingt noch in dem berühmten Carrociun der Mailänder wieder, und hat sich in dem französischen Carrosse erhalten. Den Schluß machen die zweirädrigen Fuhrwerke (*birotae*), wie sie noch heutiges Tages in manchen italienischen Städten üblich geblieben sind. Sie entsprachen im Uebrigen den französischen Cabrioleten, und mußten auf den Heerstraßen mit drei Zugthieren bespannt werden.

Den zweiten Haupttheil des römischen Postwesens bildete die Beförderung der Lasten und des Gepäc. Die Römer faßten denselben unter dem Namen des clavularischen Zuges (*cursus clavularis*) zusammen, den wir immerhin, wenn wir dabei nur stets von einem allgemeinen und freien Verkehr der Gesellschaft absehen, unsern sogenannten Güterzügen vergleichen mögen. Die Lastwagen (*angariae*), welche vorzugsweise dahin gehörten, hatten eine Art hölzerner Stäbe (*clavuli*, woher der Name: *cursus clavularis*), welche ohne Zweifel unsern Rungen sehr ähnlich waren, und zwischen welche der vermuthlich mit Flechtwerk versehene Wagenkasten (*capsa*) eingefügt war. Sie wurden mindestens mit vier, in den meisten Fällen aber wol mit sechs und acht Stieren bespannt, welche paarweise hintereinander hergingen. Ausnahmsweise ersetzte man diese auch durch Pferde oder Maulesel. Die Güterzüge beförderten vorzüglich die Massen der Kriegsvorräthe, wie Linnenzeug, Kleidungsstücke, Waffen und Schießbedarf, sodann die großen Geldsendungen in Gold und Silber. Ergänzungsweise fand mit den Güterzügen auch die Beförderung von Personen statt. Dahin gehörten zunächst die Familien der Soldaten, und ganz besonders die Nachzügler und Kranken des Heeres.

Es bietet sich nunmehr ein entscheidender Punkt in der Frage, bis zu welchem Gewichte Personen und Gegenstände auf den römischen Postwagen fortgeschafft werden konnten. Die Angaben müssen demjenigen, der mit der gewöhnlichen Vorstellung von den sehr vervollkommeneten Zuständen der alten Welt zum Gegenstande kommt, in hohem Grade überraschend und räthselhaft erscheinen. Durch oft eingeschärfte kaiserliche Geseze war festgestellt, und zwar aus Schonung gegen die Thiere, daß die Belastung der Rheden tausend Pfund, die der zweirädrigen Cabriolete zweihundert, die der Ungarien bei den Güterzügen funfzehnhundert, und die der Karren (*carri*), einer kleineren Art von Lastwagen, sechshundert Pfund nicht übersteigen sollte, und daß dabei jedem einzelnen Postpferde nicht mehr als dreißig Pfund aufgebürdet werden dürften. Dies gibt in der That ein äußerst geringes Maß, wosern wir, auf die Untersuchungen bewährter Sachkenner gestügt, annehmen dürfen, daß die *Libra* oder das *Pondo* der Römer ohngefähr das Drittel eines französischen Kilogramms, oder etwas über die Hälfte eines wiener Pfundes betrug. Sollte sich nun auch bei näherer Untersuchung herausstellen, daß die Angaben vielleicht nur auf das Gepäck, nach Abzug der Personen, Bezug haben, oder daß man das Gewicht ermäßigte, um die Beförderung durch schnelleren Lauf der Thiere zu beschleunigen, so bliebe das Ergebniß auch so noch unbedeutend genug. Heutzutage haben die Leiterwagen unsrer Landleute schon an sich ein Gewicht von acht bis zehn Centnern, und zwei tüchtige Pferde können nebst demselben zugleich noch eine Last von zwanzig bis dreißig Centnern ohne erhebliche Schwierigkeit in Bewegung setzen. Auf ebenem Wege laufen zwei Pferde mit zwanzig bis fünfundzwanzig Centnern im Trabe.

Was indessen die Posten des römischen Staates von den Postanstalten unsrer Zeit wesentlich unterschied und sie zu einer wahrhaft drückenden Last des Volkes machte, das war ihr rein staatlicher, oder vielmehr fiscalischer Zweck. Nur Beamtete und Bedienstete des Staates hatten Zugang zu denselben; nur des letzteren Güter wurden befördert; die außerhalb jener Kreise liegenden Schichten der Gesellschaft hatten daran keinen Antheil, keine Vergünstigung. Dies mochte immerhin geschehen, wenn dabei die Grenzen der Schicklichkeit und Billigkeit nur einigermaßen innegehalten worden wären. Aber man wälzte mit unerhörter Selbstsucht die außerordentlichen Kosten der Anstalt auf die Schultern derjenigen, die davon gänzlich ausgeschlossen blieben. Die Freibriefe, sonst nur das Vorrecht der Kaiser und einiger höheren Beamten, wurden in das Unermeßliche vermehrt und von solchen ertheilt, die dazu nicht von fern ermächtigt waren, und von andern benutzt, denen jeder rechtliche Anspruch darauf abging. Die zahlreichen Verordnungen, welche diesem Mißbrauch abhelfen sollten, beweisen nur, daß das Uebel bereits unvertilgbar geworden war. Der Zudrang zu den öffentlichen Posten steigerte sich fort

und fort. Ganze Scharen von Kriegsleuten benutzten dieselben, den bestehenden Verordnungen entgegen, zur Weiterbeförderung. Die christliche Geistlichkeit that das Gleiche und hätte sich ohne dieses Hilfsmittel kaum so oft, als damals geschah, in Synoden und Concilien vereinigen können. Der kostbare Unterhalt der kaiserlichen Kasten, der Mutationen wie der Mansionen, sammt der großen Zahl der daselbst in Bereitschaft gehaltenen Thiere, blieb den Provinzen aufgebürdet, und wo diese nicht ausreichten, da hatten Gemeinden und Grundbesitzer die Verpflichtung zur Vorspann, welche mit den Namen der Bereden und Paravereden bezeichnet ward. Darunter begriff man die gewaltsame Verwendung der vorhandenen Perde für den öffentlichen Dienst, wie man sie auch in den persischen Ländern vorfand; die Willkürlichkeit des Verfahrens, die dort aus den Zeiten des Kyros stammte, hatte sich mit den römischen Einrichtungen auf das beste verschmolzen und sich zu dem Grundsage des fortdauernden Beschlages kunstvoll ausgebildet.

In keinem Zweige der Verwaltung zeigt sich die öde Unfruchtbarkeit des damaligen Staatswesens mehr, als in der Anwendung der Postanstalten. Hier drängte sich der ganze Unsegen des ungefügigen Räderwerks in der abschreckendsten Weise zusammen. Man verbrauchte die Kräfte der Städte und Gemeinden; man zernichtete das Mark des Lebens bis in die entferntesten Landschaften, und statt dafür eine schaffende Thätigkeit zurückzugeben, ertödtete man zugleich die Productivität des gesammten Landes.

Der Baumwollenverbrauch in Europa.

Die Baumwollenindustrie ist unendlich viel jünger als die des Flachses, der Wolle, der Seide, und ist doch mächtiger in unserm Jahrhundert geworden als ihre ältern Schwestern, ja sie muß als diejenige bezeichnet werden, welche das Signal zu dem gewaltigen gewerblichen Aufschwung unsers Jahrhunderts gegeben hat, sie ist so zu sagen die industriellste der modernen Industrien. Das Bedürfniß einer größern Masse von Waaren für den offenen Absatz der Colonien führte zuerst in England auf Ersezung der Handarbeit durch Maschinen. Dies eröffnete der Baumwollenfabrikation eine Bahn unerwarteten Fortschritts, in ihr feierte die Mechanik ihre zahlreichsten und glänzendsten Triumphe. Die meisten der Erfindungen, welche heute überall in andern Industrien eingeführt sind, haben ihren Ursprung in den Werkstätten der Baumwollenfabrikation gefunden und dort die Proben ihrer Nützbarkeit abgelegt. Die leichte Flocke der Staude, die noch im Anfang vorigen Jahrhunderts in Amerika nur eine Pflanze war, ist der Stoff geworden, der nach dem Getreide zu dem größten Transport veranlaßt und den Verkehr zwischen den Ver-