

Gama mit der Umfahrung von Afrika nach Indien, Christoph Kolumbus mit der Fahrt nach Bahamas und Fernando de Magallanes mit der Weltumsegelung erschlossen. Die OD-Matrix war weltumspannend geworden.

Mitte des 18. Jahrhunderts wurden erstmals in der Geschichte Bewegungen im Raum großflächig koordiniert. Das Instrument dazu war der von der Post entwickelte «Fahr-Plan». Damit entstand für den Transport von Briefen, Reisenden und Waren ein neues Geschäftsmodell, die «konsequente Berechenbarkeit und Planbarkeit ...», also eine überregionale

Ordnungsstruktur von Raum und Zeit ...»³ In ganz Europa wurden befestigte Straßen gebaut. Es entwickelte sich ein Transportsystem mit Straßen und Stationen, Karten und Wegweisern, das den europäischen Raum systematisch erschloss.

Die OD-Matrix im Landverkehr, bis dahin ein Flickenteppich vorwiegend lokaler Bewegungen, ließ erstmals seit der Römerzeit eine überregionale Struktur erkennen.

1825 trat die Eisenbahn auf die Weltbühne und löste erst einmal einen Schock aus. Die neuen Sinneseindrücke müssen

überwältigend gewesen sein. Zunächst versuchte man, das Neue mit vertrauten Begriffen zu umschreiben. Die Lokomotive war das Dampfross, das fauchend, pfeifend und lärmend mit nie gesehener Geschwindigkeit dahinbrauste und die Postschnecke uralt aussehen ließ. Heinrich Heine beschrieb den «schauerlichen Reiz» des Unbekannten: «... ein unheimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn das Ungeheure geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind. ... Die Eisenbahnen sind wieder solch ein providentielles Ereignis, das der Menschheit einen

neuen Umschwung gibt, das Farbe und Gestalt des Lebens verändert; es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte. ... Sogar die Elementar-begriffe von Raum und Zeit sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt nur noch die Zeit übrig.»⁴

Euphorie vermischte sich mit Angst. Die einen verstanden, dass es nicht nur um die Zukunft des Verkehrs ging, sondern um die Zukunft der Gesellschaft. Für sie war die Eisenbahn eine Chance, die man resolut ergreifen musste. Die anderen warnten vor geistiger Unruhe nach Bahnfahrten, vor

Delirium furiosum, Gehirnschäden, nicht nur bei den Passagieren, sondern auch bei den am Bahndamm winkenden Zuschauern. Der Romantiker Josef von Eichendorf beklagte, «diese Dampffahrten rütteln die Welt, die eigentlich nur noch aus Bahnhöfen besteht, unermüdlich durcheinander wie ein Kaleidoskop, wo die vorüberjagenden Landschaften, ehe man irgendeine Physiognomie erfasst, immer neue Gesichter schneiden».⁵

Die Visionäre setzten sich durch. 1850 betrug die Länge der weltweiten Bahnnetze bereits 39 000 Kilometer, davon 14 000 in