

Und wird einst das griechische Bahnnetz ausgebaut, das Project der Euphratbahn Wahrheit sein, dann werden jene Hauptbahnen zur Vollendung gekommen sein, die Europa braucht. Hamburg, Wien, Salonichi wird die einzige Hauptlinie vielleicht sein, die Europa nach Eisenbahn-Districten abtheilt, und wenn wir allen diesen Linien nachgehen, zumeist jenen, welche die Alpen übersteigen, dann dem Weg folgen, der Wien an die türkischen Bahnen drängt, Philippopol, Saremburg, Adrianopel, endlich Constantinopel mit Hamburg verbindet, so treffen wir auf die Spuren des alten Handelsweges Venedigs und Genuas, auf die Reste, welche die römische Herrschaft in ihren Heerstrassen uns hinterließ.

Was wir hier nicht weiter ausführen können, das kann die Darstellung der Rohproducte, die Europa verarbeitet, und die Bewegung feiner Fabricate, die Asien verzehrt oder die Masse der wohlgefüllten Säcke der Overlandmail, welche heute durch den Mont Cenis-Tunnel gehen, genauer beleuchten.

Fast ein ähnliches Bild, nur einer dem Alterthum fremden Welt angehörig, sehen wir in den Bau der amerikanischen Bahnen. Es lassen sich heute nicht mehr Namen genug finden, die die rasch geschaffenen Bahnen kennzeichnen und von einander scheiden sollen. Aber die Bewegung hat nur ein Ziel. Das reiche Innere der neuen Welt den bevölkerten Küstenstrichen zugänglich zu machen, wie dies zumeist Südamerika zeigt, der Bau der Bahnen in Peru und Brasilien. Die vereinigten Staaten von Amerika, die dieses Ziel fast erreicht und die fernsten Grenzen verbunden haben, drängen jetzt schon die Wege von dort nach Liverpool zu kürzen, ein Ziel, das zumeist die Texas-Pacific Railroad anstrebt, welche von dem Osten Texas über El Paso und Mexico nach Sant Diego führen wird und da nach 440 geographischen Meilen Wegs sich an die Pacific-Railroad von California anschließen wird. Damit ist die Verbindung vom Staate Maine nach St. John gegeben, die den Weg von New-York nach Liverpool um 36 Stunden abkürzt.

Einer ferneren Geschichte bleibt es vielleicht vorbehalten, einst Afrika, so wie Amerika durch die Eisenbahn der Cultur zu erschließen.

### Die Schifffahrt.

Billigkeit und Massenhaftigkeit der Leistung haben die Schifffahrt zu einem Moment des Handels und des Weltverkehrs frühzeitig gemacht und erhalten sie heute noch in diesem. Die Binnenländer sind durch die Fluß-Schifffahrt, die Welttheile durch die See-Schifffahrt einander nahe gebracht worden. Allein es ist natürlich, daß die Fähigkeit eines Landes in dieser Richtung an dem Verkehr und der Culturbewegung sich zu betheiligen, von der Entwicklung seiner Küstenlänge und seines Flußgebietes abhängt. Das hat schon Carl Zachariä in seinen 40 Büchern vom Staate so geistreich beleuchtet, und ist wohl der sicherste Grund für Europas rasche Entwicklung und Culturkraft und trägt wohl auch Nordamerikas wunderbare rasche Culturblüthe. Die Küstenentwicklung der verschiedenen Welttheile ist so entwickelt, daß auf eine Meile Küstenlänge

in Europa . . . . .	38.6	Quadratmeilen	Land
„ Nordamerika . . . . .	58	„	„
„ Australien . . . . .	73	„	„
„ Südamerika . . . . .	95	„	„
„ Asien . . . . .	99	„	„
„ Afrika . . . . .	152	„	„

entfallen.

Dabei hat Europa zahlreiche schiffbare Flüsse, von denen wir

die Wolga	mit 510 Meilen	Laufänge
„ Donau	„ 385	„
den Dnieper	„ 270	„