

In Europa können wir bereits ununterbrochen von Madrid nach Konstantinopel gelangen und von Brindisi in Süditalien bis nach Petersburg. Rußland arbeitet daran, sein Schienennetz von der Wolga bis nach Sibirien auszudehnen. Die Pyrenäen, der Brenner und der Semmering sind schon überschient, der Mont Cenis-Tunnel durchbricht die Westalpen, und seit 1882 ist in einer Länge von zwei Meilen der St. Gotthard untertunnelt.

Der Gotthard-Tunnel gehört zu den größten Wunderwerken der Neuzeit; seine Herstellung hat acht Jahre gedauert und einen Kostenaufwand von etwa 160 Millionen Mark erfordert. Dieser Tunnel, der bei Göschenen in der Schweiz einmündet und bei Airolo in Italien wieder aus dem Schoße des ungeheuren Alpenberges heraustritt, verbindet Deutschland und die Schweiz direkt mit Italien und hat den Verkehr zwischen diesen Ländern bedeutend erhöht. Bevor die Bahnlinie den Tunnel erreicht, führt sie über die kühnsten Brücken, die schäumende Gebirgswasser und Hunderte von Metern tiefe Schluchten überspannen, hinweg, muß sie durch verschiedene Kehrtunnel allmählich die Talstufe ersteigen und in großen Windungen an steilen Felswänden emporklettern. Die Kehrtunnel sind kleinere Tunnel, die in die Talwand eindringen, innerhalb des Berges im Kreise herum stark aufsteigen und hoch oben über dem Mundloche des Tunnels wieder ans Tageslicht treten. Während auf dem so belebten Passe mit seinem weltberühmten Hospize der Wanderer in Licht und Luft der Gletschermwelt tief aufatmet, fausen 860 Meter tief unter seinen Füßen Eisenbahnzüge, von künstlichen Luftströmen begleitet und von elektrischem Licht erleuchtet, an den Nischen vorüber, worin die einsamen Bahnwärter hausen, durch den Riesenberg, dessen Gestein der Gewalt der Bohrmaschine und des Dynamits weichen mußte.

Schon diese europäischen Bahnen erweisen sich als höchst wichtige Abkürzer und Beförderer des Weltverkehrs; doch hat dieser noch mehr durch die großen Eisenbahnen Nordamerikas gewonnen. Seitdem die letzte Schiene der Pacificbahn mit goldenem Nagel auf einer Schwelle von Zedernholz befestigt wurde, sind Ost und West ganz nahegerückt worden. Die Pacificbahn, die über 48 Längengrade reicht, ist ein Kulturband, das den Atlantischen Ozean mit dem Stillen Ozean verbindet, ein Werk, das in seiner Bedeutung für den Weltverkehr höchstens im Suezkanal und in dem Panamakanal seinesgleichen findet. Auf diesem 700 geographische Meilen langen Eisenringe von Newyork bis San Franzisko durchheilt die Lokomotive einen Weg, der größer ist als der von Newyork nach England, in sechs bis sieben Tagen.

Der menschenbeschwerte Dampfzug durchrast die endlos scheinenden Prärien, wo ehemals der Büffel hauste, die dichten Urwälder, in denen der Indianer jagte, übersteigt Höhen von 2500 Metern, wo die Lawinen herniederdonnern und meilenlange Schneedächer zum Schutze errichtet worden