

eignen, denn er ist tatsächlich nach allen Himmelsrichtungen durch scharfe Naturgrenzen abgefordert und selbständig hingestellt: im Norden, Westen und Süden durch das Meer, im Osten durch eine großartige Folge von Wüstensteppen und hohen Gebirgen, wie sie sich in potenziert Form nur in Hochasien wiederfindet. Aber auch als Teil des Gesamtstaates ist das pazifische Küstenland von höchster Wichtigkeit und jetzt dem Ganzen erst die Krone auf, denn es bildet das idealste Abzweckungsfeld nach Westen hin und bietet zugleich die Möglichkeit, den Verkehr auf dem Stillen Ozean in beliebiger Richtung und Ausdehnung zu entfalten. Die Opfer, welche gebracht worden sind, um zur Anknüpfung dieser Perle die Eisenbahn über Gebirge und durch Wüstensteppen zu führen, haben sich tatsächlich schon jetzt glänzend gelohnt und werden in Zukunft noch reichere Erträge liefern.

Im Verhältnis zu dem Westen und zu dem pazifischen Küstenland ist der Osten zu groß und zu mannigfaltig, um ihn nicht in mehrere Unterabteilungen zu zerlegen. Wir stellen deren drei auf: den Nordosten, den Süden und das Mississippiiland, die neben manchen gemeinsamen Eigenschaften wie Reichtum an Wald und Mineralien auch eine Reihe von Besonderheiten aufweisen, allerdings ohne daß die Grenzen so haarscharf gezogen werden könnten, wie dies bei den Hauptteilen der Fall ist, namentlich wenn die Verschiedenheit ganz oder vorzugsweise durch das Klima hervorgerufen wird.

Der Nordosten, welcher mit den Gebieten von Neu-England und der Mittelatlantischen Staaten zusammenfällt, aber auch Abschnitte der beiden Virginien, Marylands und des oberen Ohiobedens mit umfaßt, ist wegen seiner Beschaffenheit für Bodenbau und extensive Viehhaltung in größerem Maßstabe nicht geeignet, bietet aber wegen seines enormen Reichtums an Kohlen und Petroleum und wegen seines ansehnlichen Vorrates an Eisen eine vorzügliche Grundlage für die Entwicklung der Fabrikindustrie und in Verbindung mit seiner havenreichen Küste und der Nähe der Großen Binnenseen die Veranlassung zur mannigfaltigsten Ausgestaltung des Verkehrs. Tatsächlich liegen hier die großen Mittelpunkte für Industrie und Verkehr wie Groß-New York, Philadelphia, Boston und Baltimore, welche den größeren Teil der Beziehungen zum Auslande in sich vereinigen. An der Küste des Nordostens befinden sich auch die ergiebigsten Gewässer für Hochseefischerei.

Von unschätzbarem Werte für die rasche und wirksame Entfaltung des Binnenverkehrs war die Anordnung der sogenannten „schwarzen Metalle“ beieinander und in großer Nähe der Estküste, an der die Einwanderungswellen branden. Mit den schwarzen Metallen konnten vor allem die Eisenbahnen gebaut werden, welche das unerläßliche Menschenmaterial eiligst in das Innere schaffen und dadurch die in vielen Beziehungen bedenkliche Aufstauung an der Küste zwar nicht ganz verhindern, aber doch erheblich abschwächen können. Denkt man sich, daß die Lager von Eisen und Kohle nicht an den Stellen gewesen wären, wo sie sind, so hätte die Binnenbewegung der Einwanderer nach Westen nicht mit der Schnelligkeit vor sich gehen können, wie sie geschehen ist und im Interesse des allgemeinen wirtschaftlichen Fortschrittes unbedingt nötig war. Wohl stand die Wasserstraße der Großen Seen zur Verfügung, aber abgesehen davon, daß sie ursprünglich an manchen Stellen schwierig war, und daß ihre Umgebungen nur zur Hälfte zum Staatskörper der Union gehören, sind ausgedehnte Flächen wie namentlich die Uferländereien des Oberen Sees wegen ihrer felsigen Beschaffenheit zur Aufnahme einer größeren Menschenmenge nicht geeignet. Der Zuzug in das ungemein fruchtbare Land am oberen Mississippi und am Red River des Nordens wäre jedenfalls stark ins Stocken geraten oder vielleicht für längere Zeit ganz ausgeblieben. Denkt man sich andererseits, daß der Zuzug der Einwanderer