

2. Von Lappland (Narvik in Norwegen) über Stockholm bis Trelleborg; dann Dampffähre bis Sahnitz; von hier über Berlin—München—Verona nach Neapel.

3. Archangelsk—Moskau—Halbinsel Krim.

Jenseits des Mittelmeeres finden diese Schienenstränge ihre Fortsetzung in der gegenwärtig allerdings noch nicht vollendeten Transkontinentalbahn Kairo—Kapstadt. Immerhin führt sie von Norden her, abgesehen von der Strecke Assuan—Wadi Halfa, auf welcher noch das Dampfschiff verkehrt, bereits bis Chartum und im Süden des Erdteils von Kapstadt über Kimberley und die Vittoriasfälle bis Brokenhill.

3. Die wichtigsten Meridionalbahnen Asiens sind vorerst die Linien Damaskus—Medina—Mekka und Peking—Hankau.

4. In Australien ist die Durchquerung des Erdteils von Nord nach Süd geplant. Gegenwärtig bestehen hier nur die Strecken Port Darwin—Pine Creek im Norden und Melbourne—Adelaide—Dodenabatta im Süden.

Wasserwege.

I. Seewege und Seeschifffahrt.

1. Geschichte. Bis zum Jahre 1819 befuhren die Meere nur Ruder- und Segelschiffe. Erst seit der Nutzbarmachung des Dampfes für die Schifffahrt durch den Amerikaner Robert Fulton (1807) entwickelte sich die Dampfschifffahrt auf hoher See, besonders dann, als an Stelle der Raddampfer die Schraubendampfer traten. Der ozeanische Verkehr gewann nun ganz bedeutend an Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit. Den neuesten Fortschritt stellen die Turbinendampfer dar. Wie gewaltig die Schnelligkeit im Vergleich zum früheren Schiffsverkehrsverkehr in jüngster Zeit gewachsen ist, erhellt aus folgenden Angaben: Kolumbus erreichte die Bahamainseln nach 70 Tagen, der erste Dampfer „Savannah“ durchfuhr 1819 den Atlantischen Ozean auf der Strecke New York—Liverpool erst in 26 Tagen und heute wird das Atlantische Meer von den modernen Schnelldampfern auf derselben Strecke in 5—6 Tagen gekreuzt¹⁾.

Gewaltig ist auch die Größe der Ozeandampfer gewachsen. So sind die Hauptabmessungen des Schnelldampfers der Hamburg-Amerika-Linie „Kaiserin

¹⁾ Die Geschwindigkeit der Schiffe wird in „Knoten“ gemessen, d. h. in der Anzahl von Seemeilen (1 Seemeile = 1852 m), die in der Stunde zurückgelegt werden. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der modernen Schnelldampfer beträgt 23—24 Knoten (= ebensoviele Seemeilen, rund 42—44 km in der Stunde). Das ist die Geschwindigkeit eines Personenzuges. Freilich ist auch der Kohlenverbrauch der neuesten Schnelldampfer enorm. Der „Kaiser Wilhelm II.“ vom Norddeutschen Lloyd benötigt täglich 672000 kg; seine Funken fassen 5700 Tonnen d. i. 570 Waggons Kohlen. Die bisher schnellsten Fahrten über den Atlantischen Ozean führten der Hamburger Dampfer „Deutschland“ und der Bremer Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ aus, also deutsche Dampfer. Neuens aber ist das „Blaue Band“, das Siegeszeichen der größten Schnelligkeit, an die englischen Dampfer „Lusitania“ und „Mauretania“ übergegangen. Die „Lusitania“ erzielte in der Stunde schon 25,84 Seemeilen. Sie legte die Fahrt von Südirland nach New York bereits in 4 Tagen 11 Stunden und einigen Minuten zurück.