



Hauptdurchgangslinien in Deutschland.

in seiner ganzen Ausdehnung, nämlich die Linien: Paris—Berlin—Petersburg (Nordexpresszug) und Paris—München—Wien—Konstantinopel (Orientexpresszug); dann die Linien Berlin—München—Rom (Nord-Südeexpresszug) und Blißingen (Ostende)—Köln—Gotthard—Genua.

Eine wachsende Bedeutung gewinnen diese Linien durch ihre Anschlüsse im Osten und Südosten. An das russische Bahnetz schließen sich an: 1. die sibirische Überlandbahn mit den Endpunkten Wladiwostok, Dalni und Port Arthur am Stillen Ozean, 2. die Linie Samara—Orenburg—Taschkent, 3. die Transkaspische Bahn mit dem Endpunkte Andischan am Fuße des zentralasiatischen Hochlandes.

Ferner erhält die Orientlinie von Konstantinopel aus ihre Fortsetzung in der Anatolischen Bahn und in der Bagdadbahn, die den Zweck hat, die fruchtreichen Euphrat- und Tigrisländer aufs neue der Kultur zu erschließen und eine neue Umlegung des Weges nach dem vielbegehrten Indien zu bewirken. **Deutschland ist das wichtige Durchgangsland des europäischen Binnenverkehrs.** (Die Deutschen „die Fuhrleute Europas“.)

Nachteile. Die zentrale Lage Deutschlands bringt auch schwere Gefahren mit sich. Die Nachbarstaaten Deutschlands sind zum Teil Militärstaaten ersten Ranges, die mit Mißgunst den wirtschaftlichen und politischen Aufschwung des Reiches verfolgen. In eben diesem Umfange liegt eine stete Gefährdung der politischen und wirtschaftlichen Machtstellung des Reiches. Deutschland bedarf daher zu seinem Schutze sowohl stark bewehrter Grenzen wie auch einer gefährdeten militärischen Macht und politischer Bündnisse. Durch Natur, Geschichte und Verträge ist es am engsten mit Osterreich-Ungarn verknüpft und diese beiden Mächte bilden noch heute im Verein mit Italien den europäischen Dreibund. Diesem gegenüber steht jetzt die sog. **Triple-Entente** (der Dreiverband): Frankreich, Rußland und England.