

Das britische Reich hatte 1814: 2, 1824: 126, 1834: 462, 1844 mit den Marine-Dampfsbooten 1250 Dampfsboote, Deutschland c. 200 zu 15,000 Pferdekraft, wovon c. 60 Seedampfsboote, Frankreich 300 mit 23,000 Pferdekraft, Holland 12 See-, 48 Binnen-Dampfsboote zu 3500, Dänemark 12 mit 850, Schweden 60 mit über 2000 Pferdekraft, Rußland 50, auf den Schweizer Seen 20, Spanien und Portugal 16, Italien?, Griechenland 4, Türkei 10; 90—100 Dampfsboote sind auf dem Mittelmeer beschäftigt. — Rhein, Main, Mosel, Neckar, Donau, Elbe, Weser, Emz, Oder, die Schweizer und schwedischen Seen, Themse, Rhone, Seine werden von Dampfschiffen befahren; Dampfschiffe vermitteln zwischen den bedeutendsten Seestädten, selbst über den Ocean nach andern Erdtheilen hin eine schnelle Verbindung.

g) Kanäle.

§. 57. Erleichterungs- und Beschleunigungsmittel des Binnen-Wasserverkehrs sind die künstlichen Wasserstraßen oder Kanäle, die sich in ganz Europa auf mehr als 2400 Meilen belaufen, von denen auf Rußland 850, auf England 575, Frankreich 492, Belgien 172, Holland 86, Schweden 56, Oesterreich 55, Preußen 54, Holstein 18, Baiern $20\frac{1}{2}$, Hannover $11\frac{1}{2}$, das übrige Deutschland 12, Luxemburg 3 Meilen kommen. Rußland, England, Frankreich, Belgien, Holland, Schweden haben die großartigste Kanalverbindung.

h) Landstraßen und Eisenbahnen.

§. 58. Ein sehr wichtiges Beförderungsmittel des Handels sind die Kunststraßen und die Eisenbahnen; jene haben seit 3 Jahrzehnten wesentliche Verbesserungen und größere Ausdehnung erhalten, diese sind erst seit einigen Jahrzehnten entstanden, seit einem Jahrzehnt mehr und mehr in Europa eingeführt; sie haben die Schranken zwischen Zeit und Raum durchbrochen, und sind das für den leiblichen Verkehr der Menschen mit einander geworden, was die Buchdruckerkunst für den geistigen Verkehr errungen und herbeigeführt hat; sie sind von unberechenbaren Folgen für die Entwicklungsgeschichte des Menschengeschlechts.

An kunstmäßig gebauten Landstraßen besitzt ganz Europa fast 50,000 Meilen; England, Oesterreich, Frankreich, Preußen, Baiern haben in größter Ausdehnung Kunststraßen; in Beziehung auf die Größe ihrer Oberfläche stehen England, Sachsen, Churheffen oben an, hier kommt 1 M. Kunststraße noch auf keine Q. M. Oberfläche; das Verhältniß der Länge der Kunststraßen an und für sich, und in Beziehung auf die Größe oder die Zahl der Q. M., auf welche 1 M. Kunststraße kömmt, ergibt sich aus nachstehender Tabelle; a. bezeichnet die Länge der Kunststraßen überhaupt, b. die Zahl der Q. M. der Oberfläche, auf die 1 M. Kunststraße kömmt.

Britisches Reich	a. 22,451	b. $\frac{1}{2}$	Württemberg	a. 340	b. 1
Oesterreich	„ 10,200	„ $1\frac{1}{2}$	Sachsen	„ 290	„ — 1
Frankreich	„ 9794	„ $1\frac{1}{2}$ ¹⁰⁰	Baden	„ 275	„ 1
Preußen	„ 1750	„ $2\frac{1}{10}$	Churheffen	„ 170	„ — 1
Baiern	„ 1170	„ $1\frac{1}{2}$	Großherz. Hessen	„ 112	„ $1\frac{1}{2}$
Belgien	„ 526	„ 1	Holstein	„ 20	„ $86\frac{1}{2}$
Hannover	„ 406	„ $1\frac{1}{2}$	Schweden	„ 216	„ 37
Holland	„ 360	„ $1\frac{1}{2}$	Rußland	„ 280	„ 364

§. 59. Steingleisbahnen waren schon im Alterthum im Gebrauch, Holz- und Eisenschienenwege wurden schon vielfältig in englischen und deutschen Bergwerken auf geringe Strecken zum leichtern Transport mit Menschen- und Thierkräften benützt, 1804 wurde der erste Dampfswagen auf gewöhnlicher Straße durch den