

Stauenswert ist die Dichte des Eisenbahnnetzes in manchen Ländern. Während in Rußland nur 1 km Bahn auf 100 Geviertkilometer Landfläche kommt, treffen in Deutschland schon $10\frac{1}{2}$ auf denselben Raum, in Sachsen fast 20 und in Belgien sogar über 24 km. Riesengroß sind der Güterumlauf und die Personenbeförderung. 1905 wurden befördert 446 Mill. t und 1300 Mill. Personen (oder 25,7 Milliarden Personen- und 44,6 Milliarden Tonnenkilometer). Gegen diese ungeheure Völker- und Güterwanderung der Gegenwart verschwinden alle Völkerwanderungen der Geschichte.

Ebenso groß ist die Verbilligung der Beförderungskosten. Während man bei der Landfracht um 1830 für eine Tonne und den Kilometer gegen 40 Pf. zu zahlen hatte, ist seit dem Eisenbahnaufschwunge die Fracht immer mehr ermäßigt worden und beträgt jetzt nur etwa 4 bis 5 Pf., für Eisen und Getreide bloß 2, für Kohlen $1\frac{1}{4}$ Pf. Nicht minder gering sind die Kosten der Personenbeförderung, für die je nach der Klasse 2 bis 8 Pf. für den Kilometer berechnet werden.

Wichtig sind für den Verkehr besonders die großen Bahnlinien:

1. Paris — Straßburg — München — Wien — Ofenpest — Belgrad — Konstantinopel, beinahe 3100 km lang. Auf dieser Linie verkehrt der „Orient-Expresszug“ bis Wien täglich und bis Konstantinopel wöchentlich zweimal. Nach Westen setzt sich die Linie über Bordeaux — Madrid nach Lissabon fort.
2. Ostende — Berlin — Petersburg, 2575 km lang. Bis Berlin fährt der „Nord-Express“ täglich, bis Petersburg zweimal wöchentlich. Von Petersburg aus setzt sich diese Linie über Moskau — Samara — Tomsk — Irkutsk — Baikalsee — Strjetensk (am Amu) — Wladivostok bzw. Port Arthur oder Dalni fort.
3. Ostende — Wien — Konstantinopel, 2776 km, bis Wien täglich, bis Konstantinopel wöchentlich einmal.

Die Vereinststaaten haben vier „Überlandbahnen“ (Pazifikbahnen), Kanada eine, Südamerika auch eine (von Buenos-Aires bis Valparaiso). Wichtig sind noch die Kap — Kairobahn, die Bagdadbahn, die Mekka-
bahn, die allerdings noch nicht vollendet sind.

In gleicher Weise ist der Postverkehr nicht bloß gewachsen sondern auch immer billiger geworden. Noch um 1840 kostete ein Brief von Frankfurt a. M. nach Berlin 8 Silbergroschen, während heutzutage (seit 1868) ein einfacher Brief bis zu 20 g Gewicht in ganz Deutschland und Österreich-Ungarn nur 10 Pf. und im Weltpostvereinsgebiet bloß 20 Pf. Porto kostet. Am wertvollsten aber für das heutige Geschäfts- und Erwerbsleben ist die Schnelligkeit, die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit des Postverkehrs, der den Brief, den Paket, den Postanweisungs- und Telegramm- und Fernsprecherverkehr umfaßt und ein unentbehrliches Glied in der Kette des heutigen Wirtschaftslebens bildet.