

tion der bulgarischen Gerichte unterstellt werden, was der Aufhebung der Kapitulationen für solche Fälle gleichkäme. Bekanntlich werden gemischte Rechtsfälle zwischen Bulgaren und Fremden schon jetzt durch die bulgarischen Tribunale abgehandelt. Art. 1 des österreichisch-ungarisch-bulgarischen Handelsvertrages konzidierte nun implicite diese Forderung, indem es die Behandlung auf gleichem Fufse der beiderseitigen Unterthanen statuierte. Dieses Zugeständnis ist ein blofs platonisches geblieben; denn man wufste es, auf Grund der parallel mit England, später mit anderen Mächten geführten Verhandlungen, in Wien und wohl auch in Sofia, dafs keine andere Macht in die virtuelle Beseitigung der Kapitulationen einwilligen wird, wobei die neuen Verbündeten Bulgariens, Rußland und Frankreich, am entschiedensten dagegen waren. Formell bleibt es also bei dem status quo; da aber die Kompetenzgrenze manchmal schwer zu ziehen ist, könnte es geschehen, dafs man jene nicht in Kraft getretene Vertragsklausel in praxi anzuwenden versuchen wolle. Das wäre, angesichts der Zustände bei den bulgarischen Gerichten, der Anfang vom Ende für die Fremden, welche ohnehin mit dem Neid der heimischen Konkurrenten und der seitens der Presse gegen sie geführten Agitationen zu kämpfen haben.“

verdichten, wie dies etwa in der Gegend des Ruhrkohlengebietes an der rheinisch-westfälischen Grenze der Fall ist. Allerdings giebt es wohl keine Gegend der Erde, wo sich der Eisenbahnverkehr auf einem verhältnismäfsig geringen Umkreis so konzentriert wie eben dort, und das ist nicht zum wenigsten mit die Ursache, dafs das Deutsche Reich eine hervorragende Stelle unter den Ländern hinsichtlich der Länge seiner Bahnlinsen einnimmt. Es kommen in Deutschland nämlich auf 100 km<sup>2</sup> Fläche 8½ km Bahnlänge, und die Quadratur des betreffenden Vierecks auf unserer Karte ergiebt, dafs dies schon ein ganz nettes Netz darstellt im Vergleich zu der betreffenden Einzeichnung der meisten übrigen Länder, von denen Rußland, natürlich immer im Verhältnis zu seiner Gröfse, am geringsten mit Bahnen gesegnet ist, denn auf 100 km<sup>2</sup> kommt dort nur eine Bahnstrecke von ¼ km, also auf ein russisches Gebiet von der Gröfse der Niederlande nur eine Strecke etwa von 200 km, während die Niederlande selbst mehr als 13mal so viel Bahnlänge aufweisen. Selbst Bulgarien, Serbien, die Türkei, Griechenland und gar Schweden und Norwegen, wo dem Bahnbau doch sehr natürliche Grenzen durch mächtige Gebirge und hohe Breitgrade gesetzt, sind wesentlich besser in dieser Hinsicht gestellt. Das dichteste Bahnnetz zeigt der Industriestaat

Belgien mit 18 km auf 100 km<sup>2</sup>, ihm folgt Luxemburg mit einem Kilometer weniger, dann folgt Großbritannien, das bereits ganze 8 km auf die erwähnte Fläche weniger zählt als Belgien, dann die Niederlande und als fünfter Deutschland mit etwa halb so dichtem Netz wie Belgien. Die Schweiz steht mit ihm in dieser Hinsicht fast auf ziemlich gleicher Stufe, Frankreich zeigt auch noch ein leidlich anständiges Netz mit 7 km auf die 100 km<sup>2</sup>; dann aber wird das Netz in den übrigen Staaten merklich dünner. Nach Italien folgt Österreich. Spanien steht mit Rumänien an Bahnreichtum — oder Bahnmangel — auf einer Stufe und wird sogar noch von Portugal und Griechenland übertroffen. Da die Eisenbahnen nun den wichtigsten Faktor für das Verkehrsleben ergeben, aber auch als Träger und Verbreiter der Kultur zu gelten haben, so lassen sich mancherlei Schlüsse aus diesen Verhältnissen ziehen. Ähnlich wie mit den Eisenbahnen ist's mit dem Telegraphen. In beiden Verkehrsmitteln, was die Länge der Linien anbelangt, steht Deutschland an der Spitze aller europäischen Staaten, obgleich England 10 Jahre früher mit dem Bau der Eisenbahnen begonnen hat, nämlich 1825. Spanien erhielt seine erste Eisenbahn 1848, die Schweiz hatte sich erst ein Jahr zuvor diesen Genufs geleistet, im gleichen Jahre wie Dänemark, und in Ser-

### Die Länge der Eisenbahn- und Telegraphen-Linien in den europäischen Staaten.

Mit Tabelle nach Prof. Hickmann. Nachdruck verboten.

Die Welt am Ende des neunzehnten Jahrhunderts steht im Zeichen des Verkehrs! — Dieser Ausspruch des deutschen Kaisers findet eine treffende Illustration in der nachfolgenden vergleichenden Tabelle über die Länge der vorhandenen öffentlichen Eisenbahn- und Telegraphenlinien der europäischen Staaten.

Wenn man die Verkehrskarten Europas betrachtet und das Netz jener schwarzen Linien verfolgt, welche die Eisenbahnen darstellen, so empfängt man unwillkürlich den Eindruck, dafs es dort recht betriebsam zugehe, wo diese Linien sich zu einem engmaschigen Netz

