

Die Staats-Eisenbahn über den Semmering, nämlich von Gloggnitz bis Mürzzuschlag.

(Karte XXVIII.)

Da, wo die große Alpenkette des mittleren Europa's ihre äußersten Warten gegen Norden erhebt und als Grenzwehr das deutsche Land von Slaven und Magyaren scheidet, ist, seit die Geschichte jene Strecken mit Menschen bevölkert und dieselben in feste Staaten verbunden hat, der letzte Uebergang gewesen, auf welchem Deutsch- und Welschland zusammen verkehren, wenn man auch nicht so unmittelbar in die hesperischen Gefilde hinabsteigt, als wie bei den Gefilden des Simplon und Splügen, des Wormser Jochs und des Brenner. Obgleich bei der frühern politischen Reife und Civilisation des westlichen Deutschlands, sowie bei der commerciellen Blüthe der schwäbischen und fränkischen Reichsstädte der Verkehr vorzugsweise auf den Straßen durch die Schweiz und Tirol mit Venedig, dem damaligen Emporium des Welthandels, unterhalten wurde, so blieb doch für das ganze östliche und nordöstliche Deutschland der Weg durch Steiermark und Krain direct an das Adriatische Meer der nächste und natürlichste. Dieser Weg mußte um so belebter und gesuchter werden, je mehr die Cultur nach Osten vordrang, bisher rohe, halbnomadische Völker zu producirenden und consumirenden machte und dadurch dem Handel für Aus- und Einfuhr die Wege öffnete. Hatte auch die Auffindung des Seewegs nach Ostindien und die Entdeckung Amerika's der Republik des St. Marcus die europäische Bedeutung entzogen, so boten doch immer die Küsten des Mittelmeeres und die daran grenzenden Länder des Orients dem Handel und der Schifffahrt ein reiches Gebiet. Viele Handelsartikel konnten nur dort aufgefunden werden und die tiefe Bucht der Adria war für deren Vermittelung in die Binnenländer ein zu natürlich und nothwendig angewiesener Weg, als daß er jemals ganz verloren gehen konnte. Venedig hat diesen Handel bis an sein Ende fortgeführt, wenn er auch nur ein matter Abglanz vergangener Größe war. Allein erst unserm Jahrhundert ist es vorbehalten, die Pforten des Orients in ganzer Breite wieder zu öffnen und die Verbindungen des Alterthums und Mittelalters in neues befruchtendes Leben zurückzurufen. Das südöstliche Europa erwacht allmählig aus seiner Lethargie, die Macht des Islams ist zu einem Schattenbilde herabgesunken und sein Verschwinden von dem angemessenen Boden ist unvermeidlich, wenn er sich als unfähig für europäische Civilisation erweisen sollte. Die orientalische Frage ist mehr als eine Frage der Cabinete, sie ist eine culturhistorische der Völker und darum interessirt sie nicht nur Oesterreich, sondern zugleich die deutsche Gesamtnation. Wenn selbst England, dieser mächtigste der europäischen Handelsstaaten, bereits seit einer Reihe von Jahren dem östlichen Verkehr und Waarenzug eine mehr als gewöhnliche Aufmerksamkeit zuwendet und in Anbahnung neuer und Wiedereröffnung alter Wege bemerkenswerthe Anstrengungen macht, so darf dieser Fingerzeig am wenigsten von den Ländern übersehen werden, die ihrer natürlichen Lage und Richtung nach näher und directer bei der Herstellung des