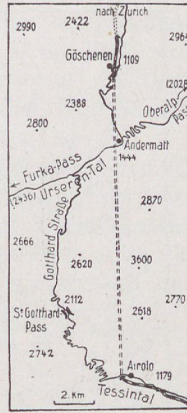


← 139. Ausschnitt aus der Bahnlinie Waldshut a. Rhein—Tuttlingen a. d. Donau. Die Bahn, die die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau überschreitet, zeigt, wie selbst Mittelgebirgsbahnen die Geländehindernisse oft durch kühne Bauten, große Schleifen, Tunnel und Kehrtunnel (südl. der Höhe 640) überwinden müssen.

#### 140. Der Gotthardt-tunnel. →

Da der Tunnel den Gebirgsstock in gerader Linie und in einer Höhe von 1108—1179 m, also rund 1000 m unter dem Scheitelpunkt der Gotthardstraße durchsetzt, ist er als Basistunnel anzusprechen.



schaft und Zivilisation zu erschließen. Das gilt auch von Amerika. Dasjenige Land, das sich dort dieses Kulturbringers zuerst und in großzügigster Weise bediente, ist die Union. Das Bahnnetz der Vereinigten Staaten ist heute nicht nur das größte Amerikas, sondern der ganzen Welt, es übertrifft an Dichte mit 4,3 km auf 100 qkm das europäische (3,5 km). Dabei ist naturgemäß die Dichte im alten, wirtschaftlich viel weiter entwickelten Osten um ein Vielfaches größer als im jungen Westen. Die umstehende Karte läßt deutlich erkennen, wie etwa der 100. Längenkreis, der auch in bezug auf die natürlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Union eine wichtige Grenzlinie ist, die beiden Eisenbahngebiete scharf voneinander scheidet. Sie zeigt ferner, wie das östliche Bahnnetz im Bereich der Großen Seen durch den natürlichen Reichtum ihrer Uferländer und durch die vielfachen Möglichkeiten der Verbindung des Landverkehrs mit dem Wassertransport eines großartigen Binnenschiffahrtsgebietes (vgl. auch S. 189 ff.) eine auffallende Verdichtung erfährt, innerhalb deren Chicago das größte Eisenbahnzentrum nicht nur der Vereinigten Staaten, sondern vielleicht der Erde ist.

Wenn die Gesamtlänge des Bahnnetzes der Union in den letzten Jahren dieselbe geblieben oder sogar zeitweise wenig zurückgegangen ist, so erklärt sich das daraus, daß infolge des Zusammenschlusses einzelner Eisenbahngesellschaften oder Gruppen von solchen die im Wettbewerb parallellaufenden Doppellinien nach der Vereinigung zum Teil beseitigt wurden.

Die Hauptlinien des vereinsstaatlichen Bahnnetzes sind die großen ostwestlichen Durchgangslinien der Pazifikbahnen. Sie versinnbildlichen am deutlichsten das rastlose Vordringen der Besiedelung und der wirtschaftlichen Entwicklung nach dem fernen Westen und kennzeichnen den ostwestlichen Verlauf der Hauptverkehrsachse der Union, der sich aus dem Bedürfnis erklärt, die Ränder beider Ozeane miteinander zu verbinden. Dieses Bedürfnis hat bis heute neun solcher Transkontinentalbahnen entstehen lassen, die namentlich im Osten vielfach untereinander verbunden sind. Ihre