
van het land. De kern van de natie zal bepalend zijn voor de manier waarop een land zich zal gaan ontwikkelen in de toekomst. In dit verband schuwde Kuyper het doen van stellige uitspraken over de toekomst niet, zoals blijkt uit het voorbeeld van de Krim: de toekomst van de Krim is alleen mogelijk 'door volledige Russificatie', zo schreef hij.³⁸

Cruciaal in zijn betogen over de ontwikkeling en toekomst van landen was de status van de spoorwegen. De spoorwegen gebruikte Kuyper als een 'metafoor' voor de moderniteit. Hij mat de mate van ontwikkeling in een land met de graadmeter van het spoorwegennet. Kuyper reisde veel per trein, waardoor hij heel nauwkeurig kon schrijven over de spoorwegen in een land. De status van de spoorwegen was voor Kuyper een beeldbepalende factor in de waardering van 's lands ontwikkeling. Kuyper constateerde dat de aanleg van spoorwegen meerdere redenen had, en op verschillende terreinen kansen bood. Zo zag hij in Syrië en Klein-Azië dat de spoorwegen economische kansen boden, omdat goederen gemakkelijk getransporteerd konden worden vanuit de rurale gebieden naar de havens of handelssteden. Ook waren er religieuze en politieke belangen bij de spoorwegen: het Ottomaanse rijk legde een spoorlijn aan tussen Damascus en Mekka om de bedevaart te bevorderen en te stroomlijnen. In Spanje zag Kuyper het samenbindende karakter van infrastructuur in het algemeen en spoorwegen in het bijzonder. Regio's die voorheen gescheiden optrokken, kregen door de treinverbindingen unieke kansen om duurzame contacten aan te knopen.³⁹ Ook op andere terreinen van de infrastructuur waardeerde Kuyper ontwikkeling, zoals spreekt uit de beschrijving die hij geeft van het Suezkanaal in Egypte. Hij sprak zijn bewondering uit voor de betekenis van het Suezkanaal voor de internationale handel en scheepvaart. Belangrijk is zijn refereren aan Europese investeerders bij de aanleg van spoorwegen en waterwegen. Zo noemde Kuyper de Britse en Franse ondersteuning bij het bouwen van waterwerken in en rond de Nijl in Egypte en Soedan.⁴⁰

Kuyper bleef echter in zijn beschrijving van de infrastructuur van landen dicht bij de aard van dat land: dit is duidelijk zichtbaar in Marokko. Toen Kuyper tussen havenstad Tanger naar residentie-stad Fez reisde, moest hij dat te paard doen. Het ontbreken van deugdelijke straatwegen paste voor Kuyper echter bij de volksaard van Marokko, zoals blijkt uit zijn observatie: 'Ze [de Marrokkaan] neemt tijd om te overleggen en te beraden en weegt en wikt dan bij haar schriftelijk antwoord elke letter.'⁴¹ De infrastructuur van Marokko droeg eraan bij dat het leven in Marokko langzaam blijft voortgaan, geheel naar de aard van het volk.

³⁸ Ibidem, I, p. 114.

³⁹ Ibidem, II, pp. 424-425.

⁴⁰ Ibidem, I, p. 57.

⁴¹ Ibidem, II, p. 387.