

Ueberwindung des zähesten Widerstandes, zu einem Einströmen materieller Elemente der europäischen Cultur in den äussersten Osten der Alten Welt. Ist auch die geistige Cultur China's ein unübersteigliches Bollwerk, welches die Assimilation zwischen Orient und Occident wahrscheinlich für immer unmöglich machen wird, so befindet sich doch das Reich des fernen Ostens an der Schwelle einer Phase grösserer innerer Umgestaltung als es jemals vorher erfahren hat.

Nur insofern diese neue Cultur zu der Entwicklung der materiellen Hilfsquellen des Landes führen wird, kann sie bestimmend für die Anlage des transcontinentalen Schienenweges wirken. Was China dem letzteren gegenwärtig bieten kann, dürfte für sich allein nicht hinreichend sein um ihn in's Leben zu rufen. Denn der Bedarf dieses Landes an den in unbegrenzter Menge dargebotenen europäischen Producten ist im Verhältniss zu einer so grossen Unternehmung unbedeutend, und die westlichen Länder beziehen von dort wesentlich solche Waaren, welche im Vergleich zu ihrem Werth wenig Raum in Anspruch nehmen und geringes Gewicht haben. Allerdings haben ähnliche Verhältnisse bei den zwar weniger bedeutenden, aber doch auch grossartigen Schienenverbindungen obgewaltet, welche die Vereinigten Staaten zwischen der Ost- und Westküste ihres Ländergebietes hergestellt haben. Denn hier steht dem stark producirenden und consumirenden Osten der nicht nur in diesen beiden Functionen, sondern auch in Hinsicht auf Bevölkerungszahl weit untergeordnete Westen gegenüber. Von diesen Gesichtspunkten betrachtet standen die Grundlagen erheblich hinter denen zurück, auf welche ein chinesisches-europäisches Eisenbahnproject sich stützen könnte, wenn nur die Handelsstatistik der Gegenwart maassgebend wäre. Allein in Nord-America konnten die Kosten des Unternehmens wenigstens zum Theil durch den Werth der an den Schienenweg grenzenden Ländereien gedeckt werden, welche der Staat zur Hälfte den Erbauern schenkte. Es konnte also gewissermaassen der Boden selbst eine kostenfreie Eisenbahn erwachsen lassen, und wie von selbst entstehen neue transcontinentale Linien, indem jede, auch bei geringem Verkehr, ihren Erbauern unmittelbar einen die Kosten zum grossen Theil compensirenden Gewinn bringt. Derartige Erleichterungen sind in Inner-Asien nicht geboten. Es entfällt also hier ein wesentliches und ausserordentlich wirksames Moment, welches dort vorhanden ist. Bei der transasiatischen Eisenbahn kommt es, abgesehen von strategischen Rücksichten, denen von Staats wegen Opfer gebracht werden können, ausschliesslich darauf an, was die beiden mit einander zu verbindenden Ländergebiete einander für materielle Vortheile gewähren, und in wie weit die zwischengelegenen Gegenden theils selbst gewinnen, theils Gewinn bringen können.

Materielle Grundlagen einer transcontinentalen Eisenbahnverbindung. — Gegenwärtig sind Thee und Seide die Hauptproducte, welche China auf den Weltmarkt bringt. Sie sind Bedürfnisse geworden, deren die civilisirte Welt des Westens nicht mehr entbehren kann. Ihre Productionsgebiete haben sich zwar über die Grenzen ihres Stammlandes, China, hinaus erweitert; aber dennoch erscheint dieses als der geeignetste und ausdehnungsfähigste Boden für die Massenerzeugung dieser hervorragenden Handelsgegenstände. Da beide im süd-