

die Ausbeutung kommt, soweit es die Versorgung der Bevölkerung mit Brennmaterial betrifft, in der Regel nur kleinen, um die einzelnen Gruben gelegenen Districten zu gute; erst die auf ihr beruhende Eisengewinnung gibt ihr Bedeutung für grössere Theile des Reiches¹⁾.

An einigen für die Vertheilung auf Wasserwegen, oder für den Betrieb der neugegründeten Arsenale günstig gelegenen Orten kann man jetzt an eine erweiterte Ausbeutung der Steinkohle durch Einführung besserer Methoden des Abbaues denken, wie dies in der That für das kleine Kohlenfeld von *Kai-ping*²⁾ eingeleitet worden ist. In den grossen Kohlenfeldern von Shansi würde durch das gleiche Vorgehen nichts gewonnen werden. Wo man die metrische Tonne der besten in grossen Blöcken gebrochenen Steinkohle auf den Gruben für 60 Pfennig und darunter verkauft³⁾, da kann die Einführung besserer Abbaumethoden keinen Nutzen bringen; denn die umwohnende Bevölkerung bezahlt in ihrem Brennmaterial wesentlich die Kosten des Transportes⁴⁾; eine vermehrte Production würde daher das Absatzgebiet nicht zu erweitern vermögen. Eben so wenig ist die Einführung neuer, auf der Anwendung von Dampfkraft beruhender Industrien in diesen Kohlenfeldern zu erwarten, so lange der unvollkommene Bestand der Communicationsmittel fort dauert. Hier werden der Bau von Eisenbahnen, die Vermehrung der Kohlenförderung, die Erweiterung der Eisenwerke und die Einführung neuer Industrien Hand in Hand mit einander gehen.

Die genannten in China schlummernden Factoren einer ausserordentlichen industriellen Production sind hinreichend, um die sichere Voraussicht zu begründen, dass mit ihrer allmäligen Erweckung das Bedürfniss einer Eisenbahnverbindung mit Europa sich herausstellen wird, wie andererseits schon jetzt das Verlangen gerechtfertigt ist, den Manufacturen und sonstigen Erzeugnissen Russlands einen leichten Weg nach China durch Central-Asien hindurch zu verschaffen.

Die Ausführung eines solchen Projectes muss sich jedoch naturgemäss entwickeln, und dies kann nur geschehen indem die Eisenbahnnetze von Westen und Osten einander entgegenwachsen, um schliesslich durch eine Linie von nicht mehr allzu bedeutender Länge verbunden zu werden. Von Westen her ist diese Ausdehnung der Schienenwege gegen Osten in kräftigem Entstehen. Die Hereinziehung von Semipalatinsk und Taschkent in das russische Eisenbahnnetz dürfte sich in nicht allzu ferner Zeit vollziehen⁵⁾.

1) Wo die Steinkohle zu Lande transportirt wird, erreicht sie schon in der Entfernung von 300 *li* (90 geogr. oder 22 $\frac{1}{2}$ deutschen Meilen) von den Gruben einen Preis, welcher ihren Gebrauch unmöglich macht.

2) S. oben SS. 285 ff.

3) S. z. B. oben SS. 417, 420, 430.

4) S. Beispiele davon oben SS. 430, 444.

5) Ich kann in Betreff dieser zukünftigen Ausdehnung des russischen Eisenbahnnetzes nach Turan, der voraussichtlichen Art der Entwicklung der Linien in diesem Land und der Ausstrahlung transcontinentalen Linien von der dort zu erwartenden grossen »Ringbahn« auf die von grossen Gesichtspunkten getragene, sehr eingehende und klare Darstellung meines Freundes FERDINAND VON HOCHSTETTER in seinem Werk: *Asien, seine Zukunftsbahnen und seine Kohlenschätze* (Wien 1876) verweisen. Auch das hier angedeutete Project einer Eisenbahnlinie von Semipalatinsk nach China, welches an dieser Stelle wesentlich mit Bezug auf die Rolle von Hsi-ngan-fu erörtert werden soll, ist dort bereits eingehend