

Die Fortführung von diesen Punkten nach Central-Asien würde strategisch von Wichtigkeit sein, commerciell aber wahrscheinlich nicht hinreichenden Vortheil bieten, und es würden sich kaum die Capitalisten finden, welche den Bau eines Schienenweges in das heutige China unternehmen würden.

Entwicklung eines Eisenbahnnetzes in China. — Auch von China aus müssen erst die Schienenwege nach Westen hin wachsen, ehe an eine transcontinentale Fortsetzung zu denken ist. Noch besteht keine Eisenbahn in China, nachdem diejenige von Shanghai nach Wu-sung zerstört worden ist. Aber der Anfang der fortschrittlichen Bewegung ist, wie mit wachsender Sicherheit angenommen werden darf, nicht fern. Er wird in dem Bedürfniss, Tiën-tsin mit Peking und die Gruben von Kai-ping mit Tiën-tsin zu verbinden, gegeben sein, und der nächste Schritt dürfte die Verbindung der Hauptstadt mit einem im Winter eisfreien Hafen sein, wie wir schon an einer anderen Stelle ausgeführt haben<sup>1)</sup>. Die Vorurtheile gegen Neuerungen sind in dem Reich der Mitte sehr stark; aber hat man einmal damit gebrochen, so können sie als überwunden gelten. Betreffs der Telegraphenlinien hat sich der Uebergang von hartnäckigem Sträuben zu der Einführung derselben schnell vollzogen. Ein Gleiches steht hinsichtlich der Eisenbahnen bevor. Ausser dem Kampf gegen den Aberglauben der Störung der als *Föng-shui* bezeichneten Geister gilt es hier, dieselbe Befürchtung vor wirthschaftlichen Calamitäten zu überwinden, welche zur Zeit der Einführung der Eisenbahnen in Europa ausgesprochen wurde. Wie es hier der Fall gewesen ist, so wird auch in China die Erfahrung ein schneller Lehrmeister sein. Die Zahl derjenigen, welche ihren Lebensunterhalt durch den Frachtverkehr auf den grossen Strassen erwerben, ist ausserordentlich gross, und vollkommen erklärlich ist daher die Besorgniss der Regierung, dass grosse Zahlen von Menschen erwerbsunfähig werden würden. Nur die thatsächliche Erfahrung kann es als ein Ergebniss der Anlage von Eisenbahnen erweisen, dass nicht allein die früheren Frachtbeförderer ihre Beschäftigung nicht verlieren, sondern dass durch die Schaffung zahlreicher neuer Absatzpunkte entlang den eisernen Linien der Localverkehr eine Steigerung erfährt, welche für diesen Erwerbszweig eine grössere Menge von Personen erforderlich macht, als ihm vorher zugewandt waren. Dieser Vortheil gilt nicht für die Schifffahrt, und doch ist die gleiche und in diesem Fall vollkommen gerechtfertigte Befürchtung, dass durch Einführung der Dampfschifffahrt Hunderttausende, die sich mit dem Verkehr auf kleinen Fahrzeugen beschäftigten, ihren Erwerb verlieren würden, nicht mächtig genug gewesen um die staatliche Begünstigung der Dampfschifffahrt zu verhindern,

---

behandelt. Ich selbst habe auf die Bedeutung dieser Linie zuerst in meinem *Letter on the provinces of Honan and Shansi* (Shanghai 1870, p. 12) und *Letter on the provinces of Chili, Shansi etc.* (Shanghai 1872, p. 37—38) hingewiesen. Da in den folgenden Jahren Projecte transsibirischer Linien über Kiachta nach Peking aufgestellt und in öffentlichen Blättern discutirt wurden, so folgte ich der an mich ergangenen Aufforderung, die Vortheile der Linie über Hami in einer Sitzung der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin auseinanderzusetzen. Ein Auszug des Vortrages (*Ueber den natürlichsten Weg einer Eisenbahnverbindung zwischen China und Europa*) findet sich in den Verhandlungen d. Gesellsch. f. Erdk. zu Berlin, I (1874), p. 115—126.

1) S. oben SS. 265—266.