

führung erfahren werden, jedenfalls kann es nicht ausbleiben, dass von dem Augenblick an, in welchem die Anlage von Eisenbahnen in China fortzuschreiten beginnt, die Verbindung der ersten, die Grosse Ebene durchschneidenden Linien mit Hsi-ngan-fu als ein Hauptziel der weiteren Entwicklung angestrebt werden wird.

Natürliche Entwicklung zwischen Semipalatinsk und Hsi-ngan-fu. — Das Gegeneinanderwachsen der Eisenbahnnetze in den beiden grossen, mit einander zu verbindenden Ländergebieten, von Westen her gegen *Semipalatinsk* und von Osten her gegen *Hsi-ngan-fu*, welches wir als Hauptbedingung des trans-continentalen Schienenweges dargestellt haben, ist nach unseren Erörterungen der mit Nothwendigkeit vorgeschriebene Gang der Entwicklung. Aber so wichtig auch beide Orte als Handelsstationen sein oder werden mögen, niemals werden sie die Endpunkte der Schienencommunicationen von Westen und Osten her bilden. Die physischen Verhältnisse der weiten Einsenkungen am oberen Irtysh und Uliungur, und dann weiter am Südrand der dsungarischen Mulde hin, sind zu einfach¹⁾, als dass Russland nicht in dieser Richtung die zur Beherrschung eines grossen Theiles von Central-Asien überaus wichtige Strasse bis *Urumtsi* oder *Barkul* mit Schienen belegen sollte; denn dies würde die politische Unterjochung und commercielle Ausnutzung des ganzen Landes zwischen Tiën-shan und Altai zur unmittelbaren Folge haben. China hingegen kann mit Hsi-ngan-fu nicht abschliessen. Der Schlüssel zur Beherrschung von Central-Asien ist, wie sich in der historischen Uebersicht wiederholt gezeigt hat, die Yümönn-Passage mit ihren Städten Liang-tshóu-fu, Kan-tshóu-fu und Su-tshóu und ihrem Abschluss an dem Mauerthor Kia-yü-kwan²⁾.

So sind von beiden Seiten her, von Westen wie von Osten, die natürlichen und in allen geschichtlichen Zeiten eingeschlagenen Hauptwege des Verkehrs zugleich die wichtigsten strategischen Linien. Gegen einander gerichtet, können sie nur streben, sich zu verbinden. Die östliche Linie verlängert sich naturgemäss gegen die werthvolle Oase *Sha-tshóu* und von dort aus nach *Hami*. Genaue Untersuchungen müssen lehren, an welcher Stelle die Ueberschreitung des Tiën-shan am zweckmässigsten stattfinden wird. Auch hier wird vielleicht die Linie den ältesten Bewegungen des Handels und der Völker folgen und von *Turfan* nach *Urumtsi* gehen, wenn nicht weiter östlich ein bequemerer Uebergang gefunden werden sollte.

Sollte es China gelingen, im steten Grenzkampf mit Russland die Herrschaft über die Länder im Süden des Tiën-shan zu halten, so würde es seine Hauptstütze gegen diese Macht in der Eisenbahnlinie Hami-Barkul haben. Ohne die drohende Stellung jener Macht würde die Schienenverbindung von Peking nach dem Thor Kia-yü-kwan und der Stadt Sha-tshóu genügen, um das gesammte Tarym-Becken

1) S. Bd. I, SS. 37—38 und 201.

2) S. Bd. I, SS. 37, 267, und zahlreiche Stellen im historischen Theil.