

in Botmässigkeit zu halten. Aber wenn vor der Vollendung dieser Verbindung die dsungarische Eisenbahn nach der Südseite des Tiën-shan verlängert sein sollte, so dürfte dem Staat, welcher dieses erreicht, die Herrschaft über das Tarym-Becken von selbst zufallen.

Die Handelsinteressen werden, unabhängig von diesen veränderlichen politischen Constellationen, ihren festgezeichneten Pfad gehen und den Anschluss der einander entgegenstrebenden Ausläufer der Eisenbahnnetze verlangen. Er wird China und Russland und allen zwischengelegenen Gegenden zu gute kommen. Der östlichste Knotenpunkt, an welchem die Producte aus allen Theilen von China zusammenströmen können, wird Hsi-ngan-fu sein; der nächstfolgende ist in Hami oder Turfan gegeben. Denn an dem Punkt, von welchem aus die Bahn den Tiën-shan überschreitet, werden sich die Karawanenwege nach dem Tarym-Becken, bis Yarkand und Khotan hin, anschliessen, welche sich im Lauf fernerer Zeit vielleicht auch in Schienenwege verwandeln werden. Irgend ein Ort im Norden des Tiën-shan wird andere, ausgedehnte, aber weit weniger wichtige Regionen versorgen, und unterhalb des Zaisan-See's dürfte ein westlicher Knotenpunkt zu erwarten sein, da hier die trans-centralasiatische Bahn sich mit derjenigen vereinigen wird, welche die Oasengebiete am Ostrand der aralokaspischen Niederung unter einander zu verbinden bestimmt ist.

So werden sich strategische, politische und Handels-Interessen vereinigen, um das im Westen bestehende und das im Osten zu erwartende Netz von Eisenbahnen nach dem Inneren von Asien hin, und zwar von jeder Seite her entlang Einer von der Natur vorgeschriebenen Linie, wachsen zu lassen. Beide Linien folgen uralten Bahnen, auf denen Völker wanderten, Heeresmassen zogen und der Handel sich bewegte. Einmal in der Geschichte bestand eine Handelsstrasse durch den ganzen Continent, vom chinesischen Meer bis zum Schwarzen Meer. Venetianische Kaufleute zogen auf ihr von einem Endpunkt zum anderen. Wenn wir die östlichste Strecke von Hankóu bis Hang-tshóu-fu und die westliche Abzweigung über Ili nach Tana am Schwarzen Meer ausnehmen, so fällt diese von PEGOLOTTI beschriebene Strasse mit dem Weg zusammen, dessen sichere Bestimmung es ist, China und Europa durch einen Schienenstrang zu verbinden.

Vergleich mit anderen Linien. — Man hat an eine Eisenbahnverbindung zwischen diesen Endpunkten auf anderen Wegen gedacht. Herr MEYSSEL und der russische Oberst Herr VON BOGDANOWITSCH, welche sich mit dem Problem beschäftigt haben, halten sich an die den heutigen Kaufleuten am besten bekannte Verbindung von Russland mit China über Irkutsk und schlagen vor, die vielbetretene Strasse mit Schienen zu belegen¹⁾. Der Weg würde also von Katharinenburg über Omsk, Tomsk und Krasnoyarsk nach Irkutsk führen. MEYSSEL proponirt den directen Weg von hier über Kiachta, Urga und Kalgan, BOGDANOWITSCH einen

1) S. Näheres bei HOCHSTETTER a. a. O. p. 111 ff.