

östlicheren über Tschita, Khailar und Dolonnoor, nach Peking. Diese Linie (es kommt auf die Abweichung im Osten nicht an) hat weder von russischer, noch von chinesischer Seite eine strategische Bedeutung, welche in günstigem Verhältniss zu ihrer Länge und den Kosten ihrer Ausführung stehen würde; denn von dem dünnbevölkerten Sibirien drohen Russland keine Gefahren, und die östliche Mongolei wird von China mit den jetzigen Mitteln vollkommen in Schach gehalten. Die Bahn würde grösstentheils durch beinahe menschenleere Gegenden führen, und die Abzweigungen des Handels von ihren Stationen aus würden von geringer Bedeutung sein. Von Sibirien könnte sie zwar solche Producte, welche wegen des ungünstigen Verhältnisses des Rauminhaltes zum Werth die jetzige verhältnissmässig kostspielige Fracht nicht vertragen, nach Westen bringen; allein diese werden zukünftig am billigsten auf den Wasserwegen verfrachtet werden, deren Herstellung in der ganzen Länge von Tjumen bis Irkutzk im Werke ist. Die Bahn würde auf ihrer gesammten sibirischen Strecke, und dann bis südlich von Kiachta, über viele grosse Flüsse zu führen haben und im Winter bedeutender Verschneigung ausgesetzt sein. Dazu kommt, dass entlang der ganzen Linie nicht ein einziger Ort liegt, von dem ein nennenswerthes Vorkommen von Steinkohle bekannt ist, bis sie die Grosse Mauer von China überschreitet.

Dass hier eine nicht unwichtige Handelsstrasse durch längere Zeit bestanden hat, ist nur eine Folge der politischen Lage gewesen, indem die Linie von Kiachta nach Kalgan die kürzeste Verbindung zwischen dem russischen Territorium und dem eigentlichen China herstellte. Der Karawanenverkehr durch die östliche Mongolei war gut organisirt, keinerlei Gefahren ausgesetzt und sehr billig, während auf der Strasse von Kiachta nach Russland so ausgezeichnete Einrichtungen für einen schnellen und im Verhältniss zu der grossen Entfernung sehr wenig kostspieligen Frachtverkehr bestanden, wie es deren kaum auf anderen gleich ausgedehnten Landverbindungswegen vor Einführung der Eisenbahnen gab. Es hat nicht an Stimmen gefehlt, welche vorschlugen, die Entfernung abzukürzen, da man über Kwéi-hwatschöng und Kobdo, oder über Hsi-ngan-fu und Hami den Thee mit geringeren Kosten nach Russland bringen könne. Dem ersten Weg stand der Umstand entgegen, dass in Kalgan Agenten russischer Handelshäuser aus Irkutzk etablirt waren, welche ein mühsam erworbenes Monopol des Theehandels besaßen, während der zweite wegen des weiten, den Russen unbekanntes und zu manchen Zeiten mit Gefahren besetzt gewesenen Weges durch Central-Asien nie versucht worden ist.

Bei der Anlage einer Eisenbahn nach China würden diejenigen Gesichtspunkte, welche bisher zu Gunsten des Weges über Kiachta gesprochen haben, ebenfalls gelten, wenn Russland seine sibirischen Besitzungen bereits mit einem Schienenstrang durchzogen hätte, oder die Ausführung eines solchen in sicherer Aussicht stände. Selbst dann würde daneben aus strategischen, und von Seiten China's auch aus commerciellen Rücksichten das vorher dargestellte Gegeneinanderstreben der beiden Eisenbahnnetze auf dem uralten centralasiatischen Verkehrsweg stattfinden. Aber Angesichts der dünnen Bevölkerung Sibiriens, ihrer wenig gefahr-