

bringenden Stellung und der Möglichkeit, den wichtigeren Theil des Landes mit Dampfschiffen zu durchfahren, wird wahrscheinlich das Project einer Eisenbahn nach Irkutzk und dem Amur auf lange Zeit hinaus unausgeführt bleiben.

Jede Erwägung voraussichtlicher naturgemässer Entwicklung führt, von welcher Seite man das Problem betrachten mag, immer auf den Weg über Hsi-ngan-fu und Hami zurück. Er bietet aber auch, was Handelserleichterung, technische Ausführbarkeit und Betriebsbedingungen betrifft, grosse Vortheile im Vergleich mit jedem anderen Weg. Da weiter südlich keiner im Bereich der Wahl liegt, so ist der Vergleich nur mit den genannten nördlichen Linien zu machen. Vor Allem ist der bezeichnete Weg die kürzeste Linie zwischen dem eigentlichen Russland und China; er erreicht dieses Land an einem Handelscentrum, welches von gleicher Wichtigkeit für den Nordosten, den Südosten und den Südwesten China's ist, und kann von hier bis in das Herz aller Verkehrsbewegungen des Reiches, welches an der Stelle der Einmündung des Han in den Yangtze liegt, fortgeführt werden, während Peking ein excentrisch gelegener Punkt sein würde. Die centralasiatische Bahn würde ferner vom Klima im höchsten Maass begünstigt sein, da sie weder von Schnee noch von heftigen Regen zu leiden haben würde. Im Gegensatz zu den zahlreichen Strömen Sibiriens ist hier, mit Ausnahme des oberen Hwang-hö, von Hsi-ngan-fu bis nach Semipalatinsk nicht ein einziger grosser Fluss zu überbrücken. Terrainschwierigkeiten würden an einigen Stellen bestehen; so besonders bei dem Anstieg aus dem Thalbecken des Wéi nach dem Plateau von Kansu, dann vielleicht auch streckenweise zwischen Lan-tshóu-fu und Liang-tshóu-fu, und endlich bei dem Uebergang über den Tiën-shan. Aber ihnen stehen nicht nur die allgemeinen Vortheile gerade dieses Schienenweges für China und für Russland und die Eröffnung grosser Handelsgebiete in Central-Asien gegenüber; die Linie bietet noch einen anderen Vortheil, welchen, wie es scheint, keine andere, die sich irgendwo auf der Erde in gleicher Länge construiren liesse, in ähnlicher Weise zu bieten vermöchte. Es scheint nämlich, dass sie nur selten auf grössere Strecken durch Gebiete führen würde, welche keine Steinkohle besitzen. Es wurde mir in Hsi-ngan-fu berichtet, dass auf den meisten Stationen von Lan-tshóu-fu bis Hami, und dann wieder auf der Nordseite des Tiën-shan, Steinkohle als Brennmaterial verwendet werde. Da nun gegenwärtig eine Entfernung von mehr als 300 *li* von irgend einer Grube die Benutzung der Steinkohle aus ökonomischen Gründen unmöglich macht, so muss in Central-Asien die productive Steinkohlenformation eine weite Verbreitung haben. Auf der Südseite des Tiën-shan soll keine Kohle vorkommen, und es scheint, dass gerade die oben angedeutete Linie die Lagerstätten in ihrer Gesamtausdehnung durchziehen würde.

Nur ein Theil des Weges bietet eine Schwierigkeit, mit welcher noch kaum eine der bestehenden Eisenbahnen zu kämpfen hat. Es ist dies die dreitägige Strecke südlich von Hami, welche stellenweise durch Gebiete fliegenden Sandes führt. Man wird mit diesem Element im nordwestlichen Africa und im turanischen Becken zu kämpfen haben, und voraussichtlich werden Mittel zu seiner Bewältigung gefunden