



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"

Russische Kolonisation in Asien

Rohrbach, Paul

Berlin, 1900

urn:nbn:de:gbv:46:1-14823

3/

Abteilung Berlin-Charlottenburg

der Deutschen Kolonial-Gesellschaft.

Verhandlungen 1900/01.

Heft 3. 1899/1900

Lic. Dr. Paul Rohrbach. ✓

Russische
Kolonisation in Asien.

Vortrag,

gehalten in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen
Kolonial-Gesellschaft.

Berlin 1900.

Verlag von Dietrich Reimer
(Ernst Vohsen).

K 317

Der Vorstand der Abteilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonialgesellschaft setzt sich zusammen aus den Herren:

Der I. Vorsitzende: Prinz von Arenberg, M. d. R. u. d. A.-H.
Der stellvertretende Vorsitzende: von Ammon, Geheimer Bergrat,
vortragender Rat im Ministerium für Handel und Gewerbe.
Der II. stellvertretende Vorsitzende: Kontre-Admiral z.D. Strauch.
Der Schriftführer: Emil Selberg.
Der stellvertretende Schriftführer: Konsul Wallich.
Der Schatzmeister: Direktor Riecken.
Der stellvertretende Schatzmeister: Arthur Schmidt-Lorenzen.
Bormann, Geh. Ober-Reg.-Rat z. D.
Fritz Friedländer.
Dr. Hammacher, M. d. R. u. d. A.-H.
Dr. Herzog, Staatssekretär a. D., Excellenz.
Imberg, Rechtsanwalt.
G. Kollm, Ingenieur-Hauptmann a. D.
Kraetke, Direktor im Reichspostamt.
Jul. Pintsch, Kommerzienrat.
Dr. Schön, Hilfsarbeiter im Kaiserl. Gesundheitsamt.
Simons, Major.
W. Staudt.
Stücklen, Fabrikbesitzer.
Ernst Vohsen, Konsul a. D.
Volkens, Professor.

Zur Erwerbung der Mitgliedschaft der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft wolle man sich an den Schriftführer Herrn Emil Selberg, Berlin W., Wilhelmstrasse 68, wenden, der das Weitere veranlasst.

Der Jahresbeitrag beträgt minimal M. 9.—.

Sämtliche Mitglieder erhalten die 52 mal im Jahre erscheinende Deutsche Kolonialzeitung und haben das Recht zur Teilnahme an allen Vorträgen und Veranstaltungen der Abteilung.



Russische
Kolonisation in Asien.

Vortrag

von

Lic. Dr. Paul Rohrbach.



Russische

Der nachstehende Vortrag von Lic. Dr. Paul Rohrbach wurde am 28. Mai 1900 in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonialgesellschaft gehalten:

Meine hochverehrten Damen und Herren!

Durch die Natur der Dinge ist es für die russische Macht, die sich nach Asien hin ausdehnt, eine Notwendigkeit, dass an drei Stellen des Kontinents verstärkte Interessenzentren entstehen. Das erste dieser Zentren liegt im vorderen Mittelasien in einer Landschaft, die man kurzweg als Turkestan bezeichnen kann, und zwar das westliche Turkestan. Das östliche Turkestan ist chinesisch. Mit einem glücklichen Ausdruck, den der Major Graf York von Wartenburg vom grossen Generalstabe gefunden hat, ist das Vordringen der Russen in Mittelasien bezeichnet worden als die Jagd nach einer Grenze. In früheren Zeiten ist ernsthaft doch nicht davon die Rede gewesen, die russische Grenze in Mittelasien so weit namentlich nach Süden auszudehnen, wie es jetzt geschehen ist. Kühne Pläne und hochfliegende Projekte sind von einzelnen Leuten gefasst worden; Gegenstand ernster Politik ist dergleichen kaum gewesen. Aber Russland entbehrt nach dieser Richtung hin der natürlichen Grenzen. Der Zustand beständiger Unsicherheit im Kampf mit den nomadischen und räuberischen muhammedanischen Völkern in Mittelasien brachte es mit Naturnotwendigkeit mit sich, dass man immer weiter ging, um die Grenze überhaupt zu sichern. Bereits in den sechziger Jahren konnte man mit Sicherheit absehen, dass dieses Vordringen nicht eher zum Stehen

kommen würde, als bis die Russen festere politische Gebilde, als es die mittelasiatischen Räuberstämme und Räuberchanate waren, erreicht hatten: Persien, Afghanistan, das englische Einflussgebiet am Hindukusch. So ist es in der That auch gekommen. Es gehört nicht hierher, auszuführen, in wie geschickter und erfolgreicher Weise bei der endgiltigen Festsetzung der Grenze sowohl gegenüber Persien als auch gegenüber Afghanistan von den Russen verfahren worden ist.

In dieses Kapitel der Sicherung der Grenze gegen die mittelasiatischen Raubstaaten und Raubstämme gehört auch ursprünglich die Erbauung der transkaspischen Eisenbahn. Die transkaspische Eisenbahn ist bekanntlich erbaut worden auf Verlangen des Generals Skobelev, der mit der Niederwerfung der turkmenischen Stämme in Transkaspien beauftragt war und erklärte: Das kann ich mit Sicherheit nicht machen, wenn ich nicht wenigstens bis in die Nähe von Geok-Tepe eine Eisenbahn bekomme. Die Eisenbahn wurde ihm bewilligt, und die Unterwerfung der Turkmenen gelang vollständig.

Nun stand man nach der Niederwerfung der Turkmenen vor der Frage: was soll aus der mittelasiatischen Bahn werden? Es gab gewichtige Stimmen, die gegen die Fortführung waren, weil man zunächst nicht recht wusste, wohin man eigentlich mit ihr sollte. Die gegenteilige Ansicht drang durch; die Bahn wurde durchgeführt bis an den Oxus, dann weiter nach Buchara und Samarkand. Jetzt ist sie bis nahe an die chinesische Grenze nach Andidschan, mit einer nördlichen Zweiglinie nach Taschkent, weitergebaut worden. Nach Süden hat sie eine Zweiglinie bis zur afghanischen Grenze erhalten und ist neuerdings aus der Verwaltung des Kriegsministeriums in die Verwaltung der Zivilbehörden übergegangen, heisst auch jetzt nicht mehr transkaspische, sondern mittelasiatische Eisenbahn.

Diese transkaspische oder mittelasiatische Bahn hat nun in wirtschaftlicher Beziehung eine Folge gehabt, von der sich die ersten Erbauer wenig haben träumen lassen. Noch

unabhängig von dem Bahnbau verdankte man den Anregungen des genialen Generalgouverneurs von Turkestan, General Kaufmann, dass im Lande Versuche mit der Förderung der Baumwollenkultur gemacht wurden. Als bald zeigte sich erstens, dass dieser Anbau einschlug, und zweitens, dass die transkaspische Bahn, wenn sie bis in die eigentlichen Baumwollengebiete verlängert würde (das ist Andidschan, der jetzige östliche Endpunkt in der Landschaft Ferghana), für den Baumwollenbau und Baumwolllexport von der allergrössten Bedeutung sein würde.

Bekanntlich rangiert Russland unter den Baumwolle verbrauchenden Staaten an einer der ersten Stellen, allerdings noch in erheblichem Abstände von England, aber ziemlich gleich mit Deutschland. Russland ist mit Bezug auf seine äusserst hoch entwickelte und enorme Werte repräsentierende Baumwollenindustrie in derselben Lage wie wir, dass es seine gesamten Rohstoffe aus Amerika und Egypten über See beziehen muss. Jetzt ist Aussicht vorhanden, ich will nicht sagen, den gesamten Baumwollenbedarf der russischen Industrie in Turkestan zu erzeugen — das würde etwas zu optimistisch sein, namentlich für die sehr hohen und feinen Sorten —; aber man wird doch in einem Jahrzehnt in Turkestan so weit sein, dass für den Fall eines wirklichen Ausbleibens der überseeischen Baumwollenzufuhr keine verderbliche, vernichtende Krisis über die russische Baumwollenindustrie hereinbricht. Was das bedeuten will, wird man ermessen, wenn man sich an die Folgen des amerikanischen Sezessionskrieges in den sechziger Jahren für die englische, deutsche, überhaupt für die europäische Industrie erinnert. Es ist also ein ganz unvergleichlicher wirtschaftlicher Vorteil, den sich Russland durch seine Position in Mittelasien und die mittelasiatische Bahn sichert.

Die mittelasiatische Baumwollenkultur ist abhängig von zwei Faktoren. Der eine ist das Wasser, der andere sind die Arbeitskräfte. Es regnet in Mittelasien nicht so viel, dass man irgendwelche nennenswerten Kulturen auf den Regen-

fall bauen könnte, sondern es muss künstlich bewässert werden. Ich kann an dieser Stelle nicht das eigentümliche Irrigationssystem der Eingeborenen genauer beschreiben; es steht von Alters her in Uebung, ist in seiner Art ganz vortrefflich angelegt und erdacht, funktioniert jedenfalls sehr gut und kann, wenn europäische Nivellierung, überhaupt europäische Technik hinzukommen, noch vervollkommen werden. Es ist Wasser genug vorhanden wegen der grossen Menge der von den hohen Schnee tragenden Gebirgen gespeisten Rinnsale. Namentlich die Landschaft Ferghana, ein altes Seebecken, heute ein kesselähnliches Thal von mächtigen Dimensionen, ist für die künstliche Irrigation mit fliessendem Wasser über die Felder hin ausgezeichnet geeignet. Auch der Syr Darja, der Oxus, der Sarefschan und einige andere Flüsse sind für die Bewässerung zu gebrauchen. Allerdings, wenn man den Oxus und den Syr in den Dienst der Bewässerung stellen will, gehören dazu gewaltige Kapitalien. Man muss gleich ein ganzes Fürstentum durch ein System von Kanälen erschliessen, sonst lohnt es nicht. Im ganzen ist Land genügend da, um die Baumwollenkultur noch weit auszudehnen; es hat sich auch gezeigt, dass die höheren amerikanischen und ägyptischen Sorten sich gut akklimatisieren lassen.

Dazu kommt, dass die Eingeborenen, die sich mit dem Anbau wesentlich beschäftigen, in der Stadt wie auf dem Lande ein vortrefflicher Schlag sind. Man nennt sie Sarten. Dieser Ausdruck bezeichnet keine Nationalität, sondern bedeutet ansässige Leute, die entweder in der Stadt ein Gewerbe oder auf dem Lande irgend eine Kultur treiben. Die Sarten sind grossenteils iranischen Stammes, Verwandte der alten Perser, zum Teil aber auch turanische Turkmenen usbekischer Herkunft. Sie haben keineswegs einerlei Sprache. Ein Teil spricht türkische, ein Teil iranische Mundarten; aber sowohl die türkischen wie die iranischen Sarten sind fleissige Bebauer des Bodens.

Die Baumwollenkultur in Mittelasien ist uralte. Daher sind die Leute anstellig und begreifen ausgezeichnet, was es

bedeutet, wenn man ihnen besseren Samen giebt, mit dem sie mehr erzeugen, mehr pflanzen und viel mehr Geld verdienen können. So ist also dort diese Sache in einer höchst gedeihlichen Entwicklung.

Freilich kommt hinzu, dass die Russen es ausgezeichnet verstehen, mit diesen muhammedanischen Eingeborenen umzugehen — ein sehr wichtiges und langes Kapitel. Es wird einem das klar, wenn man die Art und Weise der Russen mit der Art der Engländer vergleicht. Ich bin selbst auf der mittelasiatischen Bahn gefahren. Man hat dort besondere Wagen für die Eingeborenen konstruiert, da sie eine andere Art zu sitzen haben, als die Europäer, und es für sie eine Tortur sein würde, einige Male 24 Stunden lang auf einer Sitzbank zu sitzen. Sie haben Pritschen, je zwei übereinander, auf denen sie nach asiatischer Sitte mit untergeschlagenen Beinen kauern. Diese Sitzgelegenheit benutzen auch Russen niederen Standes! Man kann die Beobachtung machen, dass Eingeborene und Russen, namentlich die gemeinen Soldaten, die einfachen Bauern und Ansiedler, der Regierungsgewalt, repräsentiert durch das Beamtentum, ganz gleich gegenüberstehen. Es ist dort kein Unterschied der Kaste, kein Unterschied der Rasse zu merken. Der Russe tritt in Mittelasien nicht auf als ein kraft seiner Rasse, seines Blutes, seiner Zugehörigkeit zu einem weissen europäischen Volke besser berechtigter Mensch, sondern er ist ein Unterthan des einen absoluten Herrschers so gut wie der Eingeborene. Dadurch verliert die russische Herrschaft in Turkestan sehr viel von dem Stachel, den jede Fremdherrschaft hat, — nicht alles, aber doch viel. Es bleibt immer das bestehen, dass eine fremde ungläubige Macht über rechtgläubige Muhammedaner, Bekenner des Propheten, herrscht, und das wird schwer empfunden. Solche religiöse Motive haben auch kürzlich zu einem Krawall in Ferghana geführt, der aber keinen bedenklichen Umfang erreichte und nicht schwer zu unterdrücken war.

Fassen wir alles zusammen, so finden wir erstens ein

für Baumwollenkultur seit Alters passendes Land, zweitens eine geeignete eingeborene Bevölkerung und drittens eine rationelle Behandlung der Eingeborenen. Was dagegen als ein ungünstiges und erschwerendes Moment in Betracht kommt, das ist der Mangel an Unternehmungsgeist und Kapital in der russischen Gesellschaft. Der russische Kapitalist getraut sich noch nicht recht, ist noch nicht gewohnt, sein Geld in solche Unternehmungen in der Ferne, in Mittel-asien, zu stecken. Läge Turkestan in der unmittelbaren Einflusssphäre einer westeuropäischen kapitalkräftigen Gesellschaft, so würde man ohne Frage heute dort noch viel weiter sein.

Die Anwendung der russischen Erfolge auf das, was wir in der Türkei planen, liegt natürlich ausserordentlich nahe. Wir werden ja nicht in der Lage sein, die anatolische und die Bagdadbahn durch ein Gebiet vorzutreiben, das uns gehört, wie Turkestan den Russen; aber wir werden, wenn wir weiter nach Nordsyrien und in die Tigrislandschaften, nach Mossul und Erbil, kommen, auf Gebiete treffen, die z. B. für den Baumwollenbau mindestens ebenso geeignet sind wie Turkestan, und wir werden dort auch eine Bevölkerung finden, die, richtig behandelt, fähig ist, dasselbe zu leisten, was die Sarten in Turkestan leisten. Vielleicht werden wir dann dasselbe erleben, was jetzt die russische Industrie erlebt: dass sie erstens einen grossen Teil ihrer Baumwolle aus Turkestan beziehen kann, und dass sie zweitens mit dem Gelde, das sie dafür dorthin schickt, die Eingeborenen zu kaufkräftigen Abnehmern der russischen Manufakturzeugnisse macht. Ein Teil des russischen Geldes für Baumwolle fliesst nicht nach Amerika, sondern zu den eigenen Unterthanen in Mittelasien; daher erfolgt ein ziemlich rasches Steigen der dort ansässigen, Landbau und Baumwollenkultur treibenden Bevölkerung, und damit eine Hebung der Steuerkraft und der gesamten Ertragsfähigkeit des Landes.

Auf unsere Verhältnisse übertragen, müssen wir hoffen, dass die Dinge in der Türkei für uns einmal ähnlich liegen

werden und dass wir dort einmal, sagen wir, die Hälfte unseres Baumwollenbedarfes durch die Eingeborenen produzieren werden. Haben wir erst die Eisenbahn, auf der wir die Baumwolle verfrachten können, so wird das Geld aus Deutschland dorthin fließen statt nach Amerika und Egypten, und jene unsere zukünftigen Lieferanten für Baumwolle werden kaufkräftig werden für die Erzeugnisse unserer Industrie. Das ist die Entwicklung der Dinge, wie sie, wenn nicht Störendes, Hinderndes dazwischen tritt, nach Analogie der russischen Verhältnisse für uns in der Türkei, sobald die Bagdadbahn vorgeschritten ist, zu erwarten steht.

Das zweite Zentrum, wohin sich naturgemäss eine stärkere Aktion der russischen Macht gerichtet hat und noch richtet, liegt in Ostasien. Man muss es durchaus aussprechen und bekennen, dass — wenigstens soweit es für den in das politische Getriebe nicht Eingeweihten erkennbar ist — die russische Regierung unter allen kontinentalen europäischen Mächten die erste gewesen ist, welche die ganz unvergleichliche Wichtigkeit Ostasiens für das Leben der europäischen Grossstaaten erkannte. Das Siegel darauf war der Befehl zur Erbauung der transsibirischen Eisenbahn.

Bis dahin, wo die Schilka, der linke Quellfluss des Amur, schiffbar wird, ist die Eisenbahn fertig, d. h., man kann in Berlin oder sonstwo in Europa einsteigen, kann bis zur Schilka fahren, dort einen Dampfer besteigen und zu Schiff Chabarowka am unteren Amur erreichen; von dort bis Wladiwostok am Stillen Ozean besteht wieder Eisenbahn. Es ist also in den Sommermonaten, wenn der Amur offen ist, schon jetzt eine Dampfstrecke über Land von Lissabon bis zum Stillen Ozean vorhanden. Die Zeit, die man benötigt, um von Berlin bis Wladiwostok zu kommen, unter Einschaltung des Dampferverkehrs auf dem Amur, würde etwa 20—22 Tage betragen, was eine grosse Differenz zu Gunsten des Landweges gegenüber dem Seewege nach Ostasien bedeutet. Es ist daher zu erwarten, dass der Post- und Personenschnellverkehr wenigstens nach den nördlicheren

Häfen Ostasiens in den Sommermonaten schon in diesem Jahre über Russland und die sibirische Pacificbahn geleitet wird.

Ich setze nun weiter als bekannt voraus, dass die eigentliche Amurstrecke der Bahn nicht ausgebaut wird, sondern dass statt dessen die Strecke quer durch die Mandschurei im Bau begriffen ist, mit einem geraden Arm nach Wladiwostok und mit einem südwärts heruntergehenden nach Port Arthur. Welches ist nun die unmittelbar praktische Bedeutung dieser Bahn? Zunächst dieses, dass, wenn der russische Kaiser irgend einer beliebigen Truppenmenge befiehlt, sich nach Ostasien in Marsch zu setzen, keine Macht der Welt diese Armee früher aufhalten kann, als bis sie da steht, wo der Zar sie einstweilen haben will, sagen wir z. B. in Peking. Keine europäische Macht, selbst England nicht mit seiner kolossalen Flotte, ist im stande, auch nur annähernd mit dieser Fähigkeit Russlands, militärische Macht in Ostasien zu entfalten, zu konkurrieren.

Was bedeutet die Bahn weiter? Sie bedeutet, dass alles Land nördlich vom Gelben Meer Russland anheimfällt — nicht sofort in dem Sinne, als ob nun im nächsten oder übernächsten Jahr die russische Fahne überall gehisst und etwa die Mandschurei samt Tschili in Russland inkorporiert werden würden; dass gewiss nicht! Aber für die Zukunft kann eine solche Entwicklung doch nicht hintangehalten werden, und es ist nur eine Frage der Zeit, wann die Gebiete nördlich vom Gelben Meer — Peking eingeschlossen — so oder so russisch werden. Das will gegenüber China noch nicht so sehr viel besagen. Peking hat in China eine ganz exzentrische, periphere Stellung; der natürliche Schwerpunkt des Landes liegt gar nicht da; er liegt viel weiter nach Süden. Immerhin ist es einstweilen die politische Hauptstadt und der Mittelpunkt einer sehr bevölkerten Provinz.

Ueber die Bevölkerungsverhältnisse der Mandschurei existieren keine zuverlässigen Angaben; sie schwanken zwischen 9 und 25 Millionen. Nehmen wir daraus einen gewissen mittleren Durchschnitt, sagen wir 15—20 Millionen, und sehen

wir vorläufig von dem Gebiet um Peking selbst vollständig ab, so wird man leicht ermessen, was auch nur die eine Thatsache bedeutet, dass ein Gebiet mit soundsoviel Millionen Menschen durch die Bahn — politisch will ich zunächst noch nicht sagen, aber militärisch und wirtschaftlich ohne Frage — in vollständige Abhängigkeit von Russland gelangt. Es ist nicht so sehr bekannt, dass gegenwärtig in der Mandchurei an russischen Truppen ein volles Armeekorps steht — auf „chinesischem“ Gebiet! —, und zwar längs der Flusslinien und längs der projektierten Eisenbahn, eingeschlossen den Kriegshafen von Port Arthur.

Den vorläufigen Schlussstein für diese Politik der Expansion in Ostasien hat Russland dadurch gelegt, dass es einen mächtigen Kriegshafen in Port Arthur schafft, und dass es eine neue Handelsstadt in grossem Stile auf derselben Halbinsel, auf der Port Arthur liegt, erbaut, Dalnij. Diese Stadt Dalnij soll einmal der beherrschende Handelsmittelpunkt auf der ganzen Nordseite des Gelben Meeres werden, soll also für die russische Einfluss- und Interessensphäre dasselbe werden, was Tsintau für uns werden soll und Hongkong für die Engländer ist.

Wie sehr sich Russlands Chancen durch die Erbauung der Bahn verbessert haben, mögen Sie aus der einen Thatsache entnehmen, dass man bis jetzt noch nicht imstande ist, im russischen Amurgebiet so viel Getreide zu produzieren, dass die Bevölkerung und das Militär, das dort steht, mit dem Korn, das an Ort und Stelle wächst, ernährt werden können, sondern das Getreide muss aus San Franzisko und aus Japan, z. T. auch aus China gebracht werden. Nehmen wir den Fall einer kriegerischen Verwicklung in Ostasien, welche Verpflegungsschwierigkeiten für die bedeutenden russischen Truppenmengen würden sich ergeben, zumal wenn sich die Sache etwas in die Länge zieht, — angenommen, die Eisenbahn existierte nicht!

Dergleichen wird Ihnen beweisen, dass die Erbauung der Bahn allein unter diesem Gesichtspunkte eine absolute

Notwendigkeit war. Direkt ausgelöst worden ist der Entschluss durch die Einsicht in die rapide Entwicklung und entschlossene grosspolitische Stellungnahme Japans. Als man in Russland keinen Zweifel mehr daran hegte, dass Japan willens und stark genug sei, als ostasiatische Grossmacht aufzutreten, durfte Russland mit der Erbauung der Bahn nicht mehr zögern. Natürlich hat man das nicht gleich aller Welt gesagt, und es ist jetzt merkwürdig zu lesen, was für Einwendungen und Möglichkeiten in der Presse und in der Oeffentlichkeit vorgebracht wurden, als man mit dem Bahnbau begann: Die Bahn liege viel zu nahe an der chinesischen Grenze, sei also militärisch zu unsicher, sie würde sich nie rentieren u. dgl. m. Niemand aber kam auf den Gedanken, dass Russland dieses Werk aus keinem anderen Grunde baue, als um für den Zeitpunkt, wann es aller Welt aufgegangen sein würde, dass in Ostasien ein Gravitationszentrum wirtschaftlicher und politischer Interessen von unvergleichlichem Gewicht für alle Staaten liegt, die überhaupt noch auf Grossmachtsstellung reflektieren wollen, gerüstet zu sein, und in unwidersprechlicher Weise hier seine Hand mit anlegen, als bestimmende Macht mit auftreten zu können. In der That ist das durch diesen Bahnbau in der glänzendsten Weise gesichert.

Weiter hat man gesagt: Diese Bahn führt durch ein menschenleeres, unproduktives und zu keiner Produktivität zu bringendes Gebiet, durch Sibirien. Bis zu einem gewissen Grade ist es richtig, dass Sibirien in der That zwischen Russland und Ostasien etwas Aehnliches bedeutet wie die turkmenische Wüste zwischen Russland und Mittelasien: ein räumliches Hindernis von gewaltiger Ausdehnung, das überwunden werden muss und nur durch eine Eisenbahn überwunden werden kann.

Es ist meiner Ueberzeugung nach fraglich, ob man für Sibirien einen grossen Menschenzuwachs, eine grosse Getreideproduktion u. dgl. erwarten darf. Es kommt freilich darauf an, was man in das Wort „gross“ hineinlegen will.

Sibirien hat jetzt etwa 5 Millionen Einwohner; sagen wir: diese Zahl kann sich verdoppeln, sagen wir: sie kann sich verdreifachen. Damit wäre aber das Maximum erreicht, und zwar aus folgendem Grunde: in Sibirien kann Ackerbau nur in ganz extensiver Weise betrieben werden, d. h. nicht mit künstlicher Düngung, nicht mit teuren Maschinen, nicht mit Drainage und ähnlichen Elementen einer hohen agrarischen Kultur. Wenn man dies berücksichtigt, und wenn man ferner berücksichtigt, dass Sibirien nicht schwarze Erde hat — was man dort schwarze Erde nennt, ist ganz etwas Anderes, als was in Zentral- und Ostrussland so heisst —, und wenn man weiter berücksichtigt, dass die Zone, in der es soviel frostfreie Tage im Jahre giebt, dass Getreide, Roggen, Weizen zum Reifen gelangen, sehr schmal ist, so ist nicht zu erwarten, dass Sibirien eine sehr grosse Menge russischer Auswanderer aufnehmen und viel Getreide auf den Weltmarkt liefern wird.

Dagegen wird sich ein Strich relativ dichter Besiedelung längs der Bahn durch Sibirien hinziehen. Was jetzt bereits entstanden ist, Welch eine Menge Menschen sich dort hingezogen hat, was für neue Städte, obgleich sie offiziell als Städte kaum bekannt sind, ja kaum einen Namen haben, aus der Erde geschossen sind, das erinnert vollständig an die Erscheinungen bei der Erbauung der grossen amerikanischen Pacificbahn durch den Kontinent, wo man die Bahn auch durch die Wüste vortrieb und die Städte längs der Bahn wie die Pilze emporwuchsen. Kein Mensch hat das anzunehmen gewagt. Die ganze Kalkulierung der Eisenbahneinnahmen, des Verkehrs hat damit nicht gerechnet, und jetzt ist die Güterbewegung der sibirischen Bahn bereits so stark, dass man mit dem vorhandenen Material sie nicht mehr bewältigt.

Es ist meine Absicht, mich im Laufe dieses Jahres durch Turkestan und Sibirien nach Ostasien zu begeben. Ich hoffe, wenn ich zurück bin, im Anfang des nächsten Jahres, Ihnen, meine verehrten Damen und Herren, Weiteres und Näheres aus eigener Anschauung über diese Dinge vortragen zu können.

Nun zu dem dritten Punkt! Wenn Sie die gewaltige Ländermasse auf der Karte ansehen, die russisch ist, selbst in Betracht gezogen, dass Sibirien nur mit einem Teil seines scheinbaren Gewichtes wirklich wiegt, so wird Ihnen sofort klar werden, dass ein Territorium, welches sich von der deutsch-österreichischen Grenze bis an den Stillen Ozean, bis ans Eismeer, bis ins iranische Hochland und bis zum Pamir-plateau erstreckt, unmöglich ohne Ausgang nach Süden bleiben kann. Der nördliche Ausgang kommt wenig in Betracht. Die Eismeerhäfen, der Ob und der Jenissei sind nicht absolut wertlos; es ist ziemlich viel Baumaterial für die Bahn durch das karische Meer über den Jenissei herangebracht worden; aber eine grosse Güter- und Handelsbewegung kann über diese Häfen nicht stattfinden. Es muss also nach einem Ausgang nach Süden gesucht werden, und dieser Ausgang kann ohne kriegerische Verwickelungen nur durch Persien erfolgen. Das türkische Reich ist ein viel zu fest gefügtes und geschlossenes politisches Gebilde, als dass es sich gefallen lassen könnte, dass zwei europäische Mächte, Deutschland und Russland, einen Schienenstrang von solcher Wichtigkeit mitten durch sein Gebiet durchtreiben. Ueber Afghanistan würde die Sache mit grosser Wahrscheinlichkeit zu einem Konflikt mit England führen, ausserdem gehört bereits das ganze Territorium Belutschistan offiziell zu Britisch-Indien. Russland könnte also einen Hafen dort nicht mehr bekommen; übrigens soll es auch gar keine Häfen an der Küste von Belutschistan geben.

Es bleibt also nur Persien übrig, die Küste zwischen den Mündungen des Euphrat und dem britischen Belutschistan. Da giebt es nun zwei Ansatzmöglichkeiten für eine russische Eisenbahnverbindung. Die eine liegt im Westen; dort ist bereits angefangen zu bauen. Zunächst ist der Kaukasus durch eine Bahn umgangen und die Linie über Tiflis bis Kars vorgetrieben. Dann soll sich über Eriwan die Fortsetzung der Bahn nach Persien anschliessen. Bis Täbris werden bereits Vorarbeiten gemacht. Von Täbris aus könnte

man nach Süden gehen bis Buschir, wo das Meer erreicht wird. Buschir ist der wichtigste und belebteste Handelsplatz am persischen Golf. Die andere Möglichkeit ist, dass sich die Linie zum Indischen Ozean an die transkaspische Bahn ansetzt statt an die transkaukasische, und dass sie ihren natürlichen Endpunkt an der Strasse von Bender Abbas erhält. Weiter müsste dann eine Verbindung zwischen Täbris-Teheran und dieser östlichen Strecke hergestellt werden.

Von diesen persischen Linien kann man grösstenteils nicht sagen, dass sie sich bereits im Stadium des festen Projektes befinden; wenn das der Fall sein sollte, so entzieht sich das jedenfalls bis jetzt der öffentlichen Kenntnis. Man kann aber sagen, dass früher oder später eine von ihnen oder vielleicht beide mit Naturnotwendigkeit etwa in der skizzierten Richtung gebaut werden müssen. Ob man den Indischen Ozean bei Buschir resp. Bender Abbas erreicht, wovon in den Zeitungen vor einiger Zeit so viel die Rede war, oder weiter östlich, was für Russland insofern von Vorteil wäre, als es sich dort ausserhalb der Meerenge von Ormus befände, die vielleicht von einer überlegenen Flotte gesperrt werden könnte, lässt sich nicht sagen.

Es ist selbstverständlich, dass ein russisches Durchdringen zum südlichen Weltmeer die allerstärksten Beklemmungen in England hervorrufen müsste. Wenn Russland einen Ausgang nach dem Indischen Ozean hat, wird es ihn befestigen und wird eine Flottenstation ersten Ranges daraus machen, wie es eine solche aus Port Arthur macht. Die gegenwärtige Krisis in Südafrika ist von Russland benutzt worden, um in Persien gewisse Vorrechte zu erlangen; welcher Art diese im einzelnen sind, wird man schwer feststellen können. Ich glaube nicht, dass das, was man in den Zeitungen liest, gerade den Kern der Sache richtig trifft.

Das wäre ungefähr ein Ueberblick über die Lage der russischen kolonialisatorischen Ausdehnung in Asien. Fassen wir alles noch einmal kurz zusammen! In Mittelasien ergab sich den Russen, zunächst ungewollt, mit einem Male eine

wirtschaftliche Perspektive ersten Ranges durch die Baumwollenkultur und die transkaspischen Linien. In Ostasien war es die Wichtigkeit einer unangreifbaren Verbindung dorthin, die gewährleistet, jederzeit ein Stück Macht in die Wagschale werfen zu können, die zunächst zu dem sibirischen Bahnbau geführt hat. Ob diese Bahn nach Ostasien die grossen und günstigen wirtschaftlichen Folgen für Russland haben wird, die sie eigentlich haben müsste und die man sich davon verspricht, hängt davon ab, wie weit es Russland gelingen wird, seine Unternehmungslust, seine Intelligenz, sein Kapital, schliesslich auch seine Menschen für ostasiatische Unternehmungen in Bewegung zu bringen. Endlich der dritte Punkt, Persien ist noch am meisten Zukunftsmusik, aber doch bereits seit langem ein Gegenstand des ernsthaftesten Interesses und der eingehendsten Erwägungen in Russland.

Von entscheidender Wichtigkeit ist es nun, dass Russland diese ganze Politik nur dann machen kann, wenn es fest entschlossen ist, den Frieden zu bewahren, wenigstens für eine so weit absehbare Zukunft, wie man in politischen Dingen überhaupt von Zukunft sprechen kann. Die Ziele, die man mit diesen grossen Bahnbauten in Persien, in Ostasien und nach Ostasien verfolgt, sind wirtschaftlicher Natur. Man will den Machtbereich, den Geltungsbereich, den Tributbereich, der der russischen Industrie zur Verfügung steht, erweitern. Aber die russische Industrie ist eine Sache, die, ich will nicht sagen, auf gefährdeten Füßen steht, aber die zu dem Aufschwung und der Blüte, die man ihr in Russland wünscht, nur gelangen kann, wenn jede Erschütterung, z. B. schon jede Erschütterung des Kredits, und jede Störung ihrer ruhigen Entwicklung vermieden wird. Nehmen wir an, es käme in den nächsten Jahren zu einer schweren Krisis, so wäre eine Menge Kapital und Kraft, die man in Russland auf Industrielles verwendet hat, ins Wasser geworfen; schwerlich würde Russland eine Krisis ersten Ranges wirtschaftlich gut überstehen. Wir können also mit Sicherheit annehmen, Russland will Frieden, will auf die allerehrlichste Weise Frieden.

Daraus ergibt sich selbstverständlich für uns, dass es in unserem dringenden Interesse liegt, diese Richtung der russischen Politik mit unserer Sympathie zu begleiten und kein Bedenken zu tragen, sobald sich eine praktische Möglichkeit bietet, diesen Sympathien auch thatsächlichen Ausdruck zu geben.

Um nur z. B. eins zu nennen: Die persische Bahn wäre schon erheblich weiter, wenn mehr flüssige Mittel in Russland vorhanden wären; aber die sibirische Bahn hat so enorme Summen gekostet, dass man nur bewundern kann, wie es überhaupt möglich war, den grössten Teil der Baukosten aus laufenden Mitteln zu nehmen, statt aus Anleihen. Es ist Russland nicht möglich, zugleich in Persien und in Ostasien zu bauen, falls der Staatskredit nicht in einer, vielleicht bedenklichen Weise angespannt werden soll. Die Zeit wird aber kommen, wo die ostasiatischen Bahnen fertig sind und die persischen in Angriff genommen werden sollen. Sehr möglich, dass man sich dann an den europäischen, den französischen und den deutschen Geldmarkt wendet; sehr möglich, dass wir dann in der Lage sind, unserer Sympathie mit den Tendenzen der russischen Politik realen Ausdruck zu geben. Eine so überwältigende Machtstellung Russlands, dass sie uns an sich gefährlich werden könnte, ist schon aus dem Grunde wenig wahrscheinlich, dass, wie gesagt, der ganze Bau noch auf sehr lange Jahre hinaus nur unter der Voraussetzung solide fundiert ist, dass der Weltfriede erhalten bleibt. Nur in diesem Falle bedeutet die Arbeit, die Russland gethan hat und thut, nicht einen ungeheuren nutzlosen Aufwand von Kapital und Arbeit.

Damit lassen Sie mich schliessen! Wie gesagt, ich hoffe, dass ich im nächsten Jahre in der Lage sein werde, Ihnen aus eigener Anschauung mehr von der Lage der Dinge in Ostasien zu erzählen.

Ueber Tropenhygiene, Dr. Schön	M. 0.60.
China, in ethischer, industrieller u. politischer Beziehung, von Brandt, Wirkl. Geh. Rat Kaiserl. Deutscher Ge- sandter a. D.	M. 0.60.
Deutsche Kolonien in Australien, Dr. Franz Kronecker . .	M. 0.30.
Die Goldlagerstätten und der gegenwärtige Stand des Goldbergbaues in Australasien, Schmeisser, Ober- bergrat	M. 0.80.
Meine Reise nach Brasilien, Dr. Hermann Meyer	M. 0.40.
Der Kampf um den Ostasiatischen Handel, mit Karte, C. Busley, Professor, Geh. Regierungsrat	M. 1.20.
Reisebilder aus Deutsch-Süd-West-Afrika mit Karte, Th. Rehbock, Regierungs-Baumeister	M. 1.—.
Ueher mit Karte, Glauning, Prem.-Lieutenant in d. Kaiserl. Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika	M. 1.—.
Ein Ausflug nach Kiau-Tschou, Franzius, Geh. Ober-Baurat, mit an denselben anknüpfenden Ausführungen von Excellenz Wirkl. Geh. Rat von Brandt nebst einer Karte von Ostasien mit der Kiau-Tschou-Bucht in drei- fachem Farbendruck	M. 1.—.
Die Wirtschaftliche Entwicklung Deutsch-Ostafrikas, mit 3 Karten und 6 Abbildungen, Dr. Stuhlmann, Regierungs- rat und Abteilungschef beim Gouvernement von Ost- Afrika	M. 1.50.
Meine Aequatorial-Ostafrika- u. Uganda-Expedition 1896/97, mit 1 Karte von Dr. Max Schöller	M. 1.20.
Meine Reisen in Syrien und Palästina. Mit besonderer Berücksichtigung der dortigen Deutschen Tempel- gemeinden v. Said Ruete, Prem.-Leutn. Mit 1 Karte	M. 0.80.
Aerztliche Beobachtungen in den Tropen, Dr. R. Koch, Geh. Medizinalrat, Professor	M. 1.20.
Deutsch-Südwest-Afrika, Major Leutwein, Kaiserl. Landes- hauptmann. Mit einer Karte. 1898	M. 1.—.
Eine starke Flotte — eine Lebensbedingung für Deutsch- land. Von einem Vaterlandsfreunde	M. 0.30.
Kolonien und Flottenfrage. M. von Brandt, Wirkl. Geh. Rat, Kaiserl. Deutscher Gesandter a. D.	M. 0.60.
Betrachtungen über die Transvaalfrage und die Verstimmung zwischen Deutschland und England von Vs.	M. 0.30.
Was ist Kiautschou wert? Dr. Michaelis, Oberregierungsrat .	M. 0.50.
Das Tote Meer und der Untergang von Sodom und Gomorrha. Dr. Max Blanckenhorn. Mit einer Karte und 18 Voll- bildern nach Original-Aufnahmen	M. 1.—.
Die Deutschen und der Orient. Ein Umblick und ein Aus- blick von Carl Conradt. 1898	M. 1.—.
Ergebnisse meiner Reisen in Deutsch-Ostafrika. W. Born- hardt, Bergassessor. 1899	M. 0.60.
Aus der Deutsch-Ostafrikanischen Mission. Pater Adams. Mit einer Karte. 1899	M. 1.—.
Industrielle und Eisenbahnunternehmungen in China. M. v. Brandt, Wirkl. Geh. Rat, Kaiserl. Deutscher Ge- sandter a. D.	M. 1.20.

Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen),
Berlin SW., Wilhelm-Strasse 29.

— **Zweites Hundert-Tausend!** —
Kleiner Deutscher Kolonialatlas.

Herausgegeben von der
Deutschen Kolonial-Gesellschaft.
Dritte, durch eine Karte von Ost-China, Kiau-Tschou und Samoa vermehrte Auflage.

2 Uebersichtskarten und 6 Karten der Schutzgebiete.
Preis gebunden in Leinwand 1 Mark, geheftet 60 Pfennig.

v. François,
früher Kommandeur der Schutztruppe u. Landeshauptmann a. i. in Deutsch-Südwestafrika.

Deutsch-Südwest-Afrika.

Geschichte der Kolonisation bis zum Ausbruch des Krieges mit Witbooi im April 1893.

Preis eleg. geb. M. 10.—. • Mit zahlreichen Kartenskizzen. • Preis geheftet M. 8.—

Kriegführung in Südafrika

von
Major a. D. Curt von François,
früher Kommandeur der Schutztruppe u. Landeshauptmann a. i. in Deutsch-Südwestafrika.

Preis 1 Mark.

Deutsch - Südwest - Afrika.

Seine wirtschaftliche Erschliessung
durch die Nutzbarmachung des Wassers
von

Th. Rehbock.

Mit Lichtdrucken und Karten.

Preis eleg. geb. M. 14.—, kart. M. 12.—.

Deutsch-Südwest-Afrika.

96 Lichtdrucke nach Photographien aus
dem Herero- und Namalande,
während einer Forschungsreise 1896/97
aufgenommen von

Th. Rehbock.

Quer-Oktav. — Mit einer Karte.

Preis eleg. geb. M. 8.—.

Vom Mittelmeer zum Persischen Golf.

Durch den Hauran, die Syrische Wüste und Mesopotamien
von Dr. Max Freiherr von Oppenheim.

Zwei Bände gr. 8^o mit 72 Vollbildern, über 200 Abbildungen im Text und drei Karten von R. Kiepert.

Preis elegant gebunden M. 20.—.

SCHANTUNG

und seine Eingangspforte

KIAUTSCHOU

von

Ferdinand Frhr. von Richthofen. Preis elegant gebunden M. 10.—.

Karte von Gransvaal

und der angrenzenden Gebiete
zur Übersicht der Stellungen der Streitkräfte
der Buren und Engländer in Südafrika.

Masstab 1:5 000 000.

↔ Preis 60 Pfennig. ↔

Mit 3 grossen Karten ausser Text
(1 topographische und 1 geologische Karte der
Provinz Schantung u. 1 Karte des nordöstlichen
China),

3 kleinen Karten im Text

und

9 Lichtdrucktafeln.

Karte von Natal

1:800 000

und

Spezialkarte von Ladysmith, Colenso und
Umgebung.

im doppelten Massstabe.

↔ Preis 80 Pfennig. ↔

Druck von Trowitzsch & Sohn, Berlin SW.