Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

# Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

## DFG Projekt Die Grenzboten

# Die Grenzboten

## Berlin u.a., 1841 - 1922

Tylbusch, G.: Die Eisenbahnprojecte zur Verbindung Europas mit Ostasien.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

Visual Library

zucht ließ das Knabenhafte der Aufgebote von 1813 so scharf hervortreten, und der Verein all dieser Erscheinungen mit dem überwältigenden Eindruck schließlichen Unterliegens hat nicht wenig dazu beigetragen, die allgemeine Wehrpflicht bei den Franzosen zu discreditiren und das Axiom von der Nothwendigkeit „alter Soldaten" zum festsitzenden Aberglauben der Nation zu machen.

---

# Die Eisenbahnprojecte zur Verbindung Europas mit Ostasien.

Mit Recht kann unsere Zeit das Verdienst für sich in Anspruch nehmen, die Entwickelung des Weltverkehrs durch Eröffnung neuer und wichtiger Verbindungswege in höherem Maße gefördert zu haben, als alle früheren Jahrhunderte. Wir brauchen nur an jene bereits vollendeten gewaltigen Werke der Neuzeit zu denken, welche, wie die Pacific-Eisenbahn, der Suez-Canal, der Mont-Cenistunnel u. a., auf die gesammte moderne Culturbewegung von größtem Einflusse gewesen sind, oder jener der Zukunft vorbehaltenen Pläne zur Untertunnelung der Meerenge zwischen England und Frankreich; zur Durchstechung des Panama-Isthmus u. a. zu gedenken. Eine große Aufgabe harrt indessen noch der Lösung: die Herstellung eines Schienenweges zwischen Europa und Ostasien. Bei der Verwirklichung dieses Planes sind nicht allein die Interessen des Weltverkehrs betheiligt, es knüpft sich daran auch die Frage der Hegemonie in Asien; letztere wird ohne Zweifel derjenigen Nation zufallen, welche zuerst den Schienenweg nach dem Herzen Asiens vollendet haben wird. Für jetzt sind die Briten und Russen die einzigen Rivalen in diesem großartigen Wettkampfe. England strebt nach Südosten, nach seinen Besitzungen in Ostindien; Rußland sucht nicht blos Indien — durch Afghanistan — zu erreichen; es umklammert auch bereits das Reich der Mitte, China.

Für die britische Herrschaft in Indien ist der Bau einer Eisenbahn, welche Ostindien mit Europa verbindet, eine Lebensfrage; von dem Besitze Indiens hängt Englands maritime Machtstellung überhaupt ab; außerdem ist die Größe des in Indien arbeitenden englischen Privatcapitals von schwerwiegendem Einflusse. 1869 bezog England von Ostindien beispielsweise 481 Millionen Pfund roher Baumwolle, 80 Millionen Pfund Wolle, 15 Millionen Pfund Thee; der Werth der Einfuhr nach England betrug 40 Millionen Pfd. Sterl.; für den Export Englands ist der indische Markt von großartiger Bedeutung. Im Eisenbahnbau Indiens allein arbeiten ungefähr 100 Millio-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

nen Pfd. Sterl. englischen Geldes. Wie Mr. Jenkinson im vorigen Jahre dem Unterhause nachzuweisen versuchte, genügt der Suez-Canal, so wichtig seine Vollendung auch ist, England zur Verbindung mit Indien nicht mehr. Je weiter die ostindischen Bahnen nach dem nordwestlichen Punkte des indisch-britischen Gebiets, zur Indusmündung, hinaufrücken, desto fühlbarer tritt der Mangel einer Eisenbahnverbindung nach Europa hervor. Konstantinopel, die Völkerbrücke zwischen Europa und Asien, muß einerseits mit Indien, andererseits mit dem großen europäischen Bahnnetze in Verbindung gesetzt werden.

In Nordwesteuropa und Mitteleuropa sind die Bahnglieder auf den Routen Ostende-Brenner-Donau-Drau- und Sauthal fertig oder doch in den zuletzt genannten Thälern der Vollendung nahe. Diese Route ist die natürlichste, geradeste für den Verkehr von Nordwesteuropa nach Indien; sie wird also über kurz oder lang ihre weltbedeutende Stellung unangefochten einnehmen, selbst wenn sie in einzelnen Phasen daraus verdrängt werden sollte; sie ist namentlich auch für Deutschland und für die österreichisch-ungarischen Länder von hoher Wichtigkeit; denn sie sichert diesen Gebieten die Theilnahme an dem europäisch-asiatischen Weltverkehr, die sie bereits zur Zeit der venetianischen Handelshegemonie besaßen. — Von der ungarischen Grenze aus muß die Eisenbahn nach Konstantinopel im Wesentlichen die Richtung der alten Römerstraße von Carnuntum und Vindobona nach Konstantinopel einschlagen, ein Moment, welches einen sprechenden Beweis von dem politischen und wirthschaftlichen Scharfblick liefert, mit dem die Römer für ihre großen Straßenzüge die passendste Route herausgefunden haben. Die Linie würde bei Belgrad beginnen, sodann bis zur Vereinigung der Nissawa und Morawa im Thale der Morawa bis Filibé, und von dort durch die Porta-Trajana westlich von Tatar-Bosardschik im Thale der Maritza über Adrianopel bis ans Marmara-Meer nach dem Goldenen Horn gehen; sie bietet im Ganzen bei der äußerst günstigen Configuration des Bodens wenig Schwierigkeiten, da die in Strabo's Phantasie entstandene, von allen älteren Geographen als vorhanden betrachtete Fortsetzung der alpinen Centralkette bis zum Pontus nicht existirt, sich vielmehr nach den gründlichen Untersuchungen Boné's, Grisebach's und von Hahn's als Mythe erwiesen hat. Die Gebirgsmassen der albanischen Alpen (Strabo's „Bertiskos" und „Skardo's") sind im Gegentheil (zwischen Morawa und Vardar) so auseinandergeschoben, daß beispielsweise zwischen Donau und Salonich gar kein Gebirge zu überschreiten ist. Die Längenaxen der Gebirgszüge aber gehen in der Centraltürkei von Nord nach Süd. Die Wasserscheide zwischen der Donau und dem ägäischen Meer hat nach Streffleur's Messungen nur etwa 1328 Fuß Höhe. Der nördliche türkische Anfangspunkt der Hauptbahn ist Nisch, das alte Naissus, Geburtsort Konstantin's des Großen. Von hier würde die Bahn nach dem gewerbreichen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Schorkiöi und sodann nach dem zwischen drei Pässen des Balkan belegenen, von dem 4000 Fuß hohen Witosch beherrschten Sofia gehen, dem Knotenpunkt der Straßen nach Radomir, Köstendil, Borkovac und Konstantinopel. Auf der Route über Sofia ziehen heute die k. k. österreichische Fahrpost und die türkische Courierpost („Menzil") nach Konstantinopel; in wenigen Jahren werden statt ihrer schnellfahrende Eisenbahnzüge die Vermittler des Verkehrs und Ideenaustausches zwischen Occident und Orient sein.

Für die Civilisation der Türkei muß die Vollendung der Schienenstraße auf dieser Route von weittragendem Einflusse sein; denn sie wird große und von der Natur reich gesegnete Gebiete, welche Jahrhunderte lang von europäischer Cultur losgerissen waren, der Aufklärung und dem Fortschritt öffnen. Die Ausführung der Linie ist bekanntlich der Société Impériale Concessionaire, an deren Spitze Baron Hirsch steht, übertragen. Neuerdings hat die türkische Regierung in einem mit Baron Hirsch abgeschlossenen Vertrage die etwas zweifelhaft gewordene finanzielle Seite des Unternehmens anderweit geregelt, so daß in dieser Hinsicht Bedenken kaum bestehen, welche die weitere Ausführung des türkischen Bahnnetzes, von dem bereits 1200 Kilometer vollendet sind, in Frage stellen könnten. Die erste Section der Rumelischen Hauptbahn in einer Länge von 17 Kilometern ist bereits Anfangs Januar des Jahres 1871 eröffnet worden; sie durchbricht die Mauer der türkischen Hauptstadt bei Yedi-Kalé, dem Thor der „sieben Thürme", und führt an der Südseite um Konstantinopel herum längs der Küste des Marmara-Meeres über Makrikeny und St. Stefano, beliebte Sommeraufenthaltsorte der Bewohner der Hauptstadt, nach Kutschuk-Tschekmedje, in dessen Nähe der Hafen Bujuk-Tschekmedje an der Propontis liegt, so daß die Handelsschiffe schon jetzt den Vortheil bequemer Verladung der Waaren vom Orient genießen. In zwei Jahren soll die Bahn bis Adrianopel — 190 Kilometer Entfernung — vollendet sein; die Strecke wird von Vitali gebaut werden, welcher ein Consortium von Bankiers und Finanzgrößen der Pariser Foncier-Gruppe repräsentirt. Für die weitere Strecke Adrianopel-Philippopel-Sarimbey-Nisch (türkisch-serbische Grenze) sollen deutsche Bauunternehmer gewonnen sein. Der Anschluß an die serbisch-ungarischen Bahnen ist in der Conferenz im Juli 1870 nach Andrassy's Plänen festgestellt und wird einerseits bei Jankova-Clissura, andererseits, auf türkischem Gebiete, bei Alexinatz-Nisch stattfinden; die serbische Regierung hat sich in einem Vertrage mit Baron Hirsch verpflichtet, zur Deckung der Baukosten eine Subvention von 60,000 Francs per Kilometer für die serbische Strecke zu gewähren.

Während so die Ausführung der Hauptbahn Wien-Belgrad-Konstantinopel gesichert ist, werden auch die Nebenlinien nicht außer Acht gelassen. Die Tracirung einzelner dieser Linien, nämlich nördlich nach Rustschuk, Schumla

und nach Burgas am schwarzen Meere, südlich nach Enos am ägäischen Meere ist bereits erfolgt; endlich wird gegenwärtig neben der Hauptlinie Belgrad-Konstantinopel vorzugsweise der Ausbau der sehr wichtigen Verbindungsroute vom adriatischen Meere (Karlstadt) nach dem Hafen von Salonich über Sissek, Trawnik, Serajewo, Novibosar, Pristina auf dem historisch bemerkenswerthen Amselfeld und über Uesküp gefördert, eine Verbindung, deren Werth nach Herstellung der Linie Karlstadt-Sissek für den westeuropäisch-asiatischen Verkehr wahrscheinlich erheblich steigen wird; denn sie scheint dazu geeignet zu sein, bis zur Vollendung der Hauptlinie Konstantinopel-Basra in ähnlicher Weise, wie einst die Brenner- und Mont-Cenis-Linie die Marseiller Route ersetzten, so die Linie London-Brindisi-Suez in eine Linie London-Salonich-Suez umzuwandeln, eine neue Perspective für die Verschiebungen der europäisch-asiatischen Weltverkehrsstraße. Der Boden, auf welchem Salonich liegt, ist bekanntlich ein klassischer: die Halbinsel Chalcidice, deren östlichen Ausläufer der alte Athos (jetzt Hagion Oro) bildet, welchen einst Xerxes durchstechen ließ, um seine Flotten sicher gegen Hellas zu führen.

Ungleich schwieriger als auf der Strecke Belgrad-Konstantinopel erscheint die Ausführung des Baues auf der von den Culturſitzen weit entfernten Route Konstantinopel-Basra. Eine türkische Staatscommission hat neuerdings die Terrainverhältnisse in Kleinasien erforscht und den Bau einer Bahn von Skutari nach Izmid auf Staatskosten befürwortet. Wie der Telegraph kürzlich berichtete, ist in Folge dessen der Bau der Bahn nach Izmid und Angora von der türkischen Regierung bereits angeordnet worden. Die weitere Linie steht noch nicht fest. Von Angora würde die Bahn am Ufer des Sakaria (Sangarius) und an den Bergketten des Kurumlu und Karakaià-Dag entlang durch fruchtbare Ebenen nach Sevri-Hassar gehen müssen, das etwa den Mittelpunkt des türkischen Kleinasiens bildet und von wo eine Zweigbahn nach Smyrna zu projectiren wäre; sodann würde in südöstlicher Richtung von Sevri-Hassar aus bei dem alten Cäsarea (Kaissarieh) vorbei und über Diarbekir, das mit Aleppo und der kleinasiatischen Küste durch Schienenwege zu verbinden wäre, nach dem Euphrat-Thale zu bauen und an dem Ufer des Euphrat-Tigris entlang bei Môsul (Ninive) vorbei, Basra zu erreichen sein, der Garten Mohammed's, von wo schnelle Dampfer in 150 Stunden nach Bombay (1800 engl. Meilen Entfernung) gelangen. Die Entfernung von London bis Konstantinopel würde bei der Wahl der möglichst kürzesten Route auf etwa 300 deutsche Meilen, auf nicht viel weniger möchte die Strecke Konstantinopel-Basra zu veranschlagen sein. Bei directen Anschlüssen könnte danach Basra von London in 120 Stunden erreicht werden, Bombay in 270 Stunden oder etwa 11 Tagen. Der Vortheil der Euphratthalbahn gegen die Suez-Canal-Route beträgt in Bezug auf die Entfernung etwa 1000 engl.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Meilen. Außerdem kommt die Ueberlegenheit der Schienenstraße in Bezug auf die Schnelligkeit zur Geltung.

Von noch größeren Dimensionen und nicht geringer an Bedeutung ist der neuerdings von Dr. Meissel näher beleuchtete russische Plan der Verbindung Europas und Chinas durch eine Weltbahn, welcher, ganz unabhängig von den Fortschritten Rußlands auf dem Wege vom schwarzen und kaspischen Meere durch Afghanistan nach Ostindien und Tübet, nur einen Theil der gewaltigen Operationen bildet, mit welchen Rußland die Erlangung des Principats in Ostasien betreibt. Nach Ostasien sind neuerdings alle Blicke gerichtet; erst kürzlich wurde der Welt das Schauspiel bereitet, daß der japanische Herrscher europäische Sitte und Cultur für sich und seine Staaten zum Gesetz erhob; ungeheure Schätze sind noch in Ostasien verborgen und harren der Ausbeute. Längst hat der Scharfblick der Yankees dies erkannt und danach gehandelt. Die amerikanischen Dampferlinien (San Francisco-Yokohama-Shanghai-Hongkong) umfassen bereits alle Hauptemporien der ostasiatischen Küstenländer und Inseln; die Pacificbahn verleiht diesem Verbindungsstreben einen bedeutenden Nachdruck, und so gravitiren die Chancen gegenwärtig nach amerikanischer Seite hin. Japan wird von New-York aus der modernen Cultur gewonnen; Amerikas Ueberlegenheit auf diesem Schauplatze ist eine natürliche Folge des besseren Communicationssystemes. Noch aber ist China im Wesentlichen unberührt von occidentalischem Einflusse; sein weites Gebiet von etwa 74,000 Quadratmeilen mit gegen 460 Millionen Einwohnern (während das gesammte übrige Asien nur wenig über 300 Millionen Einwohner zählt) bietet mit seinem Productenreichthum, seinem großartigen Gewerbfleiße, seiner Jahrtausende alten Staatsbildung dem andringenden Weltverkehr noch immer unübersteigliche Schranken. Allerdings ist der Gesammtwerth der Ausfuhr zur See, welcher nach officiellen Berichten*) 1844 nur 34 Millionen Thaler betrug, bis 1864 auf 189 Millionen, der Werth des Imports von 35 auf 197 Millionen Thaler gestiegen, das auswärtige Geschäft Chinas zur See hat also in 20 Jahren sich um das $5^1/_2$fache vermehrt. Allein der Waarenaustausch zu Lande weist immer noch sehr niedrige Zahlen auf; derselbe hat mit Rußland über Kiächta im Jahre 1864 nur 30 Millionen Thaler betragen und ist seitdem nicht beträchtlich gestiegen. Die Ursachen dieser Erscheinung sind, wenn man von der immer noch starken Neigung der Chinesen zur Abgeschlossenheit absieht, ausschließlich in dem Mangel verbesserter Verkehrsmittel zu suchen. Zwei Drittel der Bevölkerung unseres Erdballs, auf der einen Seite das hochentwickelte West- und Mittel-Europa, auf der anderen das fleißige China, mithin etwa 780 Millionen Menschen, entbehren der völkereinenden Verbindungs-

*) Statement of the foreign trade with China etc. Hongkong, Februar 1844.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

straße und sind für den Austausch zahlreicher Producte, sowie für den persönlichen Verkehr auf die Gefahren und Umständlichkeiten der langen Seefahrt angewiesen. Wenn irgendwo, so muß durch Herstellung einer europäisch-chinesischen Bahn bei den colossalen Entfernungen die Ersparniß an Raum und Zeit großartige Resultate zu Tage fördern.

Die einzige Straße, auf welcher gegenwärtig Rußland und China verbunden sind, ist die alte Karawanenstraße von Nowgorod über Kasan, Jekaterinburg am Ural, Omsk, Tomsk, Krasnojarsk, Irkutsk und Kiächta nach Maimaitschin (50° N. B. 106° östl. L. v. Greenw.), dem ersten chinesischen Grenzorte, von wo die Route über Urga und Karachoto nach Peking und Tien-tsin an der Petschili-Bai, dem Hafenplatze am gelben Meere, führt. Auf diesem Wege gelangt auch die Correspondenz von Rußland nach China, Kiächta berührt bereits der russisch-amerikanische Ueberland-Telegraph*), der bis nach Penschinsk am ochotskischen Meere reicht; briefliche Nachrichten und Personen werden mit der durch Mr. Grant errichteten mongolischen Steppenpost, deren Dienst von 30 Courieren mit ca. 400 Pferden besorgt wird, in 11 Tagen von Maimaitschin über Karachoto nach Peking befördert.

Dieselbe Route würde mit geringen Abweichungen für den Bau der Eisenbahn zu wählen sein. Die russische Regierung, seit langer Zeit mit den Vorarbeiten für das colossale Werk beschäftigt, hat neuerdings, wie der Gólos meldet, das ganze Gebiet zwischen den Flußsystemen der Kama und des Obj durch Abgeordnete des Hauptcomité für Eisenbahnen erforschen lassen; diese Commissare haben das Terrain für die Bahntracirung günstig erachtet und namentlich festgestellt, daß Jekaterinburg, an der Pforte des Ural, der geeigneteste Punkt für Ueberschreitung dieser Wasserscheide sei. Nehmen wir das alte Nowgorod, den östlichsten Ausläufer des russischen Bahnnetzes, als Anfangspunkt der russisch-chinesischen Bahn an, so würde dieselbe folgende Orte berühren: Kasan (Balachna, Wolgastation), Jekaterinburg, Tara, Tomsk, Krasnojarsk am Jenesei, Kansk, Birjusinsk, Nishne-Udinsk, Irkutsk am Baikalsee, Kiächta, chinesische Grenze (Maimaitschin), Urga, Karachoto, Peking (40° N. B.), Tien-tsin, Petschili-Bai. Von der deutschen Grenze bei Eydtkuhnen ab ergeben sich folgende Entfernungen:

---

*) Hauptstationen des Ueberland-Telegraphen sind: Petersburg, Moskau, Nowgorod, Kasan, Jekaterinburg, Omsk, Tomsk, Krasnojarsk, Irkutsk, Nertschinsk, Polagowieschtschensk, Ajan, Ochotsk, Jamsk, Penschinski. Die Fortsetzung über die Behringsstraße nach Cap Prince Wales und von dort am Juckonfluß entlang durch Aljaska und Columbia nach Californien ist im Bau begriffen. Zur Verbindung des russischen Ueberland-Telegraphen mit Japan und China sind Leitungen zwischen Wladiwostock in Sibirien und Hongkong über Nangasaki hergestellt. Hongkong steht mit Bombay und London in Verbindung, so daß der Telegraph die Erde nunmehr vollständig umspannt.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

| | | | |
|---|---|---|---|
| Eydtkuhnen-Moskau . . . . . | ca. 135,1 | geographische | Meilen, |
| Moskau-Kiächta . . . . . | „ 755,8 | „ | „ |
| Kiächta-Karachoto . . . . . | „ 182 | „ | „ |
| Karachoto-Peking . . . . . | „ 44 | „ | „ |
| Peking-Petschili-Bai . . . . . | „ 21 | „ | „ |
| zusammen | ca. 1137,9 | geographische | Meilen; |

davon sind bereits im Betriebe:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Eydtkuhnen-Nowgorod . . . . . | 192,7 | „ | „ |
| mithin wären noch zu bauen . . . | 945,2 | Meilen; | |

davon 247 Meilen in China, der Rest in Rußland. Im Vergleich zu der Pacificbahn, welche 713 geographische Meilen lang ist, handelt es sich also um ein Mehr von ca. 232 Meilen, eine Leistung, welche bei dem heutigen Stande der Technik dem Erbauer keine unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegenstellt. Auch die Pacific-Pioniere hatten eine den Steppen der Mongolei mindestens gleich zu erachtende schwierige Strecke — von Omaha bis Sacramento — zu überwinden, deren menschenleere, eisbedeckte Höhen bis 7000 Fuß hinanreichen.

Bis zur Uralpassage hat die russisch-chinesische Bahn überhaupt keine nennenswerthen Hindernisse zu überwinden. Bei Jekaterinburg am Ural ist der höchste Punkt der Wasserscheide, der Beresowajawa-Gora, in 1270 Fuß absoluter Höhe zu überschreiten; da die relative Erhebung über Jekaterinburg jedoch nur 456 Fuß beträgt, so wird die Terraincorrection durch Sprengungen u. s. w. verhältnißmäßig leicht zu erzielen sein. Die Strecke Irkutsk-Kiächta ist für die Tracirung nicht ungünstig, wobei noch in Betracht kommt, daß hier, trotz der geringen Bevölkerung Süd-Sibiriens, doch eine rege, seit Jahren wachsende Productivität sich geltend macht, welche zum Aufblühen nur der besseren Verkehrsmittel bedarf. Namentlich haben die Städte Tjumen an der Tura (durch welches jährlich 50,000 Kronfuhrwerke passiren), mit 13,000 Einwohnern, Tara 5000 Einwohner, Tomsk 21,000 Einwohner, Krasnojarsk, mit Goldwäschereien, 10,000 Einwohner, Irkutsk 28,000 Einwohner, Kiächta mit 6000 Einwohnern, großen Handel und reichen Gewerbebetrieb. Weniger günstig ist die Route Maimaitschin-Karachoto, da zwischen Urga und Karachoto auf ca. 90 Meilen Länge ein Terrain durchschnitten werden muß, welches bei äußerst rauhem Klima und fast ganz unfruchtbarem Boden bis jetzt keine Hülfsquellen darbietet. Von Karachoto bis Tien-tsin dagegen zieht sich an den Ufern und in der Niederung des Peiho ein Gebiet hin, welches an Landbau, Gewerbefleiß und industriellem Reichthum fast sämmtliche europäischen Strecken des Bahnterrains überragt. Der Hafen Tien-tsin, um dessen Arsenal seit 1871 eine Eisenbahn — die erste in China — herumführt, hat bequeme Seeanschlüsse nach den übrigen Häfen der asiati-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

schen Ostküste, nach Amerika und Australien. Peking steht durch den Kaisercanal und dessen Seitencanäle vermittelst des Hoangho, Yangtsekiang u. A. in Verbindung mit den vorzüglichsten Handelsplätzen des weiten chinesischen Reiches. Ungeheuere Kohlenlager in China (in den Provinzen Petschili und Shansi), von denen schon Freiherr von Richthofen berichtet hat, und andere kostbare Materialquellen des Bodens werden mit dem Bau der russisch-chinesischen Weltbahn aufgeschlossen, eine Bevölkerung von 780 Millionen Seelen an beiden Endpunkten wird mit ihrem Gewerbefleiß und Handel einander nahe gerückt, die Cultur und Civilisation aber in einem bisher ungeahnten Maße gefördert werden. Die Resultate des Planes ergeben sich am klarsten aus nachfolgenden Zahlen. Von London nach China sind gegenwärtig erforderlich:

| | | |
|---|---|---|
| a) bis New-York . . . . . | 10 | Tage, |
| b) von New-York bis San Francisco . . | 7 | „ |
| c) von San Francisco bis Shangai . . . | 30 | „ |
| zusammen | 47 | Tage Zeit. |

Auf der europäisch-chinesischen Bahn werden bei einer Weglänge von ca. 1350 Meilen künftig 8 Tage gebraucht werden (7 Meilen pro Stunde). Das Resultat ist also eine Ersparniß von 39 Tagen für den Verkehr Europas mit China. Eben so muß der amerikanisch-chinesische Verkehr einer gänzlichen Umgestaltung entgegengehen; denn auch für New-York ergiebt sich, gegenüber der Dauer von 30 Tagen Seefahrt bis Shanghai bz. Tien-tsin, auf dem Wege New-York-Rotterdam- (oder Ostende) Moskau-Tien-tsin ein Zeitgewinn von 12 Tagen, ungerechnet den Umstand, daß auf dem zuletztgedachten Wege die Centren der Cultur berührt werden, während die Seefahrt durch den Pacific-Ocean dieses Vortheils gänzlich entbehrt.

Die Rentabilität des Unternehmens steht außer Zweifel, da demselben der ganze Personenverkehr Europas und Nord-Amerikas mit Ostasien und die kolossale Güterbewegung von Asien nach Europa zufallen müssen; bei jährlich $2^1/_2$ Millionen Lasten Transitguts würde der Transitverkehr nach Dr. Meissel's Veranschlagungen allein 222 Millionen Thaler Einnahme ergeben, der Personenverkehr etwa 200 Millionen Thaler, Summen, welche die Verzinsung des auf 1080 Millionen Thaler (800,000 Thaler pro Meile) anzunehmenden Anlagekapitals reichlich zu decken im Stande wären, auch wenn die Betriebskosten u. s. w. eine ungewöhnliche Höhe erreichen sollten.

Noch vor wenigen Jahrzehnten würden Projekte dieser Art als Erzeugnisse einer ausschweifenden Phantasie angesehen und mit einem mitleidigen Lächeln aufgenommen worden sein. Die Gegenwart denkt anders. Erst vor Kurzem hat sie im Osten zwei Continente getrennt, um eine Weltverbindungsstraße zu schaffen, und denkt bereits daran, auch im Westen die amerikanische

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Barrière bei Panama zu durchbrechen; sie hat soeben durch den Alpentunnel im Col-de-Fréjus der Lokomotive den Weg nach Italien gebahnt und ist schon mit einer zweiten Durchbohrung des Alpenwalls im St. Gotthard beschäftigt. Dem amerikanischen Handel genügt die Pacific-Bahn nicht mehr; denn schon regt sich Canada, um eine neue Pacific-Bahn vom Lorenzstrome nach dem stillen Ocean zu bauen, und im Norden und Süden der alten Pacific-Bahn entstehen Concurrenzlinien.

Bei einem so mächtigen Aufschwunge des Unternehmungsgeistes ist zu hoffen, daß auch die großen Projecte der Eisenbahnverbindung von Europa nach Asien der Verwirklichung entgegen gehen, und daß in nicht langer Zeit jene ehrwürdigen Stätten Asiens, von denen einst die Cultur ausging, mit neuem Leben werden erfüllt werden.

G. Tybusch.

---

# Reisen zu Anfang des vorigen Jahrhunderts.

Mitgetheilt von Max von Eelking.

## V.

### Ein fürstlicher Hof bei der Durchreise in Bremen.

Gehört auch das Nachfolgende nicht unmittelbar zu den Reiseberichten, so ist es doch wie diese in dem genannten Tagebuche mit aufgezeichnet. Da es immerhin ein Bild bietet, wie damals Fürstliche Personen reisten, so kann es hier füglich als Schlußstein des Ganzen gelten.

Wir haben bereits aus den Mittheilungen unseres Reisenden ersehen, daß dessen Vater bei seiner Abreise vom Zerbster Hofe vom Fürsten die „Gnade" sich erbat, daß dieser, wenn er nach Bremen käme, ihn mit der Ehre seines Besuches beschenken möchte, was Jener auch zusagte. Wir ersehen aus dem nun Folgenden, daß der Fürstliche Herr nicht nur Wort hielt, sondern daß er schon vorher den Bremer Handelsherrn mit seinem hohen Besuche erfreut hatte.

Nach den Mittheilungen erregte das Eintreffen der Hochfürstlichen Reisenden in der republikanischen Bevölkerung Bremens ein nicht geringes Aufsehen, wie das Gedränge der Menschenmenge beweist, die sich vor dem Platze anstaut, auf dem die prunkende Gruppe sich bewegt. Es mag demnach nicht allzu häufig in der alten Hansa vorgekommen sein, daß regierende Herrn mit Familie und stattlichem Gefolge, wenn auch nur vorübergehend, diese berührten.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG