



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Das Eisenbahnnetz Indiens vom militärischen Standpunkt aus

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

zuspannen und sich nicht durch die Hoffnung auf ein Almosen fremder Thatkraft entsettlichen zu lassen. Es läßt sich den Deutschösterreichern nur empfehlen, daß sie nach Bismarcks Rat die eigne Geschichte lernen und aus ihr ersehen, was sie thun und was sie lassen sollen. Man muß fürchten, daß sie auch bei einer neuen Wendung der österreichischen Politik, wie sie schon angebahnt ist und früher oder später fortgesetzt werden muß, wieder zu kurz kommen werden, weil sie sich weiter in Spaltungen und Radikalismen verrennen werden, die noch nirgends und niemals zur nationalen Macht geführt haben.



Das Eisenbahnetz Indiens vom militärischen Standpunkt aus



über die sich im stillen allmählich vollziehende Verminderung des Abstands der britischen und der russischen Grenzen in Mittelasien gehen ab und zu von dort Nachrichten ein, die zu denken geben. Einerseits melden sie die Verstärkung der Garnisonen der dem wichtigen Herat benachbarten russischen Grenzplätze Transkaspiums, andererseits teilen sie aus Indien mit, daß die Eingebornenregimenter mit neuen Modellen des Lee-Enfieldgewehrs bewaffnet werden, und daß moderne Schnellfeuer-Feld- und Gebirgsgeschütze für die Artillerie in Aussicht genommen sind. Auch darüber liegen Meldungen vor, daß die anglo-indische Regierung ihre militärische Stellung an der Induslinie durch Umfassung der afghanischen Südgrenzen sehr verbessert hat; denn von den neu erworbenen und neu gesicherten Gebietsteilen in Kasiristan und in Beludschistan aus flankieren die englischen Truppeneinstellungen des Grenzgebiets die Linie Kabul-Kandahar mit den im Süden von ihr liegenden Pässen über das Sulaimangebirge; vor allen Dingen aber eröffnet die Besignahme von Chitral mit dem Thale des Kaschkar, eines Nebenflusses des Kabulstroms, mit Umgehung des den Engländern schon einmal verderblich gewesenem Khaiberpasses, den Zugang nach Djellalabad und der Landeshauptstadt Kabul. Damit üben aber die Engländer einen Druck auf den Emir aus, dem er sich nur schwer wird entziehen können.

Eine durch die Natur stark begünstigte und auch strategisch wertvolle Landesgrenze allein genügt jedoch nicht, das gewaltige indische Reich gegen äußere Feinde zu sichern. Hierzu bedarf es auch einer starken, schlagfertigen und zuverlässigen Operationsarmee, einer zuverlässigen und opferwilligen Bevölkerung, wie eines nach strategischen Rücksichten richtig angelegten und zugleich leistungsfähigen Eisenbahnetzes. Gerade diese letzte Forderung fällt bei der Verteidigung Indiens um so schwerer ins Gewicht, als die andern nur bedingungsweise erfüllt werden, zumal da der bei weitem größere Teil aller Feldtruppen im Falle eines Krieges mit Rußland in den Friedensgarnisonen nur schwer abkömmlich sein wird, und da in Zukunft mehr als je mit einer mög-

lichen Erhebung der Tributärstaaten und der Bevölkerung, mindestens aber der jederzeit unruhigen Bergvölker, gerechnet werden muß, besonders seitdem das Ansehen Englands unter dem rücksichtslosen Vorgehn der Franzosen gegen Siam schwer gelitten hat, und eine Beeinflussung durch russische und französische Sendlinge auch wahrscheinlich ist. Gerade die Tributärstaaten und die Bergvölker beanspruchen schon im Frieden einen ganz bedeutenden Aufwand an militärischen Kräften, was sich aus der Dislokation der anglo-indischen Armee ergibt.

Als im Jahre 1892 von englischer Seite zuerst die Verhandlungen über eine Zusammenkunft des Höchstkommmandierenden der anglo-indischen Armee, Lord Frederic Roberts, mit dem Emir auf afghanischem Gebiet eingeleitet wurden, von diesem aber jedes Übereinkommen mit großem Geschick hartnäckig hintertrieben wurde, verhandelte England zugleich über den Anschluß Afghaniostans an das indische Eisenbahnnetz.

Früher, so lange die englische Regierung einen Zusammenstoß mit Rußland für unbedingt ausgeschlossen halten konnte, hatte das indische Eisenbahnnetz ausschließlich offensiven Zwecken zu dienen, es lag deshalb nahe, die Hauptaufmarschlinien in der Richtung auf die afghanische Hauptstadt, auf Peshawer zusammenlaufend, zu erbauen. Als aber später die Russen ihre Grenzen bis auf 170 Kilometer vor die Thore von Herat vorgeschoben, Pendsch und Herk zu wichtigen Stützpunkten umgewandelt, sich in der transkaspischen Eisenbahn überdies eine neue Basis für eine energische Offensive gegen Süden geschaffen hatten und sogar am Hofe von Teheran der russische Einfluß den englischen mehr und mehr zu lähmen begonnen hatte, mußte vor allem die Verteidigung der Induslinie berücksichtigt werden, deren Schwäche auf dem linken Flügel, bei Herat und Kandahar, am Unterlaufe des Indus richtig erkannt wurde. Es mußte also auch für einen entsprechenden Ausbau des Eisenbahnnetzes etwas geschehn und viel Versäumtes nachgeholt werden.

Ein Blick auf die Karte lehrt, daß das gewaltige indische Reich nur zwei durchgehende Eisenbahnlinien hat, die für eine Versammlung der Armee im Industhale verwertet werden können, in ihrer Hauptrichtung auf Peshawer zusammenlaufen, aber nur auf großen Umwegen und mit großem Zeitverlust den Aufmarsch der Armee hinter dem linken Flügel der Induslinie, bei Sukkur, ermöglichen. Von diesen beiden Bahnen begleitet die wertvollere Linie, Linie I, das nordöstliche Grenzgebirge Indiens gegen China, den Himalaya, nachdem sie das Küstengebiet des Meerbusens von Bengalen verlassen hat, in einem Abstände von etwa 300 Kilometern, zunächst im Thale des Ganges, später zwischen diesem und seinem rechten Nebenflusse Jumna. Sie durchzieht Bengalen, die Nordwestprovinzen, sowie das Punjab bis zur Indusgrenze und verbindet den wichtigen Hafenplatz Kalkutta, die Städte Cawnpur, Delhi, Lahore, nachdem sie bei Attok den Indus überschritten hat, mit dem festen Peshawer nahe bei der afghanischen Grenze. Sie ist für die Verteidigung Indiens von besonderm Wert, weil in den von ihr berührten Provinzen verhältnismäßig große Truppenmengen vereinigt sind, die aus politischen Rücksichten Abteilungen für die Operationsarmee am leichtesten werden entbehren können. Schon im Frieden

stehen: 1. an der Indusgrenze etwa 10900 Mann, 2. im angrenzenden Punjab etwa 43860 Mann, 3. in den Nordwestprovinzen und Amdh 35310 Mann, 4. in Bengalen 9590 Mann. Dagegen wird nichts von den in Affam und Mittelindien garnisonierenden 13200 Mann, noch weniger aber von den in Sikkim und Birma liegenden 23800 Mann für anderweite Verwendung verfügbar gemacht werden können.

Trotz ihrer strategischen Bedeutung ist diese Linie mit Ausnahme der kurzen Strecke Kalkutta-Moghal-Sarah (zwischen Allahabad und Ghazipur im Küstengebiet), sowie der im Jahre 1891/92 vollendeten Strecke Lahore-Badami (im Punjab) durchgehend nur eingleisig erbaut, doch mit der in Indien üblichen Gleisbreite von 1,68 Meter.

Auch die zweite weniger bedeutende Hauptaufmarschlinie, Linie II, durchläuft die ostindische Halbinsel in der Richtung von Süden nach Norden ihrer ganzen Länge nach. Wie Linie I am Meerbusen von Bengalen beginnend, zieht sie von Madras nach Bombay am Arabischen Meere, folgt bis Ahmedabad der Meeresküste und wendet sich bei diesem Ort nach Delhi, kehrt jedoch, noch etwa 80 Kilometer von dieser Stadt entfernt, bei Rewari in die ursprünglich nördliche Richtung zurück, bis sie in gleicher Höhe mit Lahore, bei Raewind, die in westsüdwestlicher Richtung von Lahore über Multan und Sukkur nach Karachi, einem Hafenplatz nahe an der Indusmündung am Meere, führende Eisenbahn trifft. Von dieser zweigt sie nun bei Sukkur ab, überschreitet den Indus und zieht über Raf, Shikarpur, Jacobabad und Sibi nach Quetta und Kila Abdullah. Wie wir schon bemerkt haben, ist sie der Linie I nicht gleichwertig, obgleich sie die militärisch wichtigen Hafenplätze und die gleichnamigen Provinzen Madras und Bombay berührt, weil deren starke Friedensbesatzungen von 53000 Mann im Kriegsfalle durch die Überwachung der benachbarten großen Tributärstaaten Mysore, Haiderabad und Raiputana zum größten Teil in Anspruch genommen werden dürften und voraussichtlich keine oder doch nur schwache Kräfte zur Operationsarmee abgeben können. Überdies ist ihre Leistungsfähigkeit bis jetzt sehr gering. Abgesehen von einer kurzen Strecke in unmittelbarer Nähe von Bombay, wo ein zweites Gleise gelegt worden ist, hat sie durchgehend nur ein Gleise, das auf der Strecke Ahmedabad-Firozpur nicht einmal das für Indien normale, sondern nur ein schmalspuriges von einem Meter Breite ist.

Neben diesen beiden durchgehenden Hauptaufmarschlinien hat Indien im Grenzgebiet schon jetzt eine Anzahl kurzer Zweighbahnen, die bei der Verteidigung der Induslinie wie der Hindukushgrenze unzweifelhaft eine Rolle spielen werden. Es sind dies: die schon früher genannte Linie Sukkur-Karachi. Sie begleitet das rechte Ufer des Indus und ist besonders wichtig, weil sie die Verbindung mit dem genannten Hafenplatz herstellt, wo voraussichtlich die von dem Mutterlande zu entsendenden Verstärkungen ausgeschifft werden dürften. In neuester Zeit ist sie noch wertvoller geworden, seitdem in England ein besonderes Expeditionskorps für sofortige Verwendung im Auslande dauernd bereit gehalten wird, dessen Verstärkung durch das erste Korps bei Bedarf vorgesehen ist. Leider ist sie auf dem rechten Indusufer geführt und deshalb

im Kriege nur solange gesichert, als Quetta und Beludschistan behauptet werden.

Ferner haben wir zwischen der Linie Lahore-Multan und dem Eisenbahnübergange bei Attok, jener parallel zum Indus ziehend, die Zweighahnala Mussa-Kundial. Sie zweigt sich bei Lalla Mussa zwischen Lahore und Rawal Pindi von der Hauptaufmarschlinie I ab, tritt bei Kandial in das Thal des Indus und sucht mit einer Wendung gegen Südwesten bei Dera Ghazi Khan oder bei Shershah den Anschluß an die Linie Lahore-Multan-Sukkur wieder zu erreichen. Die letzte Teilstrecke ist erst im Jahre 1890, nach Vollendung der Brücke über den Chenabfluß, dem Betrieb übergeben worden. Nicht ohne Bedeutung für diese Bahn ist die erst in neuerer Zeit gebaute Straße, die auf dem rechten Ufer über das Gebirge in der Richtung auf Kandahar führt. Die zweite Zweighahn ist die von Golra nach Kushalgar, die bei Golra, einer zwischen Rawal Pindi und Attok liegenden Station der Linie I, ausgeht und bei Kushalgar am Indus endigt, wo die Straßen vom Kurrampasse von Kohat, Bannu und Dera Ismail Khan zusammenlaufen.

Außer den genannten Bahnen zweigen sich auf der Strecke Lahore-Rawal Pindi der Linie I zwei kurze Rumpfbahnen, die Linien: Amritsar-Pathankot und Wazirabad-Sialkot-Samu bis zur Grenze von Kaschmir ab, denen nach Lage der Verhältnisse in den Pamirländern eine strategische Bedeutung nicht abgesprochen werden kann.

Wenn nach alledem die Zahl der wirklich wertvollen Aufmarschlinien zur Induslinie und ebenso ihre Leistungsfähigkeit bis jetzt verhältnismäßig beschränkt ist, so hat die anglo-indische Regierung unter dem Drucke der nachteilig veränderten militärpolitischen Lage in Zentralasien doch nicht gezögert, sofort Hand an die Verbesserung und weitere Entwicklung des indischen Eisenbahnnetzes zu legen. So hat man namentlich die vielfach bedenklichen Steigungen auf den Strecken Sibi-Nasak der Eisenbahn Sukkur-Kili-Abdullah und Rawal Pindi-Kawal der Bahn Lahore-Rawal Pindi nach Möglichkeit ermäßigt, die Zahl der Rangier- und der sonstigen Nebengleise auf den Stationen sehr vermehrt, die Schienen der Linie Lahore-Sukkur durch solche stärkerer Abmessung ersetzt, und auf der Strecke Lahore-Rawal Pindi derselben Linie sind zwei Gleise gelegt, damit unter Berücksichtigung der früher angedeuteten Friedensdislokation die Versammlung einer Armee auf dem rechten wie auf dem linken Flügel der Indusgrenze, gegen Kabul wie gegen Kandahar nach Möglichkeit beschleunigt werden kann. Dennoch genügen alle diese Veränderungen noch nicht annähernd, das Bahnnetz des nördlichen Indiens für die ihm im Kriege zufallenden Aufgaben ausreichend geeignet zu machen, denn immer noch zeichnen sich verschiedene Abschnitte des nördlichen Bahnnetzes durch auffallend große Steigungen und starke Krümmungen aus. So betragen sogar bei der abgeänderten Strecke Kawal-Rawal Pindi die Steigungen immer noch 1 : 50, und die Krümmungen haben nur einen Radius von 300 Metern.

Es sind dies Mängel in der Anlage, die in dem übereilten Bau der Strecke Kawal-Peshawar infolge des Ausbruchs der afghanischen Kriege ihre natürliche Begründung finden. Augenblicklich werden wieder Verbesserungen des Schienen-

wegs vorgenommen, deren Beendigung jedoch immer noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Allerdings waren auf der Strecke Rawal-Pindi Peshawer weniger technische Schwierigkeiten zu überwinden, als auf der Strecke Riwal Rawal-Pindi, zumal da die Steigungen nicht größer als 1:100 sind.

Über Peshawer hinaus ist die Bahn nur bis zur afghanischen Grenze, bis Djumrad weitergeführt, wo sie in die Straße durch den Khaiberpaß einläuft, die von den Engländern zur Zeit der afghanischen Kriege erbaut wurde und von dem Emir, dem Vernehmen nach, bis Kabul seitdem in gutem Zustand erhalten wird. Die indische Regierung hat jedoch die nötigen Erhebungen anstellen lassen, um die Bahn gegebenenfalls schleunigst bis Kabul weiterführen zu können. Diese Erhebungen sollen die großen Vorzüge des Kabulthales für eine Linie über den Mullagoripaß über Lundi und Kotal ergeben haben.

Ähnlich liegen die Verhältnisse im westlichen Teil der Linie II. Auch hier war die Strecke Lahore-Shikarpur bei Beginn des letzten afghanischen Krieges noch an zwei Stellen unterbrochen, weil die Brücken über den Sutlej und den Indus noch nicht fertig waren, ihre Weiterführung über Jacobabad nach Sibi sogar noch nicht einmal im Entwurf hergestellt worden war. Es bedurfte deshalb eines ganz außergewöhnlichen Kostenaufwandes dafür, die Arbeiten so zu beschleunigen, daß diese Linie bis Sibi zum Juni 1880 dem Betrieb übergeben werden konnte. Einzelne verunglückte Versuche sind dann die Veranlassung gewesen, daß von Sibi aus zwei Linien in der Richtung auf Kandahar weitergeführt wurden. Von diesen machte die eine, die im Flußbett eines Bergstromes über den Bolanpaß geführt ist, sehr umfangreiche Vorarbeiten nötig, sodaß man diesen Bau zunächst nur provisorisch ausführte; durch die Umstände war man aber schließlich gezwungen, ihn vollständig zu machen. Die Schmalspurbahn wurde später auf normale Gleisbreite ausgebaut, und die sehr starken Steigungen wurden ermäßigt. Dennoch sind diese immer noch sehr bedeutend, 1:25, ebenso sind die Kurven sehr klein, bis zu Radien von 240 Metern. Man hat sich infolge dessen sogar genötigt gesehen, in verschiedenen Abschnitten noch eine Mittelschiene einzusetzen.

Auf dieser schon an und für sich manchen Unglücksfällen ausgesetzten Linie veranlaßt die Regenzeit überdies noch jedes Jahr so zahlreiche Zerstörungen, daß die Wiederherstellungskosten ungeheure Summen verschlingen. So verschwanden z. B. im Jahre 1890 elf Kilometer Bahngleise vollständig, vier Brücken wurden weggerissen und drei andre stark beschädigt. Die Ausbesserungen nahmen infolgedessen solchen Umfang an, daß man sich entschloß, das Bolangebirge in der Richtung von Sibi auf Quetta zu umgehen, und im Thale des Maschkles im folgenden Jahre, 1891, den Bau einer Zweigbahn begonnen hat. Nach ihrer Herstellung wird der Verkehr Indiens mit dem südlichen Afghanistan und Quetta besser gesichert sein, dennoch wird der militärische Wert der Strecke Sukkur in seiner Gesamtheit immer sehr gering sein, weil sie nur von ganz kleinen Zügen, Gebirgszügen, befahren werden kann. Es erklärt dies auch die verhältnismäßig starke englische Besatzung in Quetta, die schon vor wenig Jahren über 7000 Mann zählte.

Die andre Linie, die ebenfalls von Sibi aus nach Kandahar führt und sich bei Bostan mit der Bahn über den Bolanpaß wieder vereinigt, überschreitet das Harnaigebirge, hat aber keine stärkern Steigungen als 1:45 und keine Biegungen unter 280 Meter Radius aufzuweisen. Der Kostenaufwand für die erste Anlage war noch viel höher, als bei der Bahn über den Bolanpaß. Immerhin ist der Betrieb beider durch die Notwendigkeit veranlaßt, für die ungenügende Leistungsfähigkeit jeder einzelnen Ersatz zu schaffen. Dem Betrieb wurden sie schon im Jahre 1887 übergeben.

Von dem Vereinigungspunkt beider Bahnen, Bostan, ziehen sie über das Plateau von Bishin nach Kila Abdullah Khan und weiter zur afghanischen Grenze, wo sie nur etwa 120 Kilometer von Kandahar entfernt, nachdem sie noch den Rojaktunnel durchlaufen haben, bei Chaman endigen. Kila Abdullah Khan liegt nämlich am Südostabfall, Chaman am Nordostabfall des Rajagebirges, der 4150 Meter lange Tunnel 2500 Meter über dem Meeresspiegel. Er wurde im Jahre 1887 begonnen und im September 1891 beendet, ist für zwei Gleise berechnet und hat neben einer Steigung von 1:1000 eine Neigung von 1:40. Die Fortsetzung der Linie bis Kandahar ist ohne Schwierigkeiten erfolgt. Auch hier wurde, ähnlich wie auf Linie I, das gesamte Baumaterial am Westausgange des Tunnels, bei Chaman, für alle Fälle bereit gehalten.

Außerdem sind die meisten Bahnen des nördlichen Indiens an der afghanischen Grenze, die bisher schmalspurige Gleise hatten, mit alleiniger Ausnahme der Strecken Ahmedabad-Firozpur der Linie II, Ajmere-Mhandwa und einzelner weniger wichtiger Nebenlinien auf das normale Gleise von 1,68 Meter gebracht, ebenso sind die meisten der gebauten oder projektierten Linien auf dieselben Abmessungen berechnet worden. Dagegen werden sie, wie die Mehrzahl aller indischen Bahnen, nur ein Gleise erhalten. Noch im Jahre 1886 hatte das gesamte indische Bahnnetz nicht mehr als 1300 Kilometer zweigleisige Bahnen, die allein auf die drei Linien Kalkutta-Delhi, Bombay-Madras und Kalkutta-Madras entfielen, also weniger strategischen als vielmehr Verkehrszwecken zu dienen bestimmt waren. Die Zunahme der Bahnen in den folgenden Jahren ist nur verschwindend klein.

Aus allem, was wir über das indische Bahnnetz gesagt haben, ergibt sich unzweifelhaft, daß es an schweren Übelständen krankt, deren größter für die Sicherheit Indiens geradezu bedenklicher, in dem Fehlen jeder direkten Verbindung der untern Induslinie mit dem mittlern Indien, namentlich aber mit Bombay, gesehen werden muß, zumal da die einzige Verbindung mit diesem wichtigen Plage auf weitem Umwege durch eine Parallelbahn zur Linie Delhi-Lahore, dieser sehr nahe, hergestellt wird, die auf einer langen Strecke nur als Schmalspurbahn gebaut ist. Allerdinge lag ja, solange ein Zusammenstoß mit Rußland vollständig ausgeschlossen erschien, ein dringendes Bedürfnis für den Bau einer solchen Linie nicht vor, deren Bau- und Unterhaltungskosten, da sie die große indische Wüste durchschneiden müßte, jedenfalls recht bedeutend, deren Rentabilität aber aus demselben Grunde überaus gering sein würde. Nicht unmöglich ist jedoch, daß auch politische Rücksichten gegen diesen

Bau gesprochen haben und auch ferner nicht unerwogen bleiben können, insofern nämlich ein direkter Schienenweg vom untern Indus-Sukkur durch Mittelindien nach Madras für den Kriegsfall mit Rußland möglicherweise nicht genügende Garantien für die Sicherheit des Verkehrs bieten würde, weil er fast ausschließlich durch das Gebiet der Tributärstaaten Rajputana und Haiderabad geführt werden müßte.

Dennoch scheint man mit der Zeit unter dem Druck der Verhältnisse mit allen ähnlichen Rücksichten gebrochen zu haben, denn eine Anzahl neuer Bahnlinsen ist entstanden, andre sind beinahe vollendet oder in Vorbereitung. Hierher gehören vor allem: 1. Eine Eisenbahn von Ajmere, einer Station der Linie II auf der Strecke Bombay-Delhi, durch die indische Wüste über Bikaner nach Samasata bei Bahawalpur, einer Station der Linie II auf der Strecke Lahore-Sukkur. 2. Eine Verbindungsbahn zwischen Palanpur, einer Station der Linie II nördlich Ahmedabad, nach Haiderabad am untern Indus östlich Karachi. Die Strecke Haiderabad-Umarkot ist schon seit 1892 dem Betrieb übergeben. Sie hat die für Indien normale Gleisbreite und stellt die direkte Verbindung zwischen Karachi, Bombay und Madras her. 3. Die Linie Phulera-Kewari. Sie stellt die vierte Verbindung zwischen beiden Orten her und schneidet somit den weiten Bogen ab, den die Linie II hier bisher machte. 4. Die Linie Delhi-Dadri-Jaisalmer-Umarkot-Haiderabad. Sie kreuzt die unter 1 aufgeführte Bahn Ajmere-Samasata südlich von Bikaner, durchschneidet gleich dieser die indische Wüste und stellt die direkteste Verbindung der Linie I mit dem Gebiet des untern Indus und mit Beludschistan her. Da die Linie Lahore-Sukkur-Karachi sehr nahe an den Indus geführt ist, die untere Strecke Sukkur-Karachi sogar auf dem rechten Indusufer liegt, so kann sie unter Umständen, sobald es sich um die Verteidigung der Induslinie selbst handeln sollte, sehr gefährdet sein, sodaß sich die neue Linie um so wertvoller erweisen wird. 5. Die Linie Rajpurra-Batinda-Bahawalpur, die auf der Strecke Radjpurra-Batinda schon seit lange besteht und die Linien I und II halbwegs zwischen Delhi und Lahore verbindet. Man hat diese nun gegen Westen bis Bahawalpur verlängert und dadurch eine weitere Aufmarschlinie von Linie I zum linken Flügel der Induslinie geschaffen.

Alle diese Bahnbauten fassen ausschließlich den Aufmarsch der Armee am untern Indus, auf der Linie Sukkur-Dera Ghazi Khan, ins Auge; man ist jedoch nicht hierbei stehn geblieben, sondern hat auch eine Vervollständigung der Bahnen am mittlern und obern Indus durchgeführt. So ist die früher schon genannte Eisenbahn Kundial-Dera Ghazi Khan des Industhals, die annähernd der Linie I parallel deren linke Nebenlinien Lahore-Multan und Zala Mussa-Kundiam untereinander verbindet, über den letzten Ort hinaus nach Gagan zur Linie Golra-Rushalgarh und nach Attok weiter geführt worden, wodurch die direkte Verbindung zwischen Attok und Dera Ghazi Khan und Sukkur hergestellt worden ist.

Allerdings ist diese letzte Linie mehr oder weniger zwecklos, weil sie zu gefährdet ist, sobald es sich um die Verteidigung der Induslinie selbst handelt. Man scheint die Verteidigungslinie aber weiter vorwärts in das Suleiman-

gebirge verlegen zu wollen, denn man hat auch auf dem rechten Indusufer Terrainstudien gemacht und die Linien Kalabagh=Bannu und von hier wieder zurück zum Indus nach Dera Ismail Khan ins Auge gefaßt.

Hand in Hand geht hiermit die Frage einer dritten Überbrückung des Indus auf der Strecke Attok=Sukkur, die schon eingehend erwogen wird. In Frage kamen vier Stellen: bei Kuschalgarh, Kalabagh (demnächst Eisenbahnstation), Dera Ismail Khan und in der Nähe von Dera Ghazi Khan. Von diesen wurden jedoch die beiden ersten Plätze, als zu nahe bei Attok liegend, oder was wohl wichtiger sein dürfte, zu weit von der Linie Sukkur=Quetta entfernt, verworfen, man gelangte aber auch bei den beiden andern zu keinem abschließenden Resultat, sondern schlug vor, das Indusbett bei Dera Ismail Khan auf etwa 1000 Meter Breite einzudämmen und, bis eine Brücke erbaut werden könnte, vorläufig eine Dampffähre einzurichten, die man, sofern sich das Bedürfnis herausstellen sollte, vielleicht später auch bei Dera Ghazi Khan herstellen will. Dennoch dürfte die Frage bald eine andre Lösung erfahren.

Die großen, oben näher erörterten Unzuträglichkeiten, die auf Linie II von dem Verkehr über das Bolan- und Hamagebirge unzertrennlich sind, haben nämlich die indische Regierung veranlaßt, auf die Auswahl einer kürzern und bequemern Verbindung zwischen dem Indus und dem Plateau von Pishin und von Quetta, den Schlüssel zu den südlichen Pässen über das Suleimangebirge, bedacht zu sein. Eine solche ist denn auch in dem Thale des Flusses Jhob gefunden worden, das aus der Gegend von Dera Ismail Khan an der afghanischen Grenze entlang auf das gedachte Plateau führt. Die im Jahre 1891 begonnenen Vorarbeiten sind nahezu vollendet, sodaß in nicht zu ferner Zeit der Eröffnung eines Schienenweges mit geringern Steigungen entgegen gesehen werden darf, der der Regierung die nötigen Garantien für die schnelle Versammlung ausreichender Streitkräfte in diesem Grenzabschnitt zur Verteidigung des Plateaus von Pishin oder zur Besetzung Kandahars bietet.



Französische Justiz

Von Wolfgang Drechsler in Göttingen



ährend eines längern Aufenthalts in Frankreich habe ich immer mit besonderm Interesse die Sitzungen in den Justizpalästen besucht, vor allem in Paris. Der Reisende, der kein Jurist ist, wird sich hier meist damit begnügen, die wunderbare Sainte Chapelle zu besuchen und einen flüchtigen Blick in die gewaltige Salle des Pas-Perdus zu werfen, wo sich im schwarzen Talar eine zahllose Schar von Advokaten ergeht. Aber es lohnt sich sehr, einen Schritt weiter in die Sitzungsräume zu thun. Da hört man nicht nur ein gutes Französisch, auch ein großer Teil des französischen Lebens spielt sich hier ab. Allerdings