



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

China, Russland und Europa

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



## China, Rußland und Europa



Seit der chinesische Koloss in Bewegung geraten ist und in immer stärker werdenden Äußerungen seine Energie zu selbständigem politischen Leben kundgibt, wachsen die Besorgnisse Europas im Hinblick auf die Frage, was aus seinen Völkern werden soll, wenn jenen vierhundert Millionen Chinesen die Lust ankäme, die alte Welt mit ihrer Masse und deren Fleiß und Anspruchslosigkeit zu erobern. Noch hat kein Volk des Westens sich bemüht, Mittel zu finden, um die drohende Gefahr abzuwenden. Im Gegenteil, allesamt: England, Deutschland und Frankreich haben durch ihre fortgesetzten, zum Teil recht stürmischen Versuche, in Chinas Wirtschaftsleben einzudringen und sich darin festzusetzen, nur dazu beigetragen, die Aktivität seiner Bewohner zu wecken und sie zu wirtschaftlichem Gegenstoß zu reizen. Nur Rußland, das auf mehr als 7000 Kilometer an China angrenzt, ist mit praktischen Mitteln darangegangen, der vom fernen Osten her einsetzenden neuen Völkerwanderung einen Damm entgegenzustellen.

Die Verschiedenartigkeit im Verhalten der europäischen Völkergruppen ist natürlich und verständlich. Das Interesse der Westvölker an China beruht auf rein händlerischen Erwägungen. Für sie kommt das sogenannte Land der Mitte in erster Linie als Ausfuhrland in Frage, als Ausfuhrland im weitesten Sinne für Waren, Kapital und Kopfarbeit. Nationalpolitische Gesichtspunkte, die nicht zugleich wirtschaftspolitische wären, spielen für den deutschen, französischen und englischen Kaufmann um so weniger eine Rolle, als die nationalen Gefahrenmomente dem Westen Europas noch nirgends greifbar entgegentraten. Der chinesischen Kultur stehen wir trotz Nichthofen, Grube und verschiedener „Seminare für orientalische Sprachen“ noch gänzlich verständnislos gegenüber. Die chinesische Masse ist dem Westen so gut wie unbekannt; er empfindet ihr Dasein darum auch nicht als Gefahr, wenn auch die verschiedenen Rassen-theoretiker warnend ihre Rassandränge ertönen lassen.

In Rußland liegen die Dinge wesentlich anders. Die Rassenfrage als solche hat zwar für das russische Reich keine rechte Bedeutung, nachdem Volksstämme fast aller Rassen unter den Schutz des weißen Zaren getreten sind. Sogar die nach preußischem Muster organisierte Armee weist unter den Offizieren jüdische Karaimen, buddhistische Mongolen und allerlei Farbige auf. Wirtschaftlich ist China für Rußland niemals Exploitationsobjekt gewesen und kann es in absehbarer Zeit auch nicht werden, weil seine eigene wirtschaftliche und kulturelle Kraft noch nicht entsprechend gewachsen ist. Wohl aber sind Chinesen und Russen Konkurrenten auf dem innerasiatischen Markte, wobei sich die Russen nicht immer als die Stärkeren erweisen. Der von Osten in das russische Reich eindringende Chinese bildet überdies als Feld- und Bergwerksarbeiter eine notwendige Ergänzung des russischen Arbeiters, dem er in vielen Dingen überlegen ist. Schließlich dringen die Chinesen aber auch schon als Landsucher in russisch-Asien ein und zwar nicht etwa losgelöst von der chinesischen Heimat, vielmehr wie die Fangarme riesiger Seeungeheuer fest mit dem Leibe des Mutterlandes verbunden. Der in großen Scharen auswandernde Chinese ist unbewußt und bewußt Träger des chinesischen Kultur- und Staatsgedankens und darum bedeutet sein Eindringen in das russische Reich zugleich eine friedliche Eroberung russischen Bodens durch das Reich der Mitte. Hiergegen ist mit friedlichen Mitteln einstweilen nicht anzukommen. Die Früchte einer mit größerem äußeren Erfolg betriebenen Politik der Zaren könnten in wenigen Jahren vernichtet werden.

Gegenwärtig stehen die Dinge an der Nord- und Nordwestgrenze des chinesischen Reiches so, daß die chinesische Einwanderung schon altes russisches Gebiet bedroht, während die Nomadenvölker in der Mongolei und in der Kirgisensteppe ihre Selbständigkeit zugunsten des chinesischen Großkapitals verloren haben. Die russische Regierung hilft sich zunächst damit, daß sie die Ansiedlung von Chinesen in den von Rußland militärisch besetzten Gebieten, wie im Amurgebiet und in Sibirien verbietet. Das Verbot steht indessen nur auf dem Papier, solange die Russen genötigt sind, alljährlich hunderttausenden chinesischen Saisonarbeitern Einlaß zu gewähren, um die Kulturarbeiten, wie Eisenbahnbauten zu bewältigen, aber auch um die regelmäßige Feldarbeit besorgen zu können, die die Verpflegung der im Osten dislozierten Armee sicherstellen muß.

Was dort oben in Ostasien zwischen Rußland und China vorgeht, läßt sich sehr wohl vergleichen mit dem was Westeuropa an den Ostgrenzen Deutschlands erlebt, wo es alljährlich über einer Million osteuropäischer Wanderarbeiter Erwerb geben muß, um den Anforderungen des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs gerecht werden zu können. Allen gesetzlichen Maßnahmen und polizeilichen Vorschriften zum Trotz bleibt ein gewisser, wenn auch nur geringfügiger Prozentsatz dieser Osteuropäer sitzen und erzwingt sich das Bürgerrecht.

Die russische Regierung sucht nun dem Vordringen der Chinesen dadurch die angedeutete politische Bedeutung zu nehmen, daß sie an den asiatischen Grenzen einen breiten Gürtel ausschließlich der Kolonisation durch russische

Bauern zur Verfügung hält. Soweit die Wirksamkeit der transsibirischen Bahn reicht, sind, wenn auch unter recht erheblichen Opfern, Erfolge erzielt worden. Aber sie bedeuten Tropfen im Meer gegenüber den ungeheuren Anforderungen, die gestellt werden müssen. Die russischen Bemühungen werden vor allem beeinträchtigt durch die riesigen Entfernungen, die die bedrohten Gebiete vom russischen Stammlande trennen. Sie bedeuten im Zeitalter des Verkehrs um so größere Hindernisse für jede Entwicklung, je weniger sie selbst mit Verkehrsmitteln ausgerüstet sind und je loser ihre Verbindung mit den benachbarten Verkehrsnetzen ist. Dieser Mangel zwingt die Regierung, an dem alten kostspieligen Verfahren militärischer Kolonisation festzuhalten, doppelt unfruchtbar in heutiger Zeit, als es die für Wegebau erforderlichen Mittel verschlingt und somit ein wahres Hemmnis für eine Kolonisation nach modernen Gesichtspunkten bildet. Von den sonstigen Nachteilen jeder militärischen Okkupation, wie übermäßig starkes Vordrängen militärischer Gesichtspunkte zum Nachteil gewerblicher, sozialer, rechtlicher und kultureller braucht nicht gesprochen zu werden.

Diese Beobachtungen haben in der russischen Regierung schon seit mehr als einem Jahrzehnt die Frage immer wieder auftauchen lassen, wie die Kolonisation und Ansiedlung russischer Bauern in Sibirien wirtschaftlicher und politisch wirksamer durchgeführt werden könnte. Jetzt scheint man sich zu der Überzeugung durchgerungen zu haben, daß dies nur dann erreicht werden könnte, wenn Rußland seine Kolonien mit der Heimat durch gute Eisenbahnen verbindet. Und so sind denn auch die führenden russischen Blätter voll von Projekten über die Verlängerung der russischen Bahnen über die Wolga hinaus, über den Ausbau der sibirischen Eisenbahn, über die Anlagen von Zweigbahnen usw. Alle solche Projekte sind indessen von vorwiegend lokaler Bedeutung und kommen wohl den Wünschen der einzelnen Gouvernements und Gebiete Sibiriens entgegen, aber sie tragen alle den Todeskeim in sich: sie bieten für Jahrzehnte keine Aussicht, rentabel zu werden, weil sie für viele Jahrzehnte nur einseitig Ausfuhrbahnen, nicht aber zugleich Einfuhrbahnen sein können. Mit anderen Worten: sie weisen gegenüber der militärischen Kolonisation nicht die ins Auge springenden Vorteile auf, deren es bedürfte, um das System mit gutem Gewissen zu ändern.

Den Mangel der Unrentabilität beseitigt ein Projekt, das seit etwa drei Jahren in Rußland von ernsthafter Seite bearbeitet wird, nachdem es in Westeuropa als Teil einer Linie Rotterdam—Peking—Shanghai schon vor mehr als vierzig Jahren erörtert wurde\*). Neuerdings soll ein entsprechender Plan auch das Interesse der russischen Regierung gefunden haben. Es gilt das Herz Rußlands mit dem Herzen Chinas zu verbinden und die Parole auszugeben: Moskau—Peking in vier Tagen!

\*) U. a. von Dr. Meißel im Jahre 1871: „Die europäisch-asiatische Eisenbahnlinie Rotterdam—Tientsin“, und von Ferd. Freiherr von Richthofen in einem in der Geographischen Gesellschaft zu Berlin gehaltenen Vortrage.

Das Projekt gründet sich auf den durchaus einleuchtenden Satz: eine Eisenbahn, die rentabel sein soll, darf ihr rollendes Material nicht leer laufen lassen, muß also Hin- und Rückfracht haben; solches ist aber nur möglich, wenn sie Gebiete verbindet, zwischen denen ein Güteraustausch von der Größe möglich ist, der dem für den Bahnbau aufgewendeten Kapital entspricht.

Wahrlich ein einfacher Gedanke! So schön aber und so sehr durchzogen von ideellen Ausblicken, daß man fürchten muß, er sei angesichts der menschlichen Schwächen und des menschlichen Eigennuzes undurchführbar.

Zimmerhin sei es versucht, die Bedeutsamkeit des Problems und die sich aus seiner Durchführung ergebenden Möglichkeiten aufzudecken.

Nach den mir bekannt gewordenen Vorschlägen soll die neue Eisenbahn, was Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Exaktheit der Beförderung anbetrifft, den größten Ansprüchen Westeuropas genügen; ferner soll sie mit allen Hilfsmitteln der Technik ausgerüstet sein, um die schnellste Beförderung der umfangreichsten Massengüter zu gewährleisten.

Die Streckenführung soll auf möglichst grader Linie von Moskau nach Semipalatinsk (3450 Kilometer) erfolgen, und sich von dort aus den Gebirgszügen des Altai, den Eigentümlichkeiten der südlichen Mongolei und der chinesischen Gebirge anpassend, nach weiteren 3500 Kilometern Peking zuwenden. Von der chinesischen Regierung erwartet man, daß sie die Forderung aufstellt, die seit kurzem eröffnete Strecke Peking—Kalgan in die Linienführung aufzunehmen, während von russischer Seite dahin gewirkt werden dürfte, die Linie Moskau—Saratow einzuschließen. Die privaten Förderer des Gedankens Moskau—Peking stehen einer solchen Möglichkeit nur mit gemischten Gefühlen gegenüber: wenn auch die Hineinziehung bereits bestehender Bahnstrecken einige Vorteile zu haben scheint, etwa die Verringerung des Kapitalaufwandes, so soll man diese nicht überschätzen. Die in Frage kommenden Bahnen sind nämlich so minderwertig eingerichtet, daß es erheblicher Aufwendungen bedürfte, um sie auf die gewünschte höchste Höhe der Leistungsfähigkeit zu bringen, und dann bedeutet ihre Einfügung in jedem Falle eine Verlängerung der Fahrt und somit auch eine Verteuerung für die Durchgangstransporte, die aber sind es, auf deren Hereinziehung der größte Wert gelegt werden mußte, sofern die Bahn die ihr zuge dachte weltpolitische und kulturelle Bedeutung haben soll.

Die russische Strecke, wie sie einstweilen gedacht ist, würde von Moskau in ost-südöstlicher Richtung durch den nördlichsten Teil des getreide- und industrie reichen Gouvernements Njasan gehen, dann durch die walddreichen, im übrigen ebenso beschaffenen südlichen Kreise von Wladimir und Nischni-Nowgorod, also auf einer Strecke von 500 Kilometern die am dichtest bevölkerten Teile Rußlands durchqueren, alsdann die schwarze Erde des Gouvernements Sibirsk durchschneiden, bei der Stadt Sibirsk selbst die Wolga überschreiten und weiter durch das viersprossige Land der Mordwinen und Tschuwaschen, durch die Basch-

firensteppe des südlichen Ufa, dem Ural zueilen. Dort würde sie in der Nähe des Tolkassee, 513 Meter über dem Meeresspiegel, ihre höchste Höhe erreichen. (Zweiter Teil der Strecke 700 Kilometer.) Dann ist die Bahn durch die Kirgisensteppe im südlichen Sibirien gedacht, deren nördlichster Streifen in einer Breite von rund 200 Kilometern von hervorragender Fruchtbarkeit und Besiedlungsfähigkeit ist. Bei Semipalatinsk (dritter Teil der Strecke 1750 Kilometer) würde die neue Linie die eben in Angriff genommene Zweigbahn zur transsibirischen Bahn erreichen\*).

Die in Aussicht genommene sibirische Teilstrecke kreuzt vier schiffbare Ströme, auf denen schon gegenwärtig ein lebhafter Warenverkehr stattfindet, nämlich Tobol, Abugan, Ischim und Irtysh, die alle nach Norden, also auch zur transsibirischen Eisenbahn, fließen. Der russische Teil der Strecke würde in der Nähe des schon gegenwärtig industriereichen Altai endigen (vierter Teil der Strecke 400 Kilometer), gleichviel ob er dem tief in das Felsgestein hineingesprengten Lauf des Schwarzen Irtysh zu folgen hätte oder, ob er sich, um bautechnische Schwierigkeiten zu umgehen, südwärts in die Steppe um den Saissansee wagte.

Oberhalb Semipalatinsk beginnen von der einen Seite die Ausläufer des Altai, von der anderen Seite allerhand kleinere Gebirgszüge sich mehr und mehr dem Irtysh zu nähern, bis sich die Berge bei Ust-Kamenogorsk zu einer Felsenklamm schließen, die nicht einmal einen Fußpfad neben dem Flußbett zuläßt. Aus diesem Grunde ist wohl auch anzunehmen, daß für die Linienführung der Bahn von Semipalatinsk aus eine südliche Richtung, d. h. eine Umgehung der den Strom einengenden Gebirge angenommen wird, etwa dem Wege Semipalatinsk—Kokpetinsk folgend. Nach Überschreiten eines nicht allzu hohen Passes würde sie das Tal des Kokpety erreichen, eines Zuflusses des Saissansees, der oberhalb des Irtyshdurchbruches in ein weites flaches Becken eingelagert ist und vom Schwarzen Irtysh durchströmt wird. Den See auf der offenen südlichen Seite umgehend, würde die Bahn, die Stadt Saissansk berührend, die hier verhältnismäßig leicht zugängliche Grenze des chinesischen Reiches entweder unweit des Ausflusses des Schwarzen Irtysh oder unweit des Sees Uungur und der an ihm gelegenen chinesischen Grenzstadt Bulum-Tochoi überschreiten.

Die in Frage kommenden Gebiete gehören zu den wirtschaftlich aussichtsreichsten des ganzen Kirgisensteppengebiets: Der gebirgige Charakter dieses Teils schützt die zum Landbau geeigneten Stellen der Täler und kleineren Ebenen vor den Sandstürmen der offenen Steppe und wirkt somit der Austrocknung entgegen. Dazu tritt das verhältnismäßig reichliche Vorhandensein von kleinen, von den Gebirgen kommenden Flüssen, die Kulturen mit künstlicher Bewässerung möglich machen. Daher hat der Ackerbau trotz der geringen Niederschläge hier leidlich günstige Aussichten. Zurzeit treten Ackerbauerzeugnisse allerdings noch hinter

\*) Über die hier erwähnten Teile der Kirgisensteppe findet der Leser u. a. gutes Material in den Sammelbänden „Woprossy Kolonizaziji“ (Fragen der Kolonisation), die seit 1907 in Petersburg erscheinen; mit liegen die Bände 1 bis 7 vor. G. Cl.

Viehzüchterträgen zurück. Es handelt sich vor allem um Wolle, Haare, Häute, Felle, Talg, Därme usw., die zurzeit in einer Wertsumme von 5 bis 10 Millionen Rubel jährlich nach und über Semipalatinsk hinaus gelangen mögen, und die alle zu den Erzeugnissen gehören, die auf dem Weltmarkt zu steigenden Preisen immer mehr gesucht werden.

Nach Inbetriebsetzung der Bahn würde dazu sicher ein ähnlicher Schlachtbetrieb treten, wie er jetzt an der sibirischen Bahn stattfindet, wo von Petropawlowsk und Kurgan aus die Märkte Moskaus und Petersburgs mit Fleisch versorgt werden. An der sibirischen Bahn werden jährlich rund hunderttausend Stück Rindvieh aus der Kirgisensteppe geschlachtet und die Rumpfe beim ersten Frost nach Rußland verfrachtet. Überdies ist die Kirgisensteppe imstande, jährlich Hunderttausende von Schafen abzugeben.

Als steigerungsfähig wird sich auch der Butterversand und die Ausfuhr von Geflügel und Eiern erweisen —, die schon jetzt, gestützt auf die Irtschschiffahrt in Semipalatinsk, Ust-Kamenogorsk und Saissanak Bedeutung gewonnen haben. Günstig liegen auch stellenweise die Verhältnisse für die Bienenzucht. Ausdehnungsfähig ist ferner die Fischerei.

Ein weiterer Reichtum des Gebietes besteht in Mineralschätzen. Die Berge zwischen Ust-Kamenogorsk und Kopektinsk sowie die nördlichen Randgebirge des Saissansees sind schon jetzt als reich an Edelmetallen bekannt, obwohl die geologische Erforschung nur eine oberflächliche ist. Goldfundstellen allein sind an vierhundert erschlossen. Der Goldgehalt der Erze scheint an 20 Gramm auf die Tonne heranzureichen. Vermutlich hätte der Erzgoldabbau schon jetzt bedeutendere Fortschritte gemacht, wenn nicht die Betätigung von Ausländern in diesen Gebieten an eine jedesmalige besondere Erlaubnis der höchsten Instanzen gebunden wäre. Neben Gold verdienen Kupfervorkommen Beachtung.

Die Bahn würde die Abbaumwürdigkeit mancher bisher ungenutzter Fundstellen sichern. Ob die Eisenerze des Gebietes hochwertig genug sind, um eine Ausfuhr auf weite Entfernungen zu lohnen, ist die Frage; eine Verhüttung an Ort und Stelle hat mit Mangel an geeigneten Kohlen zu kämpfen. Kohlen sind in der Kirgisensteppe, am Irtsch und am Saissansee bisher nur in minderwertigen, zur Verkokung nicht geeigneten Qualitäten gefunden worden. Silber, Blei, Maganerz, Graphit, Halbedelsteine sind weitere in dem Einfluszbereich der Bahn vorkommende Bodenschätze. An Arbeitskräften fehlt es nicht; Tausende und Abertausende von verarmten Kirgisen stehen als willige, wenn auch nicht besonders leistungsfähige Arbeiter bei niedrigen Löhnen zur Verfügung.

Es ergibt sich also, daß das Gebiet, das zwischen Semipalatinsk und der chinesischen Grenze von der geplanten Bahn durchlaufen werden würde, an sich schon eine Dase von bemerkenswerten wirtschaftlichen Möglichkeiten darstellt gegenüber den Steppen und Wüsten, die westlich und östlich die Bahntrasse begleiten. Dazu kommt aber noch die günstige Verkehrslage des Bezirks:

Nach Semipalatinsk laufen von Süden wichtige Karawanenstrassen aus Russisch-Zentralasien, anderseits von Nordosten her Wege aus dem dicht-befiedelten, fruchtbaren nördlichen Steppenvorland des Altai. Große Dampf-mühlen in Semipalatinsk vermahlen schon heute 50000 Tonnen Getreide aus diesem Gebiet und manche Getreidebarke wird von hier auf den Irtysh ver-frachtet. Andere Wege führen aus dem gewaltigen Bergland des Altai mit seinen noch vielfach ungehobenen Mineralschätzen, feinen Weiden und Wäldern, zum Irtysh hinunter; endlich laufen wichtige Karawanenstrassen aus der Süd-westecke des chinesischen Reichs nach Saissan und Semipalatinsk.

Zusammenfassend wird man sagen können, daß die geplante Bahn in dem Gebiet zwischen Semipalatinsk und der chinesischen Grenze eine Art Stützpunkt erhält, der ihrer Rentabilität ein recht erfreuliches Prognostikon sein möchte. Einmal dem Verkehr erschlossen und den Welt handelsstrassen angegliedert, muß das Gebiet des oberen oder Schwarzen Irtysh für Zentralasien ein neues Handels- und Kulturzentrum werden, das seinen Einfluß weit nach Süden und Osten geltend machen würde.

\* \* \*

Je mehr wir uns der chinesisch-russischen Grenzzone nähern, um so mehr wird die Überzeugung lebendig, daß wir zu der Stelle gelangen, an die sich die meisten Schwierigkeiten für den Bahnbau Moskau—Peking knüpfen. Es sind das keine natürlichen Schwierigkeiten, obwohl auch deren genügend zu überwinden sein dürften. Größer sind aber doch die politischen.

Die Linie der russisch-chinesischen Grenze, die etwa vom Saissangebiet über das Tarbagatai-Gebirge südlich zum Barlik, zum dschungarischen Ma-Lau und zum Tal des Ili, in dem Kultscha gelegen ist, läuft, gehört zu den heiß-umstrittensten Gebieten der russischen und chinesischen Politik in Mittelasien. Dort leben noch zahlreiche Nomadenstämme, die je nach der Jahreszeit und den Regenverhältnissen ihre Standorte wechseln und die heute von den Russen als Untertanen des Zaren, morgen von den Chinesen als Söhne des Reiches der Mitte in Anspruch genommen werden. Meist sind diese sogenannten Nomaden gar nicht mehr selbständige Volksstämme, sondern Hirten im Dienste chinesischer Kapitalisten, denen die Herden, die Kamele, Pferde und Rinder gehören. Anderseits aber ist der russische Handel aus dem Gebiete des Sieben-Ströme-Landes sowohl wie aus dem Gebiete des Schwarzen Irtysh von Semipalatinsk aus auf das Hochland gestiegen und Kaufleute russischer Staatsangehörigkeit, vielfach mohammedanische Armenier, vereinzelt auch echte Moskowiter, halten ihn in ihren Händen. Diese Verhältnisse im Verein mit Wegelosigkeit bringen es mit sich, daß die Grenzen dort nicht feststehen. Je nach der Lage der Weide-plätze in verschiedenen Jahreszeiten und klimatischen Perioden geben sie zugunsten der Russen oder Chinesen nach und gewöhnlich benutzen die russischen Militär-behörden als die stärkeren solche Verschiebungen, um sich des einen oder anderen besonders günstig gelegenen strategischen Punktes zu bemächtigen, woran sich

dann diplomatische Weiterungen schließen, die, wie im Jahre 1881 und 1911 manchmal ein recht ernstes Gesicht annehmen und die Sicherheit des Weltfriedens bedrohen können.

Der Bahnbau Moskau—Peking hätte somit zunächst eine Verständigung über die strittigen Grenzen gerade in jenen Gebieten zur Voraussetzung.

Doch setzen wir den Fall, daß über diese Fragen eine Einigung erzielt wird. Dann bekämen jene Gebiete für beide Länder eine größere Bedeutung, als wie sie sie heute haben können. Beiden Ländern würde die Möglichkeit gegeben sein, an jenen Grenzen Menschenbollwerke zu errichten, westlich russische, östlich chinesische, die eine neuerliche Verwischung der Grenzen unmöglich machten: die wichtigste Grundlage für geordnete Rechtsverhältnisse, nämlich fest gefügte Besitzverhältnisse könnte geschaffen werden.

Im übrigen treten für China bezüglich des Bahnbaus dieselben wirtschaftlichen Gesichtspunkte in Kraft, wie für Rußland. Die Bahn ist die beste Basis für eine systematische Kolonisation. Und wenn auch die Strecke durch die Wüste zunächst noch unwirksam ist, so hat menschliche Energie es doch immer noch verstanden, dem geizigen Boden Reichtümer zu entlocken, von deren Existenz man vorher noch keine rechte Vorstellung hatte. Wer sich über die wirtschaftlichen Aussichten der Gebiete südlich des Altai in der südlichen und inneren Mongolei unterrichten will, lese die entsprechenden Abschnitte in dem großen Werke des Geographen Ferdinand Freiherrn von Richthofen, das dieser über China veröffentlicht hat. Es ist bemerkenswert, daß dieser ausgezeichnete Kenner Chinas gleichfalls die Notwendigkeit einer Bahnverbindung zwischen Europa und Ostasien durch Mittelasien betont und dabei sich auch für die Rentabilität eines solchen Unternehmens ausspricht.

Hier sei nur auf die Möglichkeit für China hingewiesen, einen mächtigen Strom derjenigen Bevölkerungsteile, die gegenwärtig in die Mandschurei und darüber hinaus nach Norden drängen, von dort abzulenken und zur Besiedelung der von der Bahn Moskau—Peking durchschnittenen Gebiete zu verwenden.

Damit würde auf einem anderen Gebiete der russisch-chinesischen Beziehungen, wo es gegenwärtig dauernd zu Streitigkeiten zwischen den beiden Mächten kommt, eine Entlastung geschaffen. Wie schon eingangs erwähnt, drücken gegenwärtig die chinesischen Einwanderer auf das Amurgebiet, das Rußland mit Recht zu seinem rechtmäßig erworbenen und kolonisierten Besitztum rechnen darf. Hört dieser Druck auf, so wird Rußland dort in Ruhe sein Kolonisationswerk vollenden können, ohne dauernd mit den chinesischen Grenzgebietsrändern in Konflikt zu geraten, und manche Quelle des Mißtrauens auf beiden Seiten würde versiegen.

\* \* \*

Sehen wir von den politischen Differenzpunkten zwischen Rußland und China ab und betrachten wir jetzt die geplante Bahnstrecke lediglich von weltwirtschaftlichen Gesichtspunkten, so fällt uns grell ins Auge, welch einen ungeheuren Wandel in der Bedeutung Chinas und Rußlands auf dem Weltmarkte diese

Linie nach sich ziehen muß. Der ferne Osten wäre mit einem Schlage ein Bindeglied zwischen der alten Welt und Australien, das es erst rechtfertigte, wenn die Chinesen ihr Land das Land der Mitte nennen. Der ferne Osten, den wir gegenwärtig nur erreichen können entweder auf dem langwierigen Wege über Sibirien mit seinem fast zweitausend Kilometer großem Umwege über Tschita oder Charbin, der ferne Osten, den wir vor nicht langer Zeit nur erreichen konnten nach einer beschwerlichen Fahrt durch die Siedeglut des Roten Meers, um ganz Asien herum, mit den Schrecknissen des Taifun im Gelben Meere, der ferne Osten wäre uns Westeuropäern näher gerückt, als die Vereinigten Staaten von Nordamerika, und Reisen, die heute noch vierzehn und mehr Tage in Anspruch nehmen, und Gütertransporte, die fünf- undvierzig Tage brauchen, um von Hamburg nach Shanghai zu gelangen, würden von Hamburg, Rotterdam, London und Paris nur sechs bis sieben, höchstens zehn Tage brauchen. Die neue Bahn und damit China und Rußland würden den Durchgangsverkehr zwischen Europa und dem gesamten fernen Osten an sich reißen. Ein großer Teil des Frachtenverkehrs mit Japan, den Philippinen, den östlichen Sundainseln, mit Polynesien und Australien würden unzweifelhaft diesen Weg zu Lande suchen, da die Verpackung der Waren, wie etwa des Fleisches und der Butter, die Australien gegenwärtig durch das Rote Meer zu uns kommen läßt, so teuer ist, daß dafür der an sich kostspieligere Landverkehr bezahlt werden könnte. Hinzu träte noch der Postbetrieb, der der Seebeförderung vollständig entzogen würde; es läßt sich sogar denken, daß die Post zwischen China und den Oststaaten Amerikas den Weg schneller über Europa zurücklegen könnte, als über den Stillen Ozean.

Vierhundert Millionen Europäer würden in nahe Verbindung gebracht mit vierhundert Millionen fleißigen nach Fortschritt strebenden Asiaten. Was allein dieser Umstand für eine ungeheure Bedeutung für die ganze Erde und ihre Kultur haben muß, kann hier leider auch andeutungsweise nicht dargetan werden. Hervorgehoben sei nur die durch die Bahn geschaffene Interessengemeinschaft unter den Völkern der alten Welt, das sicherste Mittel, blutige, Kultur vernichtende Kriege zu verhindern. Denn wo eine Interessengemeinschaft besteht, da kommt auch der Wille leichter zum Vorschein, sich auf friedlichem Wege über strittige Punkte zu einigen.

Die wahrscheinliche Rentabilität der Bahn kann hier im einzelnen nicht nachgewiesen werden. Ganz abgesehen davon, daß die genauen Grundlagen dazu fehlen, ist es auch nicht unsere Absicht gewesen dies zu tun. Um aber das Werk durch diese Unterlassung in den Augen der Leser in seiner Bedeutung nicht zu schmälern, sei auf die Entwicklung der Nikolaibahn und der amerikanischen Eisenbahnen hingewiesen. Auch sie wurden einst durch menschenleere Gebiete und durch Urwald und Steppen geführt; aber sie verbanden nicht zwei Wohn- und Produktionsstätten mit je vierhundert Millionen Menschen, sondern nur immer je zwei aufstrebende Städte mit Einwohnerzahlen von weniger als einer Million. Und doch stellen

sie für die Besitzer ganz bedeutende Einnahmequellen und für die Vereinigten Staaten die Basis ihrer weltwirtschaftlichen Macht dar. Zieht man in Betracht daß der Güteraustausch zwischen Rußland und China gegenwärtig nur deshalb so geringfügig ist, weil die Verkehrsmittel zu primitiv geblieben, erinnert man sich daran, daß jeder Kilometer Eisenbahn wenigstens hundert Bauernfamilien neue Arbeits- und Siedlungsmöglichkeiten, also auch neue Produktions- und Konsumtionsmöglichkeiten eröffnet, so kann die Rentabilität der Strecke auch ohne Angabe von Einzelzahlen nicht in Frage gestellt werden und somit ist auch die Durchführbarkeit des Unternehmens, das beiläufig achthundert Millionen Rubel kosten würde, als möglich erwiesen und wir können uns wieder den politischen Konsequenzen des Planes zuwenden.

\*                     \*                     \*

China, das heute nach einer Neugestaltung seiner Staatseinrichtungen strebt und das zu seiner Modernisierung sich manches Pfropfreis aus Westeuropa geholt hat, käme durch die ungeheure Steigerung des Personenverkehrs zwischen Ost und West mit den führenden Geistern Europas in nähere Berührung, wodurch ihm zweifellos eine große Beschleunigung seiner Reform ermöglicht würde. Man denke allein an die neuen Möglichkeiten für die Führung mündlicher Verhandlungen, die sich aus einer verkürzten Reisedauer ergeben. Wie heute Amerikaner und Europäer regelmäßig den Atlantischen Ozean durchqueren, um ihre Geschäfte hüben wie drüben abzuwickeln, so werden Westeuropäer und Chinesen den verkürzten Weg durch die Mongolei gern benutzen, um in den Handelszentren Westeuropas, Rußlands und Chinas mit den Geschäftsfreunden persönlich Fühlung zu nehmen.

Der Einschluß Chinas in den Riesenweg der Weltwirtschaft, der von Australien zu den britischen Inseln führt, muß aber auch Wirkungen rein welt-politischer Art nach sich ziehen, die wir heute vielleicht ahnen, die wir aber in ihren letzten Konsequenzen nur spekulativ zu übersehen vermögen.

Schließlich aber dürfte der Bahnbau Moskau—Peking, sowohl für Rußland, wie für die europäischen Weststaaten gewisse Folgen einer Eisenbahnpolitik mildern, die sich in China durchsetzen muß. Die neue chinesische Regierung wird, um die Staatsgewalt bis in die entlegensten Winkel des Reiches wirken lassen zu können und um die Macht der Vizegouverneure und einzelner Fürsten zu brechen, darauf angewiesen sein, gewaltige Magistralbahnen zu bauen, die Peking und Hankau mit den einzelnen Provinzialhauptstädten verbinden. Diese Magistralbahnen werden zum großen Teil durch hochkultivierte und dichtbevölkerte Gegenden laufen, und sie durch Vermittlung der bisherigen von Europäern gebauten Eisenbahnen mit dem Meere also auch mit dem Weltmarkt verbinden. Diese in erster Linie als Einfallstore für den fremden Handel gedachten Bahnen, werden dadurch zu Ausfallstraßen für die chinesischen Erzeugnisse. Es erscheint uns selbstverständlich, daß diejenigen Nationen, die sich der Einfallstore bisher

am kräftigsten bedienen konnten, nur dann auf der Höhe ihres wirtschaftlichen Einflusses in China verharren können, wenn sie es verstehen, den Bedürfnissen des reichen chinesischen Marktes gerecht zu werden. Dazu aber wird wieder eine möglichst schnelle und sichere Verbindung gehören, wie sie für Europa die gedachte Linie Moskau—Peking zweifellos wäre.

Nach Lage der Dinge ist es in den letzten Jahren in steigendem Maße die nordamerikanische Union gewesen, die aus der Eigenart des chinesischen Eisenbahnnetzes Nutzen ziehen konnte. Das industrielle Nordamerika hat es verstanden, trotzdem es bisher nur auf dieselbe Wasserstraße angewiesen war, die auch Westeuropa zur Verfügung steht, nämlich auf den Suezkanal, zum Beispiel die britische Konkurrenz ganz gehörig zu bedrängen und die russische bis tief nach Sibirien hinein zu schlagen. Auch die deutsche Industrie steht im fernen Osten mit Amerika in scharfem Wettbewerb.

Diese Verhältnisse müssen sich nach Eröffnung des Panamakanals noch ganz erheblich zugunsten Amerikas ausgestalten. Und damit wird dann die Frage lebendig, ob es denn Rußland allein ist, das ein Interesse am Bau einer geraden Linie von Moskau nach Peking hat und ob sich nicht Deutschland, Frankreich, England und Belgien ebenso für den Bau der Bahn interessieren müßten, wie das Reich der Zaren.

Es liegt nicht im Rahmen dieses Aufsatzes den Gedanken weiter auszuspinnen und die Bedeutung der neuen Linie für jedes einzelne Land und dessen verschiedene Gewerbestände zu untersuchen. Vielleicht bietet sich dazu noch Gelegenheit, sobald die schwebenden Verhandlungen weiter vorgeschritten sind. Nur soviel soll nicht unerwähnt bleiben: Die einzelnen Völker und Staaten werden je nach ihrer geographischen Lage und ihrer mehr agrarischen oder mehr industriellen Entwicklung durchaus verschiedenartig Stellung zu dem Projekt nehmen. Ernsteren Schwierigkeiten wird man sich aber wohl nur von Seiten der Amerikaner versehen dürfen, deren in der Fertigstellung des Panamakanals liegender Sieg über Großbritannien durch eine direkte, gute Landverbindung zwischen Ostasien und Westeuropa erheblich an Bedeutung verlieren muß.

Dabei wird von der Voraussetzung ausgegangen, daß die Absicht der Träger des genialen Gedankens zur Verwirklichung kommt, eine in Rußland und China konzessionierte Privatgesellschaft zu gründen. Gegen den Bau dieser Eisenbahn von Staats wegen erheben sich naturgemäß schwere Bedenken, da einerseits die Bauzeit erheblich verlängert würde und somit die unproduktiven Lasten, die Bauzinsen, ungeheuerlich wachsen könnten. Andererseits lehren die Erfahrungen, die man mit russischen Staatsbahnen gemacht hat, mancherlei, was nach unserer Auffassung die Absicht der neuen Bahn, nämlich die kürzeste und sicherste Verbindung zwischen Westeuropa und Ostasien, in Frage stellt.

Die Geldbeschaffung kann Schwierigkeiten nicht bereiten. Die gesamte Bau-summe, die auf rund 800 Millionen Rubel geschätzt wird, ist nicht so gewaltig, daß ihre Aufbringung in einem Zeitraum von vier bis fünf Jahren nicht leicht

erfolgen könnte. Solchen Ansprüchen ist der Geldmarkt Europas stets noch gewachsen und das Kapital wird sich um so lieber dem Unternehmen zuwenden, sobald die russische und chinesische Regierung für jede der auf sie entfallenden Teilsunmen eine Garantie übernehmen.



## Über die Ziele der Bayerischen Gewerbechau

Vortrag

gehalten bei Gelegenheit der Zusammenkunft österreichischer und deutscher Industrieller und Gewerbetreibender in München 1912

Von Professor Richard Riemerschmid-München

Königliche Hoheit! Meine Herren!



on den Zielen der Bayerischen Gewerbechau soll die Rede sein. Da möchte ich nun gleich bitten, zu unterscheiden zwischen den ferneren Zielen, die in den Wolken zu schweben scheinen und den nahen, von denen allein ein Teil bald erreicht werden kann. Für jene werde ich nicht viele Worte aufwenden dürfen, habe ich doch nur die Möglichkeit, von einem recht kleinen Ausschnitt aus einem sehr umfangreichen Thema zu Ihnen zu sprechen und möchte sie nur ganz kurz bezeichnen. Eine blühende, kräftige Industrie, die nicht mehr kniet und sich ängstigt vor dem Götzenbild, das sie selber sich aufgerichtet hat und das heißt: Geschmack oder eigentlich Ungeschmack des laufenden Publikums, sondern eine Industrie, die mit dem vollen Bewußtsein ihrer Kulturaufgabe und mit Würde und Sicherheit ihre Wege geht. Und daneben eine gesunde, starke Kunst, nicht getragen von einigen Gruppen von Ästhetern, die in ihren — ich darf wohl sagen: häufig unehrlichen — Verstiegenheiten hauptsächlich damit beschäftigt sind, zu zeigen, daß sie allein die letzten Sensationen voll zu erleben fähig sind, sondern eine Kunst, die ihre Wurzeln überall im ganzen Volke, im ganzen Lande hat und die, indem sie auch den Alltag mit schlichter Schönheit schmückt, überall wo Fähigkeiten ihr entgegenkommen freudige Teilnahme weckt an allen Fragen der Kunst.

Nur bitte ich, wenn ich das als ferneres Ziel der Gewerbechau bezeichne, nicht zu glauben, daß wir in München vom Größenwahn befallen sind. Wir wissen sehr genau: zu diesem fernen Ziel kann nur ein Schritt getan werden, es muß ein Schritt nach dem anderen gemacht werden. Und, nachdem die Richtung angegeben ist, möchte ich auf den ersten wichtigen, notwendigen Schritt