



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Neuschler, Otto: An den Wegen des Weltverkehrs. 2. Die kanadischen
Eisenbahnen

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



In den Wegen des Weltverkehrs

Von Hauptmann Otto Nenschler

2. Die kanadischen Eisenbahnen

Eine ähnliche Bedeutung, wie sie im Osten dem Suezkanal für das britische Weltreich zufällt, haben im Westen in Kanada die transozeanischen Eisenbahnen. Wie der Kanal das Mittelländische Meer mit dem Indischen Ozean verbindet, so bildet die Pazifische Bahn eine Verbindung des Atlantischen mit dem Stillen Ozean; dabei ist diese großartige Verbindungslinie, vom britischen Standpunkt aus betrachtet, weit sicherer als der Suezkanal, da sie ausschließlich britischer Besitz ist.

Die Gründe, die seinerzeit zum Bau der Pazifischen Bahn geführt haben, sind nicht allzusehr verschieden von denen, die Lord Beaconsfield für die Erwerbung der Suezkanalaklien dem britischen Parlament auseinandersetzte. Es waren in beiden Fällen zuvörderst Gesichtspunkte der Reichspolitik, die dem Interesse des britischen Weltreichs galten, maßgebend.

Sir John Macdonald führte damals aus: „Ich empfehle dieses große Unternehmen nicht aus finanziellen Gründen, obwohl ich glaube, daß seine Zukunft finanziell gesichert ist, sondern aus ernstesten Gründen staatlicher Politik, da diese Eisenbahn nach ihrer Fertigstellung den Westen und den Osten des kanadischen Herrschaftsgebiets miteinander verbindet, da sie einen vorwiegenden Anteil am Handel mit China und Japan sicherstellt, und da sie den ungestörten Durchzug britischer Truppen für den Fall einer Sperrung der Mittelmeerstraße durch Feinde Großbritanniens gewährleistet.“

Hat sich auch die Flottenstärke Englands, seit diese Worte gesprochen wurden, im Verhältnis zu der der andern europäischen Mächte annähernd verdreifacht, und ist auch die Vorherrschaft Großbritanniens im Mittelmeer zurzeit unbestritten, so hat sich doch die Wahrheit dieser Worte erprobt. Die herrschende Stellung der kanadischen Pazifikbahn ist ein Triumph der Staatskunst über kurzfristige Sparsamkeit. Als der zwischen der kanadischen Regierung

und dem zur finanziellen Unterstützung der neuen Eisenbahn gebildeten Syndikat abgeschlossene Vertrag im Jahre 1880 veröffentlicht wurde, stieß er von allen Seiten auf den heftigsten Widerstand. Dieselben Beweisgründe, die Gladstone gegen den Ankauf der Suezkanalaktien ins Feld führte, wurden von neuem hervorgeholt gegen diese Vereinigung der Regierung mit einigen Kapitalisten, die den Zweck hatte, ein Unternehmen zu ermöglichen, das doch schließlich für den Staat und für die Öffentlichkeit gleich wertvoll wurde.

Sir John Macdonald und seine Freunde blieben fest. Die Gesellschaft erhielt eine Geldunterstützung von 100 Millionen Mark und ein Zugeständnis an Land von 10 Millionen Hektar. Zwei Abschnitte der Linie, die westliche von Kamloops nach Vancouver in einer Ausdehnung von 345 Kilometer und die Seenstrecke vom Lake Superior bis Winnipeg in einer Länge von 653 Kilometern wurden von der Regierung erbaut und der Gesellschaft umsonst übergeben. Durch dieses Zusammenwirken staatlicher Tätigkeit mit privater Unternehmungslust wurde es möglich, alle Hindernisse zu überwinden.

Heute verbindet die kanadische Pazifikbahn bei ihrer Durchquerung des ganzen nordamerikanischen Weltteils von Weltmeer zu Weltmeer Montreal im Osten mit Vancouver an der Küste Britisch-Kolumbiens, zwei Städte, die rund 4650 Kilometer voneinander entfernt sind. Die Entfernung von der Mitte Englands nach Japan, China und den Küsten des Stillen Ozeans ist auf diesem Wege um 1600 bis 2000 Kilometer geringer als auf irgend-einem andern.

Die gesamte Länge der Bahnlinie beträgt 14600 Kilometer; beinahe 500 Kilometer sind in den harten Felsen gehauen. In viereinhalb Jahren wurde die Bahn hergestellt mit einer Durchschnittsleistung von vier Kilometern im Tage. Der letzte Schienennagel wurde am 7. November 1885 eingeschlagen, und am 28. Juni 1886 konnte die Bahnlinie dem allgemeinen Verkehr von Ozean zu Ozean übergeben werden, sechs Jahre nach der Unterzeichnung des Vertrags und somit fünf Jahre früher, als in dem Vertrag festgesetzt worden war.

Seit der Eröffnung hat die kanadische Pazifische Eisenbahn eine fast ununterbrochne Blütezeit aufzuweisen. Mit Ausnahme der Jahre 1894 bis 1896, die einen finanziellen Tiefstand über den ganzen amerikanischen Kontinent brachten, konnten sämtliche Verbindlichkeiten aus den Einnahmen gedeckt werden. Im Jahre 1886 betrug die Dividende auf die gewöhnlichen Aktien 3 vom Hundert; heute können 6 vom Hundert bezahlt werden. Das mit dem 30. Juni 1906 endigende Jahr hat beispiellos günstig abgeschlossen; nach Deckung sämtlicher Unkosten konnte eine Summe von 33½ Millionen Mark gutgeschrieben werden. Aus dieser Summe beschloß dann eine Versammlung des Direktoriums eine besondere Dividende von 1 vom Hundert auszubezahlen, sodaß also die Dividende im ganzen 7 vom Hundert betrug. Die Aktien standen am 29. Dezember 1906 auf 200½.

Die Gesellschaft besitzt noch immer eine Fläche von beinahe 7 Millionen Hektar, die einen Wert von über 600 Millionen Mark darstellt, und hat außerdem an der Bahnlinie entlang zahlreiche Hotels, die einen jährlich steigenden Nutzen abwerfen. Die gewöhnlichen Aktien, die im Jahre 1899 unter Pari standen, hatten am 29. Dezember 1906 eine Höhe von $200\frac{1}{2}$ erreicht und können ihren Besitzern eine Dividende von über 10 Prozent einbringen. Anfangs ein Schmerzenskind der Regierung, hat sich die kanadische Pazifikbahn durch ein Zusammentreffen patriotischen Eifers, privater Bemühungen und kluger Verwaltungstätigkeit das Vertrauen des Publikums erworben und gehört heute zu den wertvollsten Besitztümern des britischen Reiches.

Inzwischen sind nun auch zwei andre Gesellschaften dem Beispiel der Pazifikbahn gefolgt, ohne jedoch mit ihren wohldurchdachten Plänen für weitere transkontinentale Eisenbahnverbindungen mit jener anders als auf dem Gebiete der Postbeförderung in Wettbewerb zu treten, da sie Gebiete durchziehen, die bis jetzt so gut wie nicht von Eisenbahnen berührt werden. Es handelt sich um die Pazifische große Hauptbahn (Grand Trunk Pacific) und um die kanadische Nordbahn (Canadian Northern).

Die neue Grand Trunklinie nimmt ihren Anfang in der Nähe von Moncton an der Südküste des St. Lorenzgolfs, durchschreitet zunächst Quebec und dann die Provinz Ontario bis Winnipeg, von wo sie in nordwestlicher Richtung durch Edmonton und weiterhin über den Yellow Headpaß in den Rocky Mountains zu ihrem Endpunkt am Stillen Ozean in Prince Rupert (40 Kilometer südlich von Port Simpson und etwa 80 Kilometer nördlich von Vancouver) gelangt. Mit Ausnahme von Winnipeg ist diese neue Linie von der kanadischen Pazifikbahn durchschnittlich etwa 300 Kilometer entfernt. Die Gesamtkosten dieser Bahn belaufen sich auf gegen 510 Millionen Mark. Die staatliche Regierung hat es auf sich genommen, den östlichen Teil vom Atlantischen Ozean bis Winnipeg zu bauen, während die Gesellschaft den westlichen Teil von hier bis zur pazifischen Küste herstellt. Es wird zurzeit auf der ganzen Linie gearbeitet, und man hofft, den Verkehr von Ozean zu Ozean im Jahre 1911 aufnehmen zu können. Nach ihrer Vollendung wird die östliche Strecke der Kompagnie für die Dauer von fünfzig Jahren pachtweise überlassen. Für die ersten sieben Jahre braucht die Kompagnie keine Pacht zu bezahlen, für die übrigen dreiundvierzig Jahre jedoch hat sie die Herstellungskosten mit 3 vom Hundert zu verzinsen. Auch für den Bau der westlichen Strecke gewährt die staatliche Regierung der Gesellschaft eine finanzielle Unterstützung. Die Regierung der Provinz Ontario hat der Gesellschaft 270 000 Hektar bewilligt mit der Bedingung, daß sie eine Zweiglinie nach der Spitze des Lake Superior bauen muß.

Yokohama ist gegen 670 Kilometer näher bei Prince Rupert als bei Vancouver, die Landstrecke von Quebec nach Prince Rupert etliche 350 Kilometer länger mit der Grand Trunklinie als die Strecke der Pazifikbahn nach

Vancouver. Somit verkürzt sich die Reise von London nach Yokohama auf der Linie Quebec-Prince Rupert um etwa 230 Kilometer gegen die Strecke Quebec-Vancouver.

Nach Fertigstellung der Hauptlinie von Ozean zu Ozean sollen dann auch Zweiglinien nach Dawson in der Provinz Yukon und nach Fort Churchill an der Hudson-Bay errichtet werden. Das gesamte Netz dieser neuen Bahn wird dann eine Länge von rund 8300 Kilometer haben.

Auch die kanadische Nordbahngesellschaft ist mit Eifer am Werk. Ihre Linie beginnt mit einer Strecke von Port Arthur am Westende des Lake Superior bei Winnipeg. Zwei Abschnitte dieser Strecke wurden im Jahre 1906 fertiggestellt, die eine von Winnipeg bis Edmonton in der neuen Provinz Alberta, die andre von Winnipeg bis Prince Albert in Saskatchewan. Es besteht ferner die Absicht, die Linie von Edmonton nach der Küste weiterzuführen, und außerdem ist eine Verbindungsstrecke vom St. Lorenzgolf nach Port Arthur im Bau, wodurch dann eine dritte durchlaufende Verbindungslinie zwischen dem Atlantischen und dem Pazifischen Ozean zustande käme. Auch besteht die Absicht, die Hudson-Bay mit der Hauptlinie durch Zweigbahnen zu verbinden, deren eine von Prince Albert nach Fort Churchill, die andre von Toronto nach James Bay am äußersten Süden der Hudson-Bay geführt werden soll. Das Gesamtnetz dieser Bahn hat eine Länge von 6300 Kilometer.

Die Durchführung dieses Planes wird für die jährlich zunehmende Getreideausfuhr aus den Nordwestprovinzen einen neuen Weg eröffnen. Zunächst muß die gesamte Getreideausfuhr dank der ungünstigen Lage der Manitoba-seen, die in einer nordsüdlichen Ausdehnung von beinahe 500 Kilometern quer zur Verkehrsstraße von Westen nach Osten liegen, südlich von den Seen durch Winnipeg geführt werden, wo nach und nach der Verkehr immer mehr ins Stocken gerät.

Welche ungeheure Mengen von Getreide hier produziert werden, und welche günstige Aussichten für die Zukunft vorhanden sind, zeigt die offizielle Mitteilung aus dem Jahre 1905, wonach die Provinzen Manitoba, Saskatchewan und Alberta, in denen weniger als 10 vom Hundert des Grund und Bodens bebaut ist, im Jahre 1905 eine Ernte von annähernd 95 Millionen Scheffel Weizen ertragen haben.

Daß solche Mengen eine glatte Durchfuhr zunächst nicht möglich machen, leuchtet ein; es ist deshalb eine baldige Erleichterung durch Eröffnung neuer Verkehrswege nötig, und diese wird am besten erreicht durch die Herstellung von Verbindungen mit der Hudson-Bay, die während vier Monaten im Jahre eisfrei ist.

Schließlich liegt noch ein weiterer Plan für eine Eisenbahnverbindung von Ozean zu Ozean vor. Der Transkanadischen Eisenbahngesellschaft wurde im Jahre 1895 ein Vorrecht für eine nördliche Linie von Quebec nach Port Simpson erteilt. Diese Linie würde etwa 130 Kilometer südlich von der

Judson-Bay, nach der eine Zweiglinie abgezweigt werden soll, vorbeiführen und dann nördlich vom Winnipegsee durch die öden Seensflächen in den nördlichen Teilen der Provinzen Alberta und Saskatschewan bis nach der Westküste geführt werden. Dieser Plan ist jedoch noch nicht über die einleitenden Schritte hinausgediehen.

Mit berechtigtem Stolz schaut Kanada auf die bedeutenden Fortschritte seiner Verkehrseinrichtungen. Den kanadischen Staatsmännern schwebt als Ziel für die Zukunft vor, dereinst den Handel mit China und Japan in großem Maßstabe durch ihr Land zu leiten. Züge mit Reisenden, mit Getreide und Mehl sehen sie in endloser Reihe nach der Westküste rollen, um von dort beladen mit neuen Reisenden, mit Tee und Seide zurückzukehren und so die Verbindung mit allen Teilen der zivilisierten Welt zu vermitteln.

Für das britische Weltreich aber haben die großen Eisenbahnlinien von Ozean zu Ozean nicht nur eine dem Handel und Verkehr zugute kommende Bedeutung; sie sind ebenso wie der Suezkanal eine Anlage von hoher strategischer Wichtigkeit. Ein so ungeheures Gebiet wie das britische Weltreich kann nur geleitet und vor allem geschützt werden, wenn zahlreiche, sicher arbeitende Verkehrswege zur Verfügung stehn, die es ermöglichen, auch so ungeheure Entfernungen in der kürzesten Zeit zurückzulegen. Jede Förderung des Weltverkehrs auf britischem Boden oder in britischem Einflußgebiet bedeutet zugleich eine Stärkung des britischen Weltreichs, jede Neuschaffung oder Verbesserung von Welthandelsstraßen durch die Kolonien aber eine Stärkung des Reichsgedankens, des imperialistischen Prinzips.



Die Japaner im Lichte der neuern Forschung

Von R. Stübe

1



Wenn es dem Werte oder der Wirkung eines bedeutenden Buches schaden würde, wenn erst längere Zeit nach seinem Erscheinen weitere Kreise auf das Werk hingewiesen werden, so müßte sich der Verfasser eines Versäumnisses gegenüber Keins „Japan“ schuldig bekennen. Ein besseres Zeugnis für den hohen Wert des Buches wird es indes sein, wenn ich erst nach einem Jahre möglichst umsichtiger Vorbereitung es wage, an dieses Buch einige Bemerkungen über gewisse Fragen der Japanforschung anzuknüpfen.

Eine kritische Besprechung des Wertes, die auf mancherlei Einzelfragen eingehn müßte, wird hier nicht erwartet werden. Besonders für ethnographische und sprachwissenschaftliche Probleme, die auf dem Boden Japans ungemein verwickelt und noch vielfach strittig sind, dürfte hier nicht der Ort