



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Toepfer, H.: Die Amurbahn

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

Steuer aufbauen. Wichtige Steuervorteile würden verschwinden, die die Verbindung der Einkommen- und der Erbschaftsteuer — die Schenkungssteuer inbegriffen — für die Kontrolle der Erfüllung der Steuerpflicht hat, gar nicht zu sprechen von den bekannten Gründen gegen die Einführung einer einzigen Steuer. Zu einem Zeitpunkt aber, wo im Deutschen Reiche der Plan erwogen werden muß, der Durchführung einer Nachlasssteuer näherzutreten, dürfen die Tatsachen der englischen Erbschaftsteuer auch bei uns erhöhte Beachtung beanspruchen. Denn wenn auch die Verhältnisse einigermaßen verschieden sind, insbesondere die Unterschiede in der Verteilung des Besitzes bei uns auch noch nicht annähernd so groß sind wie in England, so lassen sich doch aus den englischen Methoden und Erfahrungen *mutatis mutandis* auch für uns eine Reihe lehrreicher Schlußfolgerungen ziehen.



Die Amurbahn



Als die dritte Duma im Frühjahr der Vorlage über den Bau der Amurbahn zugestimmt hatte, setzte sich mit ihrer Entscheidung in Widerspruch eine nicht unbeträchtliche Minorität des Reichsrats, der in diesem Falle seine Aufgabe als Oberhaus wirklich sehr ernst genommen und die Freunde der Vorlage und die Minister zu bedeutsamen Äußerungen über die schwebende Frage, d. h. über die Weiterführung der russischen Kolonialpolitik veranlaßt hatte. Selbst Graf Witte hatte sich zu dieser Minderheit geschlagen und machte seine auf allerdings sehr genauer Kenntnis der wirtschaftlichen Kräfte des Reiches gegründeten Bedenken vornehmlich finanzieller Natur geltend. Aus den sonstigen Einwendungen der Minderheit verdienten die Bemerkungen besondere Beachtung, daß es nicht leicht sein werde, die Vereinigungspunkte der neuen Bahnverbindung mit der bisherigen durchgehenden Bahnlinie nach Wladiwostok, nämlich die Stationen Karymskaja und Nikolst-Ussuriisk und schließlich die ganze Eisenbahn ausreichend militärisch zu schützen, ferner, daß der erwartete Zustrom von russischen Auswandern nach Amurland ausbleiben könne, dagegen Japaner, Chinesen und Koreaner das Land überschwemmen würden, endlich daß der an sich schon teure Bahnbau in weiterer Folge zu weiteren Unsummen von Unkosten zwingen werde, um das durch die große Kapitalanlage wertvoller gewordne Amurland halten zu können.

Auch wenn man nicht von der Berechtigung der historischen Aufgabe Rußlands, dem Streben nach dem Stillen Ozean und einem eisfreien Hafen an seinen Gestaden überzeugt ist, wird man zugeben müssen, daß es das Zarenreich seiner stark erschütterten Großmachtstellung im fernen Osten unbedingt

schuldig ist, alles zu tun, um seinen ihm durch den Portsmouther Friedensvertrag vorläufig garantierten Besitz zu erhalten. Und dazu gehört nach der Vernichtung von Rußlands Seemacht allerdings die Herstellung eines möglichst gut gesicherten eignen Schienenwegs bis nach Wladiwostok, der Amurbahn. Ihre Erbauung wird jedenfalls ein neues Ereignis der Kolonialgeschichte von Nordasien, deren letzten Verlauf man sich vergegenwärtigen muß, wenn man unbefangen über die Bedeutung der künftigen Amurbahn urteilen will.

Nachdem in den ersten dreißig Jahren nach Abschluß des Vertrags von Uigun vom 28. Mai 1858 die für die wirtschaftliche Angliederung, Besiedlung und Landesverteidigung des damals gewonnenen linken Amurufers ergriffnen Maßregeln nur geringe Erfolge gezeitigt hatten, schien das von Alexander dem Dritten eingeleitete große Kulturwerk einer Eisenbahn durch ganz Sibirien auch die Erschließung des Amurlandes einleiten zu sollen. Aber schon damals hatte der Vorschlag einer abgekürzten, durch die Nordmandschurei zu führenden Schienenverbindung mit Wladiwostok einflußreiche Freunde gefunden, die eine Verbilligung des Bahnbaus um einige Millionen und eine Abkürzung des Transitverkehrs um 514 Werst gegen die Förderung der Landesinteressen mit Glück ausspielen konnten und dem Abkommen von 1896 mit China zu steuerten. Bekanntlich bestand dieses Abkommen im wesentlichen in der Erteilung einer sehr günstigen Eisenbahnkonzession an die Russisch-Chinesische Bank, die die Chinesische Ostbahngesellschaft zu gründen hatte, und die bei überwiegender Beteiligung russischen Kapitals und unter der Kontrolle der russischen Finanzverwaltung als rein russisches Unternehmen angesehen werden konnte. Wie das Bahnunternehmen während der Wirren des Jahres 1900 nach der Halbinsel Kwantung ausgedehnt wurde und schließlich zu einem sehr teuern Werkzeug großrussischer Kolonialpolitik werden sollte, das Zehntausende russischer Soldaten und Hunderte von russischen Millionen zu dem „großen Scheitern“ in der Südmandschurei führte, ist bekannt genug. Für den Ausbau der militärischen Stellung Rußlands in der schon völlig russisch gewordenen Provinz Amurland hat aber diese verunglückte Kolonialpolitik ebenso traurige Folgen gezeitigt wie für die wirtschaftliche Entwicklung dieses Gebiets. Solche Folgen hätten im Hinblick auf die erweiterten Aufgaben Rußlands am Großen Ozean nur in den Kauf genommen werden können und sich später vermeiden lassen, wenn es gelungen wäre, den russischen Besitz da draußen mit der in geographischem Sinne zu ihm gehörenden und durch den Zustrom russischen Goldes befruchteten Nordmandschurei politisch, militärisch und wirtschaftlich zu verbinden. Die Gelegenheit hierzu ist nun wohl endgiltig verpaßt, nachdem das Land der aufgehenden Sonne auf dem Kontinent festen Fuß gefaßt, sich in der Mandschurei vorherrschenden Einfluß gesichert und seine friedlichen Vortruppen in Gestalt von Händlern, Agenten, Frisuren und Arbeitern weit vorgeschoben hat. Zudem ferner die chinesische Regierung, den durch den Krieg geschaffnen Umschwung der Lage klug benutzend, die bisher für die Chinesen

selbst als Land der Mandschu rechtlich verschlossene Nordmandschurei für die Besiedlung freigab und diese sogar begünstigte, indem sie großartige Bahnbaupläne wie den einer Verbindung von Ssinminting über Taonanfu—Julaërdi—Zizikar nach Nigun genehmigte, und indem sie, wie man sagt, Nigun gegenüber Blagowjeschtschensk befestigt, hat sie Rußland die von ihm begehrte Frucht, die Nordmandschurei, wahrscheinlich für immer entzogen. Da sich nun nach Artikel VII des Portsmouther Friedensvertrags Rußland und Japan verpflichtet haben, die ihnen gehörenden Eisenbahnen in der Mandschurei ausschließlich zu Aufgaben des Handels und Verkehrs und keinesfalls zu strategischen Zwecken zu benutzen, und da Rußland lezthm auch die ihm verbliebne Eisenbahnstrecke Charbin—Kuantschendzsy abgetreten hat, so ist ihm rechtlich und tatsächlich die jetzt vorhandne direkte Eisenbahnverbindung für seine militärischen Aufgaben im fernsten Osten versperrt. Japan wird jedenfalls kein Bedenken tragen, aus diesen Verhältnissen seine weitem Folgerungen zu ziehen und den Vorwand zum Kriege finden, wenn es dazu bereit ist. Und Kenner Japans sagen, daß fieberhaft auf dieses Ziel hingearbeitet wird.

Was soll aber aus dem Aufgebot an russischer Truppenmacht in Ostasien werden, wenn es auf sich allein angewiesen ist und nur auf dem Wasserwege Schilka—Amur mit der Transbaikalbahn Verbindung unterhalten werden kann, die die Zu- und Abfuhr von und nach Europa zu vermitteln hat? Jedenfalls würden sich die auf etwa fünf Divisionen und die nötigen Spezial- und Festungstruppen zu berechnenden Truppen im Primorskgebiet in fast unhaltbarer und unter allen Umständen viel schwierigerer Lage als die zu Beginn des letzten Krieges in der Südmanschurei verteilten Truppen befinden. Wladiwostok dürfte unter dem Angriff der in bedrohlicher Nähe an der koreanischen Grenze stehenden und sich ungehindert und schleunig aus dem Mutterlande verstärkenden Japaner bald aufhören, die ihr durch den tönenden Namen „Zwingburg des Ostens“ zugewiesne Rolle zu spielen. Was an Kosakentruppen und ostibirischen Schützen aber an der durch den Amur gebildeten Grenze verstreut ist, muß froh sein, wenn es sich nach Osten oder Westen zusammenziehen kann, und darf nicht daran denken, einen einigermaßen gut eingeleiteten Übergang über den Strom längere Zeit strittig zu machen. Daß auf der fast 2000 Kilometer langen Wasserstraße entlang der Grenze aber jeder Verkehr mit verhältnismäßig leichter Mühe unterbunden werden kann, wird jedem einleuchten, auch wenn es nicht durch gewisse Ereignisse des Jahres 1900 bewiesen worden wäre. Schließlich ist der Wasserweg auf der Schilka und dem Amur von Ssrjetjensk, dem Endpunkt der Transbaikalbahn abwärts, alles andre als eine sicher und schnell befördernde Verbindung; er leistet nicht entfernt, was man von ihm als natürlicher Fortsetzung der Transbaikalbahn erwartet hatte, und was noch jetzt mancher zu hoffen geneigt ist. Die Wasserstraße weist zusammen über 130 Stromschnellen auf, von denen die obern in der Schilka bei Niedrigwasser überhaupt nicht passierbar sind und die im Amur nicht mehr Wasser als

1 bis 1½ Meter haben. Wenn sich das Hochwasser verlaufen hat, dauert sogar die Talfahrt von Sretjensk bis Blagowjeschtschensk anstatt der planmäßigen vier Tage drei ganze Wochen, weil fortwährend Aus- und Umladungen eintreten müssen. Die Amurschiffahrtsflottille zählte zwar im Jahre 1905 150 Dampfer und 230 Rähne, aber sie ist mit diesen Einschränkungen nur fünf Monate im Jahre in Betrieb. Weit besser ist der Amur mit seinen Nebenflüssen als Schlittenstraße zur Winterszeit. Aber in der mehrmonatigen Übergangszeit im Frühjahr und Herbst ist jeder Verkehr auf die Landverbindung angewiesen. Diese, der „Hauptposttrakt“, der im allgemeinen dem linken Stromufer parallel folgt, ist nur auf 820 Kilometer fahrbar und auf 1000 Kilometer Saumpfad und in der Zeit der durch Regen hervorgerufenen Weglosigkeit fast unbenutzbar. So ist es begreiflich, daß der Ministerpräsident Stolypin erklären konnte, daß die baldige Bereitstellung der Mittel für den an sich teuren Bau der eine sichere Landverbindung ergebenden Amurbahn trotz anderweitiger starker Inanspruchnahme des Staatskredits auch wirtschaftlich rationeller sei als die Verschiebung der Ausführung des Bahnbaus. Denn unter den gegenwärtigen Verhältnissen muß aus den schon dargelegten politischen und militärischen Gründen eine viel stärkere Truppenzahl draußen im Osten dauernd bereit stehen, als später nötig sein wird. Ganz abgesehen von dem volkswirtschaftlichen Nachteil der vermehrten Entziehung von Kräften aus dem Erwerbsleben sind für die Kasernierung, Erhaltung und Ausbildung dieser Truppen bedeutende Summen aufzubringen; und wenn eingewandt wird, daß Befestigungen zum Schutz der künftigen Eisenbahn unvermeidlich sein werden, so muß demgegenüber erwidert werden, daß feste Stützpunkte für die Truppen im Osten erst recht unentbehrlich sind, wenn sie ohne Bahnverbindung auf sich allein angewiesen sind. Übrigens hat der Ministerpräsident meines Erachtens mit vollem Recht auch darauf hingewiesen, daß es widersinnig sei, Maßregeln und Ausgaben der Amurbahn aufs Konto zu setzen, die sich wie das zweite Geleise der sibirischen Eisenbahn und der Transbaikalbahn oder die Gründung einer Flußkanonenbootflottille auf dem Amur oder die Förderung der Auswanderung mit Staatsmitteln von selbst gebieterisch aufdrängen.

Wird die Amurbahn als notwendig anerkannt, dann nötigen die dargelegten Verhältnisse auch zur möglichsten Beschleunigung des Baus, und der Baubeginn in diesem Jahre ist gerechtfertigt, obwohl über die Führung im Ostabschnitt noch keine völlige Klarheit erreicht worden ist und den Gegnern der Unternehmung gegenüber die Entscheidung noch offen gelassen zu sein scheint, ob man sich nicht auf der letzten Strecke von der Seja abwärts mit der Verbindung zu Wasser und auf fahrbarer Landstraße begnügt. Natürlich kann im Ernst nicht daran gedacht werden, daß man sich mit einer solchen halben Maßregel abfindet, und es ist hierzu um so weniger Grund vorhanden, als dann nur noch die Überwindung des Laga-aul-Gebirges einige aber nicht unüberwindliche Schwierigkeiten für den Bau bereitet.

Die vom Grafen Witte angeschnittene Frage, ob die russischen Finanzen die Ausführung des Baus im allgemeinen und seine Beschleunigung im besondern vertragen, ist bekanntlich vom Ministerpräsidenten und vom Finanzminister unbedenklich bejaht worden. Die Entkräftung der andern, zu Anfang mitgeteilten Einwendungen dürfte weniger gelungen sein; insbesondre kann als zweifellos angenommen werden, daß dem russischen Staatsfäckel noch schwere Opfer auferlegt werden müssen, um die durch den Bahnbau wertvoller gewordne Kolonie dem Reiche zu erhalten. Je mehr Mittel hierfür verwandt werden, um so schwerer ist aber ein Zurück auf diesem Wege, um so fester muß das russische Volk mit Gut und Blut bei der unvermeidlichen Abrechnung mit Japan für die Kolonie einstehn. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Beschleunigung des Bahnbaus jedoch erst recht geboten. Auch nur durch den Bahnbau und die durch ihn bedingte Erschließung des Landes für russische Auswanderer kann der Gefahr der friedlichen Eroberung durch die gelbe Rasse und der dadurch hervorgerufenen Verschlechterung der militärischen Lage Rußlands wirksam vorgebeugt werden.

Bei der Beurteilung der Bedeutung der Bahn kommt natürlich in Frage, ob Amurland eine so wertvolle Kolonie ist, daß ihre Aufschließung die dafür aufgewandten Kosten wenigstens später einmal lohnt. In dieser wichtigen Beziehung sind die Meinungen geteilt. Der Ministerpräsident machte jedoch mit Recht darauf aufmerksam, wie fehlerhaft es wäre, die Ausbeutung der natürlichen Reichtümer des Landes Fremden zu überlassen, und wies auf das sich in den Händen der Regierung befindende statistische Material hin. Aus meinen an einer andern Stelle*) gedruckten, auf die Untersuchungen namhafter unparteiischer Reisenden gegründeten Angaben will ich im Auszug nur die folgenden wiedergeben.

Trotzdem das Klima mit seinen harten, anhaltenden und ziemlich niederschlagsarmen Wintern nicht sonderlich freundlich ist, hat sich doch in den Taigawäldern des Gebiets ein kräftiger artenreicher, als Nutzholz vorzüglich geeigneter Baumwuchs von Laub- und Nadelholz entwickelt und bedeckt sich das Niederungsland der Täler des Amurs und seiner bedeutenden Zuflüsse in der sehr heißen Sommerzeit mit dem üppigsten Graswuchs; die Seja und Burejaniederung wird gern als Amurprarie bezeichnet. Hier wie überhaupt in den Tälern und auf den Vorbergen wird der Ackerbau schon mit so gutem Erfolg betrieben, daß zum Beispiel ziemlich große Mengen Weizens zum Verkauf außer Landes gestellt werden können, eine verbesserte Wirtschaftsweise mit Maschinenbetrieb die Regel und Wohlstand fast allgemein ist. Nach oberflächlicher Schätzung kann sich die häuerliche Bevölkerung noch mindestens auf das sechsfache vermehren, ohne daß selbst bei dem bisherigen extensiven Betriebe Landnot eintritt. Neben der Landwirtschaft liefern Jagd und Fischfang bei

*) Zeitschrift Asien, 1908, Heft 6, 7, 8.

richtiger Schonung auf lange hinaus reichliche Erträge, und in den Wäldern ruhen unermeßliche Werte, die erst realisiert werden können, wenn das Land dem Verkehr erschlossen und bäuerlicher und städtischer Besiedlung besser zugänglich gemacht worden ist. Von ganz besondrer Bedeutung ist der Goldreichtum des Gebiets: im Jahre 1903 sind 7456 Kilogramm Gold trotz vielfach sehr primitiven Verfahrens gewonnen worden; und die offiziell angegebene Zahl von 3700 Zentnern Ausbeute von 1868 bis 1905 entfernt sich weit von der Wirklichkeit, da trotz hoher Strafen sehr viel Gold über die Grenze geschmuggelt wird. Neben Goldfeldern und -adern harren Silber- und reiche Eisenlager, Kupfer-, Antimon- und bedeutende Steinkohlenlager, Naphthaquellen, Marmorbrüche und wertvolle Steine wie Amethyst der Erschließung, kurz, es sind bei den reichlich vorhandenen Wasserkraften alle Bedingungen für das Aufkommen einer leistungsfähigen Industrie und eines betriebsamen Handels gegeben.

Die Bevölkerung des Gebietes war im Jahre 1903 mit 158182 Köpfen bei einem Flächeninhalt von 448000 Quadratkilometern noch überaus dünn, hat sich aber durch Ansiedlung ausgedienter Soldaten nach dem Kriege und durch den von der Regierung beförderten Zuzug von Kolonisten beträchtlich vermehrt und darf in diesem Jahre auf eine Zunahme um 40000 Köpfe rechnen. Während in der ersten Zeit nach der Besitzergreifung des Amurlandes durch die Bildung des Amurkosakenheeres nach altrussischem Rezept ein wehrhafter Stamm von Ansiedlern ansässig gemacht wurde, kommt es jetzt der russischen Regierung mehr darauf an, eine wirtschaftlich produktivere Bevölkerung hinauszuziehen und auch dem ganz daniederliegenden Handwerk aufzuhelfen. Dies wird um so mehr nötig, als für die Bedürfnisse der im fernen Osten stationierten regulären Truppen gesorgt werden muß. Die Eisenbahn erfüllt eine der wesentlichsten Bedingungen für diese Art Besiedlung und läßt das Aufblühen größerer Orte an für Handel und Industrie günstig liegenden Punkten, den Mündungen der Amurzulüsse oder den Eisenbahnübergängen der Zulüsse, endlich regere Beteiligung russischen Kapitals an der Erschließung des Landes erwarten. Alles in allem sind jedenfalls die Aussichten für die Kolonie und mit ihr in Wechselwirkung für die Rentierung des Anlagekapitals der Eisenbahn keineswegs ungünstig.

Die Erbauung der Amurbahn von Ssrjetjensk bis Chabarowsk war, obgleich bei der Beratung über die Gesamtanlage der sibirischen Eisenbahn im Jahre 1892 als am wenigsten dringlich bezeichnet, doch schon damals ernstlich erwogen worden; bereits im folgenden Jahre wurde mit den Vorarbeiten für die Strecke bis Pokrowskaja, dem Zusammenfluß der für die Schifffahrt weniger günstigen Schilka mit dem Argun, wo die vereinigten Flüsse den Namen Amur annehmen, begonnen. Die 1894 beendeten Geländestudien hatten jedoch für die der Schilka parallele Linienführung solche Schwierigkeiten ergeben, daß neue Vermessungen angeordnet wurden, die auf die Weiterführung des Geleises bis Chabarowsk gegründet waren. Nach Abschluß des Vertrags mit China

vom Jahre 1896 glaubte man mit der sekundären Verbindung auf dem Wasserwege auszukommen, mußte dies aber im Kriege 1904/05 als verhängnisvollen Fehler erkennen. Als nach dem Kriege die Bahnverbindung als unabweisable Notwendigkeit empfunden wurde, faßte man wieder nur die schwierige Strecke Sretjensk-Pokrowskaja als Staatsbahn ernstlich ins Auge und hoffte für den Anschluß nach Chabarowst den privaten Unternehmungsgeist interessieren zu können. Weil aber die Finanzkraft der sich dafür anbietenden Bewerber zum mindesten nicht ausreichend erscheinen mußte, eine Reihe von Jahren ohne Einnahmen und mit Zuschüssen den Betrieb aufrecht zu erhalten, wurde noch in der letzten Zeit der rein absolutistischen Regierungsform grundsätzlich beschlossen, den Bau der Gesamtstrecke auf Staatskosten als staatliche Unternehmung auszuführen. Und dies vollkommen mit Recht, denn die Bedeutung der Amurbahn kann eben nur in ihren Beziehungen zu den allgemeinen Staatsaufgaben richtig eingeschätzt werden, wobei unmittelbare Verluste oder Mindereinnahmen durch anderwärts sich ergebende Vorteile ausgeglichen werden. Daß die strategische Bedeutung, die die Bahn durch ihre verhältnismäßig gesicherte, jedenfalls gegen jede Beschießung vom rechten Amurufer unbedingt geschützte Lage fern vom Ufer, in dieser Beziehung an erster Stelle genannt werden muß, ergibt sich aus dem schon gesagten von selbst. Die eben erwähnte Entfernung von dem die Grenze bildenden Amur darf jedoch etwa 130 Kilometer nicht übersteigen; andernfalls könnte die Amurbahn nicht von vornherein als Hauptbahnlinie ausgebaut werden und müßte auf lange Strecken den Charakter einer Gebirgsbahn annehmen. Diesen bei der sibirischen Eisenbahn als sehr unliebsam und betrieberschwerend erkannten Zustand will man unter allen Umständen vermeiden. Da es ferner erwünscht ist, das wertvollste Land unmittelbar aufzuschließen, wurde beschlossen, die Trasse im allgemeinen zwischen 16 und 130 Kilometern nördlich vom Amur zu führen. In der zweiten Hälfte des Jahres 1906 sind die Vorarbeiten für die Festlegung dieser Trasse zugleich von Osten und Westen begonnen worden.

Das Ergebnis dieser Arbeiten ist dem von den gesetzgebenden Körperschaften angenommenen Entwurf für den Bahnbau zugrunde gelegt. Danach wird die Eisenbahn bei der auf der etwa 235 Kilometer jenseits von Karymskaja gelegenen Haltestelle mit Ausweichegleis Kuenga von der Strecke nach Sretjensk abzweigen, im Tale der Kuenga und des Aleur aufsteigen und nacheinander, die Wasserscheiden zwischen ihnen überwindend, die Täler der Ungurka, des Urjum und Amasar bis in der Höhe von Pokrowskaja benutzen. Diese etwa 500 Kilometer messende Strecke ist zwar um 100 Kilometer länger als die früher beabsichtigte im steil eingeschnittenen Felsental der Schilka, bietet aber für den Bau sehr viel weniger Schwierigkeiten und kostet 6 Millionen Rubel weniger. Sie wird in diesem Jahre begonnen.

Für die Weiterführung der Trasse war maßgebend, den Westabschnitt der Bahn an der Einmündung des Belau in die 850 Kilometer weit schiffbare Seja enden zu lassen, von wo aus dieser Fluß auch von größern für Truppen-

transporte geeigneten Schiffen befahren werden kann. Deshalb läuft die Trasse von Amasar dem Flüsschen Tschitschatka entlang aufwärts, setzt über die Urka und überschreitet das Große Chingangebirge etwa auf dem 54. Breitengrad in der Richtung auf den Urkanfluß zu, der durch flache Boote abwärts befahren werden kann. Nach Überschreitung des Urkan wendet sich die Linie der Tygda (Nebenfluß der Seja) zu, um alsdann dem Njukshagebirge, der Wasserscheide zwischen Amur und Seja, parallel zur Belaumündung zu führen. Die hier ansetzende Strecke des Ostabschnitts nimmt zunächst die Richtung an einigen Niederlassungen vorüber auf das Dorf Kamjenka an der Bureja, überschreitet auch diesen bedeutenden Amurzfluß und nähert sich sodann zwischen dem Westausläufer des Lagar-aul-Gebirges und Ort Paschkowo dem Strom auf 16 Kilometer. Darauf übersteigt sie das Lagar-aul-Gebirge, folgt dem Tal der Großen Bira und geht in das Tal des In und der Urma über. Entlang dem Unterlauf der Tunguska erreicht sie gegenüber Chabarowst endlich den Amurstrom. Die Gesamtstrecke mißt von Kuënga bis Chabarowst annähernd 2000 Kilometer.

Die Gebietshauptstadt Blagowjestschensk soll durch eine Stichbahn entweder entlang der Seja (188 Kilometer) oder der Budunda (134 Kilometer) angeschlossen werden; auch nach Pokrowskaja dürfte eine Zweigbahn entsandt werden. Die Bauzeit ist so berechnet, daß im Jahre 1911 der Betrieb auf dem Westabschnitt, im Jahre 1912 auch auf dem Ostabschnitt eröffnet werden kann; sie kann innegehalten werden, wenn nicht etwa im Großen Chingan und im Lagar-aul-Gebirge unerwartete Schwierigkeiten bei etwa noch notwendigen Tunnelbauten eintreten. Der Eisenbahnunterbau einschließlich der Kunstbauten wird von vornherein für zwei Geleise hergestellt, jedoch wird zunächst nur ein Geleis gelegt. Fast überall wird an einer Maximalsteigung von 1 Prozent bei einem Mindestradius von 320 Metern festgehalten; nur in den beiden eben genannten Gebirgszügen werden diese Maße auf 1,4 Prozent und 250 Meter nachgelassen, um Tunnelbauten möglichst zu vermeiden.

Die Amurbahn soll zunächst wie die Transbaikalbahn für einen Friedensbetrieb von täglich neun Zügen in jeder Richtung eingerichtet werden, der jedoch jederzeit auf zwanzig Züge erhöht werden kann; zunächst wird aber nur ein Wagenpark für je vier Züge beschafft werden.

Bis jetzt sind nur die Kosten für die 500 Kilometer lange Anfangsstrecke des Westabschnitts mit 82220 Rubeln auf den Kilometer ermittelt, was als gering*) angesehen werden kann. Nach überschläglichen Berechnungen wird die ganze Strecke des Westabschnitts (1280 Kilometer) gegen 105 Millionen, die des Ostabschnitts (720 Kilometer) etwa 67 Millionen kosten.

Im „Invalid“ wurde vor kurzer Zeit die Frage gestreift, ob der Bahnbau oder wenigstens die Geleiseverlegung nicht durch Eisenbahnruppen erfolgen

*) Der Kilometer der Transbaikalbahn hat zunächst nur 72000 Rubel gekostet, dafür ließ aber die Art und Güte des Ausbaus fast alles zu wünschen übrig.

könne. Nach den guten Erfahrungen, die Rußland in Zentralasien in dieser Beziehung gemacht hat, ist die Annahme nicht von der Hand zu weisen, daß dazu neue Eisenbahntuppen gebildet werden, die später den Betrieb ganz oder mit Zivilpersonal gemischt zu übernehmen haben. Dies um so mehr, als die Heranziehung von gut geschulten Arbeitskräften für Bau und Betrieb in der nächsten Zeit sehr teuer zu stehn kommen dürfte.

Als erste Maßregel, die dem Bahnschutz zugute kommt, ist die Bildung einer Amur-Kanonenbootflottille beschlossen worden. Sie soll aus zehn Booten von 250 Tonnen und zehn Wachtkuttern bestehen und zwei Schleppdampfer, zwei Heizmaterialientransportkähne, ein Schwimmdock und ein Fahrzeug für Verpflegungsvorräte zu ihrer Verfügung erhalten. Es ist durchaus zweckmäßig, die Verteidigung des Amur, dessen Breite zwischen 250 und 2100 Metern wechselt, auf diese schwimmenden Verteidigungsmittel zu basieren, deren Verwendung durch eine ebenfalls bald einzurichtende funktelegraphische Verbindung am linken Ufer erleichtert wird. Ausreichend ist die Maßregel natürlich nicht. Ganz abgesehen davon, daß die Flottille geschützter Häfen bedarf, wird man sich wohl noch zur Befestigung so wichtiger Orte wie Karymskaja und Kuenga (in Transbaikalien), Pokrowskaja, Blagowjeschtschensk, Michailo-Semjonowskaja gegenüber der Sungarimündung, Chabarowsk und Nikolsk-Ussuriisk, vielleicht auch zur Anlage von Sperrbefestigungen an den übrigen wichtigeren linksseitigen Flußmündungen entschließen müssen, um die Zugänge zur Eisenbahn zu sperren.

Was sonst für Maßregeln der Eisenbahn zugute kommen und wieder durch die Eisenbahn erleichtert werden, entzieht sich vorläufig der Beurteilung. Als sicher kann aber wohl angenommen werden, daß der immer mehr zunehmenden Auswanderung nach dem fernen Osten alle mögliche Förderung durch die Regierung zuteil wird. Mit dem Wachsen der Bevölkerung muß die Verbesserung der Verkehrswege zu Lande und zu Wasser Hand in Hand gehn. Beides im Verein wird der Amurbahn Verdienst im Lokalverkehr zuwenden und damit die Rentabilität des Unternehmens auf sichere Grundlage bringen.

Major H. Coepfer



Julius Wolfs exakte Nationalökonomie



n dem Werke des damals Züricher Professors „Sozialismus und kapitalistische Gesellschaftsordnung“ habe ich mir vor fünfzehn Jahren die nationalökonomischen Spuren verdient durch eine Reihe von Grenzbotenartikeln, die dann um einige Kapitel vermehrt als Buch (Weder Kommunismus noch Kapitalismus) erschienen. Das neueste Buch des mittlerweile nach Breslau berufenen Wolf gibt mir die erwünschte Gelegenheit, durch eine kurze Besprechung für den Dienst, den er