

Gesetzes zu besprechen, über Investitionen und Personal, da in diesen Anordnungen der Kern der Sache enthalten ist und die Möglichkeit dergleichen Anordnungen gegen eine Privatbahn zu benützen das leitende Motiv zur Entstehung des Gesetzes bildete.

Als Grundsatz gilt auch nach diesem Gesetze, daß sämtliche Investitionen, die zur Last der in den staatlichen Betrieb übernommenen Privatbahn fallen sollen, nur mit Zustimmung der Inhaber der Privatbahn zu Stande kommen dürfen. Das Gesetz sieht jedoch voraus, daß die Privatbahn ihre Zustimmung leicht versagen könnte und auf solche Art jedwede Investition, möge sie auch vom Standpunkte des Betriebes äußerst notwendig sein, verhindern. Dem Eisenbahnministerium als oberster Behörde wird daher vom Gesetze die Befugnis erteilt, derartige Investitionen, welche die Ordnung, Sicherheit oder Regelmäßigkeit des Betriebes als notwendig erscheinen läßt, auszuführen, allerdings aber auf Kosten des Staates. Es muß wohl nicht ausdrücklich betont werden, daß bei dieser letzten Anordnung der Gesetzgeber offenbar die strategischen Interessen des Staates vor Augen hatte und durch sie eben der Staatsverwaltung freie Hand auch bei solchen Bauten und Anlagen verschaffen wollte, die betriebstechnisch wohl als entbehrlich erscheinen, andererseits jedoch eine hervorragende militärische Wichtigkeit besitzen können. Daß freilich der somit entstehende Trialismus bei den Investitionsausgaben, mit Zustimmung der Privatbahn und auf ihre Kosten, ohne ihre Zustimmung auf ihre Kosten, ohne ihre Zustimmung auf Kosten des Staates, bei der praktischen Durchführung des Gesetzes gewissermaßen erschwerend bei der Verwaltung der Bahn wirken wird, ist nicht zu bezweifeln. Hingegen enthält dadurch tatsächlich die Staatsverwaltung eben in der heikelsten Frage der Betriebsführung die gewünschte Freiheit, die sie für ihre Zwecke ausnützen können wird.

Die Regelung der Frage über Übernahme des Personals der Privatbahn geschieht im Gesetze einerseits vom Standpunkte der zu erlangenden freien Disposition durch die Staatsverwaltung, andererseits mit Würdigung der erworbenen Rechte. Mit dem Tage der Uebernahme einer Privatbahn in den Staatsbetrieb treten auch die Vorschriften über das Disziplinarverfahren, so wie sie bei den Staatsbahnen gelten, in Kraft. Im übrigen bleiben sämtliche Dienstordnungen, Arbeitsordnungen u. ä. in Geltung, nur daß die Staatsbahnen zum Arbeitgeber werden. Auf Grund des Gesetzes ist jedoch die Staatsverwaltung ohne weiteres befugt, die für Staatsbahnen geltenden Dienst- und Arbeitsordnungen, wie die Vorschriften über Unfall- Kranken- und Pensionsversicherung auf das Personal der Privatbahn zu erstrecken, allerdings nur bei voller Schonung der erworbenen Rechte. Im Zusammenhang mit diesen Anordnungen scheint bereits die Vorschrift, daß die Staatsverwaltung über das Personal frei verfügen kann, dasselbe auf eigene Linien zu versetzen oder eigenes Personal auf der übernommenen Bahn zu benutzen, teilweise überflüssig. — Das Gesetz will jedoch die Bahnbediensteten nicht zwingen, gegen ihren Willen in ein Dienstverhältnis zu den Staatsbahnen zu treten. Jedermann steht der Weg offen bei neuen Verhältnissen den Dienst aufzugeben; gesetzlich wird ihm die Pension nach den geltenden Normen der Privatbahn gesichert oder eine angemessene Abfindung, in jedem Falle jedoch mindestens durch ein Jahr das volle Gehalt.

Die Staatsverwaltung griff zu dem eben geschilderten Gesetze bisher nur in zwei Fällen. In erster Linie war es die Kaschau - Oderberger Eisenbahn, sowie sämtliche Lokalbahnen, welche von dieser Bahn vertragsmäßig betrieben wurden, welche auf diese Art in den staatlichen Betrieb übernommen wurden. Es war allerdings ein offenes Geheimnis, daß eben diese Privatbahn die occasio

legis bildete, da die Rechtsverhältnisse dieser Bahn dringend nach einer Regelung gerufen haben. Die zweite Gelegenheit bot sich der Staatsverwaltung bei der ungarischen Nordwestlokalbahn; ein ganz kurzer Abschnitt dieser Bahn (von der mährisch-slovakischen Grenze bis zur Station Kuby) dient nämlich der einzigen Verbindung des westlichen Teiles des Staates mit der Hauptstadt der Slowakei: Bratislava (Pressburg). Die Staatsverwaltung sah sich da gezwungen, ein zweites Geleise auszubauen und den Bau der Lokalbahn gehörig zu verstärken. Zwecks Regelung der verworrenen Verhältnisse, die durch die ausgeführten Bauten entstanden sind, entschloß sich die Staatsverwaltung Zuflucht zu dem erwähnten Gesetze zu nehmen.

Aus dem Motivenberichte des Gesetzes geht hervor, daß die Staatsverwaltung die Uebernahme des Betriebes nur als Uebergangsstadium zur Verstaatlichung betrachtet. Man kann daher mit Recht behaupten, daß das Staatsbahnprinzip in der tschechoslovakischen Republik im Vorschreiten ist. Es wird freilich erst die Zukunft zeigen, ob dieses Prinzip auch konsequent ausgeführt wird.



Regierungsbaurat W. WEBER, KOBLENZ: Neue Verkehrswege nach Ost- und Inner-Asien.

Hierzu eine Kartenskizze.

Die Ausführungen des Herrn Geh. Reg.-Rats Professor Dr. Thieß in Nr. 1 dieser Zeitschrift geben mir willkommenen Anlaß, die Erschließung Ost- und Inner-Asiens ergänzend noch von einem anderen Standpunkte aus zu betrachten.

Eine gewaltige wirtschaftliche Entwicklung des chinesischen Reiches durch Eisenbahnbauten in größtem Maßstabe tritt ohne Zweifel in naher Zukunft ein, und Deutschland hat allen Anlaß sowie auch Aussicht, an diesen Unternehmungen durch Arbeit und Lieferungen sich zu beteiligen. Herr Prof. Dr. Thieß hat ganz recht, daß es für Deutschland jetzt, nach der verlorenen Weltgeltung, besser ist, an der Erschließung Chinas und anderer Länder mitzuwirken ohne politische Nebenabsichten, die man gerne den alten und neuen Weltmächten überlassen sollte, und ohne den Nationalstolz der fremden Völker durch Verträge über Einflußsphären und dergl. zu verletzen, vielmehr lediglich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu arbeiten, wobei das fremde Wohl uns ebenso am Herzen liegen soll als unser eigenes, da ein gutes Geschäft eben beiden Teilen Freude machen muß. Ähnliches wie für China gilt für Rußland, dessen wirtschaftlicher Wiederaufbau heute im Vordergrund steht als dringende Notwendigkeit für die ganze Welt, und dessen weitgedehnten, reichen asiatischen Besitzungen mit ungeahnten Entwicklungsmöglichkeiten zum großen Teil noch ebenso unerschlossen sind als die Provinzen Chinas.

Wenn hier überall die richtigen Linien ermittelt und gebaut werden, so entstehen nicht nur Erschließungsbahnen von höchstem Werte für diese Länder, sondern durch ihren Zusammenschluß auch Ueberlandbahnen, die für den Weltverkehr von der allergrößten Bedeutung werden können. Hier sind noch solche Linien möglich, welchen die Nachteile der bisher von Deutschland in anderen Weltgegenden aus politischen und wirtschaftlichen Rücksichten geförderten

großen Durchgangslinien z. B. der Bagdadbahn nicht anhaften, wenigstens nicht anzuhafte brauchen, weil sie in erster Linie dem Wohl der Länder dienen, durch welche sie geführt werden, und ohne die geringste Beeinträchtigung der Oberhoheit dieser Staaten zustande kommen können. Erst in zweiter Linie geben diese Bahnen sozusagen von ihrem Ueberflusse auch an andere Länder ab, unter welchen allerdings Deutschland die hervorragendste Stelle einnehmen dürfte. Deshalb wäre es angezeigt, wenn von deutscher Seite durch sachkundige Beratung die Regierungen dieser Staaten, vor allem China und Rußland, daneben auch Afghanistan und Persien, auf die für sie wertvollsten Linien aufmerksam gemacht würden, um ihre Ausführung mit an erster Stelle zu erwirken. Durch solches einträchtiges Zusammenarbeiten kann es gelingen, daß deutscher Tätigkeit nicht nur die Vorteile aus der Belieferung der fremden Staaten mit Eisenbahnmaterialien, Maschinen usw. zufließen, sondern darüber hinaus noch ein bedeutender Teil des Verkehrs der neu zu bauenden Bahnen mit allen günstigen Nebenwirkungen uns zu gute kommt.

In Folgendem seien einige Möglichkeiten für solche wertvollen Erschließungs- und Ueberlandbahnen angedeutet.

Die wirtschaftliche Erschließung Chinas erfordert es, daß die reichen Provinzen Honan und Schensi, sowie die überaus entwicklungsfähige Westprovinz Kansu mit der Landeshauptstadt Peking und den großen Verkehrsmittelpunkten des Yangtse (Nanking, Schanghai usw.) durch Eisenbahnen verbunden werden. Der geeignete Gabelpunkt für die von Peking und Nanking kommenden Linien ist Kaifong am Hoangho, die Hauptstadt von Honan. Von hier führt die beste Erschließungsbahn den Hoangho aufwärts, dann durch das Tal des Nebenflusses Hweiho über das altberühmte Singan-fo, Hauptstadt von Schensi, nach Kungtschang, schon in Kansu, weiter unter Durchbrechung der Wasserscheide zum Hoanghonebenflusse Tao und dessen Tal abwärts nach Lantschou-fu, der Hauptstadt von Kansu, am Hoangho gelegen. Im Tale des Tao schließt auch die beste Bahn zur Verbindung der Provinzen Kansu und Szetschwan an, die nach Tschungking am Yangtse zu führen wäre. Lantschou-fu ist der gegebene Ausgangspunkt, um zunächst den Westen der Provinz Kansu, und weiterhin die sehr ausgedehnten Gebiete des chinesischen Westens, die nicht zu den Provinzen des eigentlichen China gehören, an das Hauptreich anzuschließen. Bis zum Jahre 1885 zerfiel dieser Westen Chinas in die Provinzen Ostturkestan und Dsungarei, deren Grenze das Tienschan- oder Himmelsgebirge bildete. Im genannten Jahre wurde der Südteil der Dsungarei mit Ostturkestan zur Provinz Sinkiang vereinigt, mit der Hauptstadt Urumtschi, während der Nordteil der Dsungarei der zur Mongolei gehörigen Provinz Kobdo zugeteilt wurde. Diese Länder sind durch den Wüstengürtel Hanhai, einem ehemaligen Meeresboden, vom eigentlichen China getrennt. Wegen der großen Entfernungen und ungünstigen Verbindungen, noch immer lediglich die seit Jahrtausenden benutzten Karawanenstraßen, waren die Westländer stets ein unsicherer Besitz des Reiches, zuletzt 1865—1876 durch einen Aufstand unter Führung des Jakub Beg von China losgerissen. Deshalb sprechen für China außer wirtschaftlichen auch politische Gründe für engeren Anschluß durch Eisenbahnen, die dann durch Zusammenschluß mit dem russischen Bahnnetz wichtige Ueberlandbahnen zwischen China und Europa herstellen. Zunächst kommen zwei solche Linien in Betracht.

Von Lantschou-fu wäre eine Bahn annähernd der großen Mauer folgend über die wichtige Stadt Kantschou nach oder in die Nähe von Sütschou an der Westgrenze von Kansu zu führen, weiter durch die Gobi, einen Teil der Wüste

Hanhai nach dem Oberlaufe des Urungu, Hauptstrom der Dsungarei, der von seinem Uebertritte nach Sibirien ab Irtysch heißt und der größte Nebenfluß des sibirischen Riesenstromes Ob ist. Der Urungu-Irtysch weist der Bahn den weiteren Weg. Nach dem Verlassen der Dsungarei durchzieht die Linie, stets dem Flusse folgend, das russische Gebiet Semipalatinsk, berührt die gleichnamige Hauptstadt und schließt bei Omsk an die sibirische Bahn an.

Die erschließende Wirkung der neuen Bahn in China östlich und westlich der Gobi ist außerordentlich groß. Namentlich ist die ehemalige Provinz Dsungarei ein sehr entwicklungsfähiges Land, seit Jahrhunderten Durchgangsgebiet für Karawanenverkehr. Zur weiteren Erschließung wären Zweigbahnen erforderlich, z. B. eine von der Hauptlinie annähernd südlich nach Schicho führende Bahn, die sich hier in eine westlich nach Dschincho und eine östlich über Manas nach Urumtschi verlaufende Linie gabelt. Urumtschi ist ein bedeutender Handelsplatz als Knotenpunkt mehrerer Karawanenstraßen, darunter die wichtige Straße Peking-Taschkent. Auf russischem Gebiet ist die Bahn für die Erschließung nicht minder wertvoll, vor allem für die Entwicklung des Bergbaues im Altaigebirge, das von der Bahn im Süden gerade im Bereich der wertvollsten Fundstätten berührt wird. Der Bergbau im Altai geht auf die ältesten Zeiten zurück. Von den Russen wurde er seit dem 18. Jahrhundert entwickelt, nachdem Peter der Große diese Gegenden erobert und durch Festungen gesichert hatte. Vor allem wurde die Gold- und Silbergewinnung betrieben; Mittelpunkt dieser Industrie ist die Stadt Barnaul am Ob. Daneben wird Kupfer, Blei und Eisen gewonnen. Neuerdings wurde die Eisenerzeugung sehr gesteigert nach Auffindung eines Steinkohlenlagers. Außer Metallen und Kohlen bietet der Altai auch viele Edelsteine, Jaspis, Chalcedon, Karneol u. a. Ferner werden Granit, Marmor und andere Steine geschliffen. Die Bahn würde die Ausbeute aller Mineralien außerordentlich erleichtern und infolgedessen heben. Daneben bietet das Bahngebiet günstige Bedingungen für Ackerbau und Viehzucht. Man baut Hirse, Weizen, Hanf u. a., zieht vortreffliche Pferde, Rinder, Schafe und Ziegen, viel Federvieh und Bienen. Die Fischerei in den Flüssen und Seen ist sehr ergiebig, ebenso die Jagd, die besonders Zobel und Hermeline liefert.

Hierzu kommt die Bedeutung der Bahn für den Durchgangsverkehr. Sie wird die kürzeste überhaupt mögliche Verbindung zwischen Europa und den Haupthandelsplätzen Chinas, abgesehen von weiteren Abkürzungen, die durch Bahnbauten in Rußland möglich sind. Der Bahnweg Omsk-Peking, der heute von Omsk über die sibirische Bahn, weiter über die ostchinesische Bahn bis Charbin in der Mandschurei und von dort über Mukden führt, wird schätzungsweise um 1400 km abgekürzt. Noch viel größer ist die Entfernungskürzung nach den Städten im mittleren und südlichen China. Wohl ebenso wichtig ist, daß die neue Bahn mit den günstigsten Steigungen, also für größte Leistungsfähigkeit gebaut werden kann, denn sie durchzieht das asiatische Hochland an der geeignetsten Stelle, der dsungarischen Mulde, die einst dem großen Binnensee als Abfluß gedient haben soll. Im Gegensatz hierzu ist die sibirische Bahn östlich Omsk infolge Ueberschreitung zahlreicher Gebirge mit starken Steigungen betrieblich wenig leistungsfähig, und die Züge können nur langsam gefahren werden. Ein weiterer Vorteil der neuen Bahn dürfte darin bestehen, daß sie außerhalb der Interessengebiete fremder Mächte in China liegt, vor allem die Mandschurei und die Ostmongolei vermeidet, wo doch stets die Japaner ihre Hand im Spiele haben werden.

Ueber die neue Bahn wird die Entfernung Ostende-Peking (über Berlin-Warschau) etwa 11400 km betragen, wobei Omsk fast genau in der Mitte

liegt. Ungefähr ebenso groß wird die Entfernung Ostende-Nanking. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 1200 km an einem Tage würde also künftig eine Reise von London nach Peking etwa 10 Tage dauern, mindestens vier Tage weniger als früher über die sibirische und ostchinesische Bahn. Für Reisen nach dem mittleren und südlichen China wird der Zeitgewinn noch viel größer.

Nicht geringer ist der Wert der Bahn für den Durchgangsgüterverkehr. Abgesehen von den Gütern, die heute noch auf dem Karawanenwege aus China über Rußland kommen, z. B. Tee, vollzieht sich der weitaus größte Teil des Güterverkehrs auf dem Seewege. Die sibirische Bahn ist, wie erwähnt, von geringer Leistungsfähigkeit und durch eigenen Verkehr voll in Anspruch genommen. Die neue Ueberlandbahn wird hierin Wandel schaffen. Für die Küstengegenden, wenn Umschlag von Bahn zu Schiff nicht nötig ist, wird wohl der Seeweg überlegen bleiben trotz längerer Beförderungsdauer wegen der billigeren Frachtsätze. Aber wenn die Güter erst mit der Bahn anrollen und Umschlag erforderlich wird, sinkt die Ueberlegenheit des Seeweges, namentlich wenn auch in Europa Umschlag und Bahnfracht hinzu kommen, und bei großen Bahnwegen bis zu den Häfen wird unbedingt der Eisenbahnweg dem Seeweg überlegen. Beispielsweise müßten Güter aus der Provinz Kansu erst 1800—2300 km Bahnweg bis zu den Häfen am Stillen Ozean zurücklegen; in umgekehrter Richtung gelangen die Güter bei denselben Entfernungen bereits in die Dsungarei oder gar tief in russisches Gebiet. Deshalb wird zweifellos ein großer Teil des Durchgangsgüterverkehrs zwischen Chinas Westprovinzen und Europa der neuen Bahn zufließen. Deutschland wird an diesem Verkehr, der einen gewaltigen Umfang annehmen kann, nicht nur mit dem eigenen Empfang und Versand beteiligt werden, sondern auch im Durchlauf nach den Nachbarländern. Der polnische Korridor, auch wenn er bestehen bleibt, dürfte auf die Dauer kein Hindernis bilden, denn Polen wird klug genug sein, diesem Durchgangsverkehr, der ihm selbst Nutzen bringt, keine Schwierigkeiten in den Weg zu legen. Andernfalls gibt es Mittel und Wege, Polen zu umgehen.

Eine zweite große Linie wird für China erforderlich zum Anschluß von Ostturkestan an das Hauptreich. Ostturkestan wird im Norden vom Tien-schan- oder Himmelsgebirge, im Süden von Kuen-lun begrenzt, der zugleich die Grenze gegen Tibet bildet. Im Westen trennt die zum Pamirhochlande gehörige Kisil-jart-Kette Ostturkestan von dem russischen Westturkestan. Ostturkestan besteht in der Hauptsache aus dem Stromgebiete des Tarim, der aus der Vereinigung von vier Quellflüssen entsteht und sich in den See Lop-nor ergießt. Die Mitte des Landes ist zum Anbau ungeeignet, wüstenartig, weshalb die meisten auf dem Randgebirge entspringenden Flüsse den Tarim nicht erreichen, sondern vorher im Sande versiegen. An den Gebirgsrändern aber ist das Land dank künstlicher und natürlicher Bewässerung durch die zahlreichen Flüsse sehr fruchtbar und gut angebaut, sowie noch sehr entwicklungsfähig. Das Klima gestattet den Anbau der meisten südeuropäischen Getreidearten, Garten- und Baumfrüchte, auch der Baumwolle und Maulbeerbäume zur Seidenzucht. Alle Haustiere sind im Ueberflusse vorhanden. An Mineralien finden sich Gold, Kupfer, Eisen, Salmiak, Salpeter, Schwefel, Asbest und die berühmten Nephrite von Khotan. Eine Hauptbeschäftigung der Bewohner bildet der Handel, da Ostturkestan ein wichtiges Durchgangsgebiet des Karawanenverkehrs zwischen China, Tibet, Kaschmir und Russisch-Turkestan bildet. Zum Aufschlusse sind zwei Linien erforderlich, die eine am Nordrande des Kwen-lun, die andere am Südrande des Tien-schan verlaufend, und beide in Kaschgar sich vereinigend.

Kaschgar, die alte Hauptstadt von Ostturkestan, ist ein wichtiger Handelsmittelpunkt, besonders für Baumwolle und Baumwollzeug, Stapelplatz des Verkehrs mit Mittelasien, mit Fabrikation von Gold- und Silberstoffen, Gold- und Silberdraht, Leinen, Baumwolle, Teppichen und Seidenzeugen. Welche der beiden Linien durch den Wüstengürtel nach Kansu durchzuführen sein wird, um das Land an das Hauptreich anzuschließen, oder ob die Durchführung beider Linien in Frage kommt, muß besonders geprüft werden. Vielleicht ist die südliche Linie die wichtigere, weil sie die nächst Kaschgar bedeutendsten Städte, Khotan und Jarkent, berührt und den Anschluß einer Bahn nach Tibet vorbereitet. Hier ist die einzige technische Möglichkeit für eine solche Bahn gegeben, da der Kwen-lun an einer geeigneten Stelle durch einen Fluß durchbrochen wird, durch dessen Tal die Hochfläche von Tibet mit günstiger Steigung erreicht werden kann. Ueber das Hochland kann die Bahn den Oberlauf des Yangtse und der hinterindischen Ströme erreichen, durch deren Täler später einmal die kürzeste und betrieblich günstigste Schienenverbindung zwischen Europa einerseits, Südchina und Hinterindien andererseits hergestellt werden kann.

Von Kaschgar aus kann durch eine großartige Alpenbahn der Anschluß an die mittelasiatische Eisenbahn und dadurch eine zweite Ueberlandbahn zwischen China und Europa hergestellt werden. Sie verfolgt das Tal des Kaschgarflusses aufwärts, durchbricht in der Nähe des berühmten Terckpasses die Tien-schan-Kette, erreicht den Oberlauf des zum Amu-Darja fließenden Kisil-su, durchbricht in der Nähe des Terckdabaupasses das Alaigebirge und gelangt durch ein Seitental des Syr-Darja nach Andidschan in Ferghana, dem Endpunkte der Mittelasiatischen Bahn. Diese bis 1899 Transkaspische Eisenbahn genannte Linie wurde 1880 aus Anlaß des russischen Feldzuges gegen die Teketurkmenen in Transkasprien begonnen und 1899 beendet. Die Hauptlinie beginnt bei der Hafenstadt Krasnowodsk am Ostufer des kaspischen Meeres und führt über Aschabad, Merw, Tschardschni, wo der Amur überschritten wird, quer durch Buchara, über Samarkand nach Andidschan. Zweigbahnen schließen die Städte Kuschka (Murghab-Linie), Buchara, Taschkent und Margelan an. Um das lästige Umladen der Güter zwecks Beförderung mit Schiffen über das kaspische Meer unnötig zu machen, wurde später durch Bau der Strecke Taschkent-Orenburg die Verbindung mit dem europäischen Schienennetze hergestellt.

Für den Aufschluß der zukunftsreichen russischen Besitzungen in Asien hat die Mittelasiatische Bahn zwar schon viel geleistet, doch ist sie erst als ein bescheidener Anfang in dieser Hinsicht zu bezeichnen. Als wertvolle Zubringerlinien, deren einige auch Nordafghanistan und Nordpersien in den Bereich der Hauptlinie ziehen, seien kurz folgende angeführt:

- 1) Zweigbahn von Kisil-arwat nach Astrabad zum Anschlusse der gleichnamigen persischen Provinz, mit Verlängerung zur Hafenstadt Ges. Durch spätere Fortsetzung um den Süd- und Westrand des Kaspischen Meeres bis Baku kann der Handel von Nordpersien auf dem günstigsten Wege über Rußland nach Deutschland geleitet werden.
- 2) Zweigbahn Merw-Herat, durch das fruchtbare Tal des Herirud, durch welches zur Zeit noch der Karawanenverkehr zwischen Indien und Persien sich bewegt. Eine Zweigbahn schließt Meschad, die Hauptstadt der persischen Provinz Chorassan und deren wertvollsten nördlichen Teil an.

- 3) Eine Linie von Tschardschui den Amu aufwärts zur afghanischen Grenzstadt Basaga, von hier einerseits nach Maimene, andererseits über Balch-Kundus nach Faisabad in Badachschan, zum Aufschlusse der reichen afghanischen Provinzen nördlich des Hindukusch.
- 4) Zum weiteren Aufschlusse des Emirats Buchara eine Linie von Kagan (Ausgang der Zweigbahn zur Hauptstadt Buchara) über Karchi, zweitgrößte Stadt des Landes, weiter zum Amu und diesem aufwärts durch die Provinzen Darwas, Bochan und Schignan bis Wachan am Fuße des Pamirhochlandes, ferner eine Zweigbahn nach Pamirskijpost, dem russischen militärischen Stützpunkte im Pamir. Neben dem bedeutenden wirtschaftlichen Werte haben diese Pamirbahnen für Rußland auch politische Wichtigkeit, denn das Pamir war lange Zeit ein Zankapfel zwischen Rußland und England, das seine Stellung in Indien von dieser Seite her durch Rußland bedroht sah. Nach langjährigen, oft scharf zugespitzten Verhandlungen kam es im Jahre 1895 zu einem Ausgleich, indem die Grenze festgestellt und zwischen den russischen und britischen Besitz ein schmaler afghanischer Neutralitätsstreifen gelegt wurde. Die Bahnen machen den Besitz Rußlands von Indien aus unangreifbar.
- 5) Zum Aufschlusse des größten Seitentales des Amu eine Linie ausgehend von der Bahn Kaschgar-Andidschan in der Nähe des Terekpases, von dort dem Tale des Flusses folgend, der im Oberlaufe Kisil-su, im Mittel-laufe Surchab und im Unterlaufe Wachschi heißt, zum Anschlusse an die Linie Nr. 4 bei Aiwasch, mit Fortsetzung über den Amu zum Anschlusse bei Taschkurgan an die Linie Basaga-Faisabad. Neben wirkungsvollem Aufschluß ist die Linie wichtig als kürzeste Schienenverbindung zwischen China und Afghanistan über Buchara.
- 6) Eine Bahn von Tschardschini nach dem Khanate Chiwa, dessen früher bedeutender Handel ebenso wie die Seidenweberei durch die Mittelasiatische Bahn infolge Ablenkung des Karawanenverkehrs zurückgegangen ist. Die Bahn wird fortzusetzen sein nach Kassarma am Aralsee, wo die Uferländer des Sees durch die Aralseeschifffahrt angeschlossen werden, und weiter über Kalmykowsk am Uralflusse nach Zarizyn an der Wolga, wo Anschluß an das südrussische Bahnnetz erfolgt. Diese zweite Abfuhrbahn aus Mittelasien nach Europa wird nötig, weil die Strecke Taschkent-Orenburg bald überlastet sein dürfte. Die Länder Afghanistan, Buchara und Chiwa erhalten durch diese Bahn die kürzeste und beste Schienenverbindung mit Europa.
- 7) Eine Linie von Kokan über Namangan nach Narynsk zum Aufschlusse des Tales des Naryn, d. i. der Oberlauf des Syr-Darja.
- 8) Eine als Siedlungsgebiet zukunftsreiche Siebenstromland (Semirjetschensk) durchziehende Bahn, mit Anschluß bei Semipalatinsk und nördlich Taschkent an die beiden Ueberlandbahnen China-Europa und Seitenlinien nach Tschugutschak, Hauptstadt der Tarbagatei, eines wertvollen Bezirks der Dsungarei, und von Iliisk nach Kuldscha zum Aufschlusse des wichtigen Irtales.
- 9) Eine Bahn von Semipalatinsk über Akmolinsk nach Turgaj an der Strecke Taschkent-Orenburg. Sie dient vor allem der Ablenkung des Verkehrs von der sibirischen Bahn, die zwischen Omsk und Europa den Verkehr der beiden ostasiatischen Zubringerlinien nicht wird bewältigen können. Damit der Verkehr in Samara nicht doch wieder auf der einen Linie zusammen-trifft, muß ab Orenburg die Teilstrecke Orenburg-Uralsk der von den Russen geplanten Uraltalbahn Orenburg-Gurjew benutzt werden, wodurch

der Verkehr über Saratow nach Rußland geleitet wird. Daneben erschließt die Bahn wertvolles Siedlungsland und Gegenden, in welchen Gold, Kupfer und Steinkohlen der Ausbeute harren, besonders in dem Gebiete Akmolinsk.

Der Wert dieser Linien für die Erschließung kann nicht hoch genug veranschlagt werden. Es handelt sich in Turkestan um uralte Kulturländer, die schon zur Zeit des alten Perserreiches in hoher Blüte standen, später aber durch un-aufhörliche Kriege, namentlich die Mongolenstürme, und nachfolgende Mißwirtschaft in Verfall geraten sind. Ueberall sind noch die aus dem Altertume stammenden künstlichen Bewässerungsanlagen im Gebrauche. Der durchweg sehr fruchtbare Boden erzeugt Weizen, Gerste, Hirse, Mais, Reis, Rohrzucker, Orangen, Zitronen, die kostbarsten Edelfrüchte, besonders Aprikosen und Pfirsiche, Melonen, Gemüse und Wein in Fülle. Ferner werden angebaut Baumwolle, Tabak, Farbpflanzen, Sesam, Lein, Flachs, Arzneikräuter und bei Herat Blumen. An Haustieren werden gezüchtet Kamele, Pferde, Esel, Yaks, Ziegen und feinwollige Schafe. Die Wälder enthalten Eichen und Nadelhölzer. Die Berge liefern Steinkohlen, Graphit, Eisen, Kupfer, Blei, Schwefel, Salz, Naphta und in Badachschan Lapis Lazuli. Am Kaspischen Meere und im Uralflusse werden Hausen, Hausenblasen und Kaviar gewonnen. Die einheimische Industrie liefert Zucker, Seide und Samt, Atlas-, Seide- und Samtwebereien, besonders Teppiche, Baumwollwaren, Schafpelze, Kamelhaarzeug (Borek), Filz, Seife, Sesamöl, Zelte, Holz- und Lederwaren, Säbelklingen und sonstige Waffen, Metallgefäße, Gold- und Edelsteinarbeiten, Glas, Porzellan, Steingut und Rosenwasser (bei Herat). In Badachschan befinden sich Eisengiebereien.

Dieses in kurzen Zügen gezeichnete Programm für die Erschließung Innerasiens dürfte allen wichtigen Erfordernissen gerecht werden. Es berücksichtigt die einzelnen Länder nach ihrem wirtschaftlichen Werte, indem die Linien die besonders für die Entwicklung der Landwirtschaft und den Abbau der Bodenschätze in Betracht kommenden Gegenden erschließen. Der Verkehr wird durch diese Linien in die richtigen Bahnen gelenkt. Die Länder werden sowohl untereinander als auch mit den großen Sammelbecken des Verkehrs, Europa und China, in zweckmäßigster Weise verbunden. Die uralten Verkehrsbeziehungen werden bis auf geringe Ausnahmen, wo die hohen Gebirge ein Machtwort sprechen, aufrecht erhalten und gefördert. Das System läßt eine organische Fortbildung durch Ausbau späterer Zubringerlinien zu, die sich in günstiger Weise dem Ganzen angliedern lassen. Ferner berücksichtigt das Programm weitgehend die technischen Verhältnisse. Weit aus die meisten Bahnen können mit mäßigen Steigungen als Linien größter Leistungsfähigkeit erbaut werden, die nicht wie die ostsibirischen und manche andern dem Weltverkehr dienenden Linien wegen schlechter Trassierung schon gleich im Anfange mit Betriebs-schwierigkeiten zu kämpfen haben. Auch die Bagdadbahn wird ähnlich ent-läuschen, und die Gebiete von Nordpersien und Nordafghanistan sowie Turkestan werden durch die vorgeschlagenen Linien in weit vollkommenerer Weise an Europa angeschlossen, als durch die Bagdadbahn möglich wäre. Denn diese Gebiete werden durch den mächtigen Hindukusch und seine nach Persien streichende Fortsetzung wirkungsvoll gegen den südlichen britischen Einfluß geschützt und dem russischen Wirtschaftseinflusse zugeteilt. Selbst die im Hochgebirge Innerasiens zu führenden Bahnen können durchweg besser als unsere Alpenbahnen erbaut werden. Endlich trägt das Bahnsystem den großen poli-tischen Interessen der beteiligten Hauptmächte, Rußland und China, Rechnung.

Wenn die Bahnen im engem, wirtschaftlichem Einvernehmen zwischen Deutschland, Rußland, China, Persien und Afghanistan zustandekommen, so

wird sich deutschen Eisenbahnfirmen ein dankbares Feld für jahrelange nutzbringende Tätigkeit bieten. Ferner könnten deutsche Walzwerke, Maschinenfabriken und Industrien aller Art bei der Lieferung des Oberbaumaterials, der Lokomotiven und Wagen, der Einrichtung der Werkstätten, Lokomotivschuppen, Bahnhöfe und aller Nebenanlagen mit reichlichen, jahrelange Beschäftigung sichernden Aufträgen bedacht werden. Fast noch wichtiger als der Bau der Bahnen ist ihre Wirkung für Deutschland nach der Fertigstellung. Die zu erschließenden Länder bieten Siedlungsmöglichkeit für unzählige Millionen von Menschen. Das Land ist anbaufähig für alle europäischen Getreidearten, ebenso Mais, Reis und Baumwolle. Die Erzeugung dieser Güter könnte so gesteigert werden, daß Deutschland von der gesamten überseeischen Einfuhr unabhängig würde. Zwar soll nicht einer Massenauswanderung das Wort geredet werden, denn Deutschland kann alle seine Kinder im Lande ernähren, wenn man ihm nur die Möglichkeit läßt, zu arbeiten wie vor dem Kriege. Aber deutsche Kräfte könnten doch in hervorragendem Maße bei der Hebung der landwirtschaftlichen Erzeugung sich betätigen, z. B. durch Lieferung landwirtschaftlicher Maschinen, Anlage und Leitung von Musterkulturen, wie Baumwollpflanzungen u. dergl. Schließlich würde eine Auswanderung, soweit sie doch etwa stattfinden müßte, besser in diese zukunftsreichen Länder gelenkt, wo die Deutschen doch nicht so fern der Heimat sind als in Südamerika oder andern überseeischen Auswanderergebieten. Endlich die Bodenschätze. Es gibt kein wichtiges Mineral, das hier nicht in Fülle vorhanden ist. Ungeahnte Aussichten bieten sich der deutschen Industrie, diese Bodenschätze zu heben und zu verwerten. Es können die alten einheimischen Betriebe entwickelt und neu gegründet werden als Filialen deutscher Werke, andererseits Rohstoffe von dort für die deutsche Industrie bezogen werden, um sie auch hierin unabhängig von anderen Ländern zu machen. Dazu kommt der schon gewürdigte Wert der Bahnen für Deutschland als Weltverkehrslinien. Man kann hier in Wahrheit sagen: Deutschlands Zukunft liegt auf dem Lande, das heißt im Osten, nachdem die Zukunft auf dem Wasser durch den unseligen Frieden von Versailles auf absehbare Zeit vernichtet ist.

Damit soll nicht gesagt sein, daß Deutschland sich ausschließlich nach Osten orientieren soll. Nein, die deutsche Flotte muß wieder erstehen und in allen Ländern der Erde soll deutsche Arbeit sich betätigen können. Aber man soll mit allen Kräften das wichtigste und sicherste dort suchen, wo es zu finden ist: im Osten.



DR. NAPP-ZINN, KÖLN: Aus der Lohnentwicklung im deutschen Verkehrsgewerbe 1914—1922. Mit 3 graphischen Darstellungen.

Die Erfassung der Entwicklung einiger typischer Löhne des Verkehrsgewerbes in dem Zeitraum 1. 7. 1914 — 1. 4. 1922 verfolgt zweierlei Zweck. Erstens einen formalen, äußerlichen: Es soll die Anpassung der Entlohnung in einem Gewerbe an die durch die Währungskatastrophe herbeigeführten Geldverhältnisse gezeigt werden. Der zweite, tiefer liegende Zweck ist die Erfassung der Veränderung des Realeinkommens verschiedener Kategorien im Verkehr Beschäftigter, wie sie die wirtschaftlichen Umwälzungen durch die Kriegsfolgen, die teilweise auch die Zerrüttung der Währung veranlaßten, zur Folge hatten. — Zeit und Raum geboten es, die Untersuchung auf wenige Typen

