

## Geographische Literatur.

Asien, seine Zukunftsbahnen und seine Kohlenschätze. Eine geographische Studie von Ferd. v. Hochstetter. Mit einer Karte. Wien. Hölder 1876.

In den letzten Jahren wurde in politischen und Fachblättern, auch in eigenen Broschüren viel über einzelne künftige asiatische Bahnen geschrieben selbst Ref. erinnert sich, mehrmals auf diesem Felde sich ergangen und Manches darin gesündigt zu haben. Ueber die wichtigsten Bahnen des Weltverkehrs von Meer zu Meer, die den grössten Welttheil durchschneiden und die mächtigen Völkerconglomerate des Westens mit etwa 200 Mill., mit jenen des Ostens mit etwa 600 Mill. verbinden sollten, konnten jedoch erst in unseren Tagen gewichtige Meinungen ausgesprochen werden. Der Grund liegt darin, dass die unerlässlichen Vorarbeiten, die Tracirungen der asiatischen Bahnen durch die Ingenieur-Brigaden Pressel's, die hydro- und orographischen Verhältnisse von Turkestan, vom Himalaya, von Tibet und China mit seinen mächtigen Schätzen an Kohlenfeldern erst kürzlich durch russische, englische und deutsche Forscher bekannt wurden, dass ferner die Centralpuncte des neuen russisch-turkestanischen Gebietes, die jedenfalls bei der Trace zu berücksichtigen sind, noch nicht fixirt waren. Erst nach diesen Vorarbeiten konnte ein Gelehrter, der zugleich Geograph und Geologe ist, durch Selbstanschauung am Ural und durch seine ausgedehnten Reisen Einsicht in die Bedingungen des Welthandels gewonnen und im Ideenaustausch über dieses Thema auf dem Pariser geographischen Congress den Gedankenkreis erweitert hat, die Arbeit aufnehmen, die Leistungen zusammenzufassen, Kritik zu üben und durch eigene Ideen befruchtend zu wirken. Von dem leitenden Grundsatz ausgehend, dass die Richtungen, welche die grossen asiatischen Transitlinien nach Indien und China nehmen müssen und einzig und allein nehmen können, durch die Oberflächengestaltung des Continents, durch die Lage und den Verlauf der innerasiatischen Hochgebirge bestimmt vorgezeichnet sind, ist der Verfasser bemüht, bei jedem Abschnitt im Vorhinein eine Uebersicht über die Gebirgssysteme und die Bodenplastik überhaupt zu geben. So beginnt er gleich im ersten Abschnitt mit jener von Centralasien und kommt (pag. 28) zu dem Schlusssatz: »So sehen wir also West- und Ostasien durch die gewaltigsten Hochgebirgsmassen der Erde ebenso von einander getrennt, wie Süd- und Nordasien. Die Richtung der möglichen Eisenbahnlinien ist daher durch die natürliche Configuration des Bodens in der Art bestimmt, dass die Linien mit westöstlicher Richtung jenem Knotenpuncte, in welchem die innerasiatischen Gebirgssysteme von Osten her gegen Westen convergiren, entweder südlich oder nördlich, die nordsüdlichen Linien aber entweder westlich oder östlich ausweichen müssen.« Daraus folgen als mögliche Verbindungen Europa's mit Indien: 1. Die türkisch-persischen Linien (englisches Project: Rawlinson-Russel); 2. Die russisch-kauka-

sischen und die russisch-centralasiatischen Linien (franz. Project von Lesseps-Cotard); und als mögliche Verbindungen Europa's mit China: 3. die russisch-sibirischen Linien nach China (russisches Project von Bogdanowitsch, deutsches Project von Baron v. Richthofen).

Im zweiten Abschnitt »die Zukunftslinien nach Indien durch die asiatische Türkei und durch Persien« wird von den Eisenbahnen der europäischen Türkei ausgegangen und die schwere Sünde der Türkei gegen Oesterreich hervorgehoben, indem der Bau nicht im Anschluss an schon bestehende österreichische Linien, sondern von Süden und Osten her in Angriff genommen wurde, wodurch der österreichische Handel schwer geschädigt wurde.

Nach genauer Prüfung der Bodenverhältnisse von Kleinasien, Syrien, Mesopotamien, Persien und (soweit als bekannt) von Beludschistan und Afghanistan, nach Auseinandersetzung der verschiedenen Tracen in diesen Ländern und deren Fortsetzung gegen Indien, entweder südlich durch Beludschistan, odernördlich über Teheran, Herat, Kandahar und den Bolanpass zum Anschluss an die indische Bahnlinie bei Schikapur am Indus, nach Betonung der socialen, politischen und finanziellen Misère der genannten Reiche kommt der Verfasser zu dem Ausspruche: »So erscheint uns also die Ausführung des Projectes einer directen, continentalen Eisenbahnverbindung durch die Türkei, durch Persien und durch Afghanistan nach Indien, so sehr eine solche Linie auch eine internationale Welthandelslinie im eminentesten Sinne des Wortes genannt werden müsste, und so sehr eine solche Linie namentlich den Interessen Oesterreich-Ungarns entsprechen würde, vorderhand in unabsehbare Ferne gerückt.«

Der dritte Abschnitt behandelt die russisch-centralasiatischen Linien mit eventuellem Anschluss an die indischen Bahnen und eine russische Ringbahn der Zukunft (Project Hochstetter). Indem der Verfasser darauf hinweist, dass eigentlich Moskau der Mittelpunkt des russischen Eisenbahnnetzes sei, welches in der Richtung gegen Asien vier Endpunkte habe, nämlich Wladikawkas, Saratow, Orenburg und Nischni-Nowgorod, setzt er auseinander, wie jeder dieser Orte den Ausgangspunct für weitere Projecte bildet. An Wladikawkas sollen sich die künftigen Linien in Persien bis zum persischen Golf anschliessen und zwar entweder direct durch die äusserst kostspielige Tunnelirung des Kaukasus am Kasbek, oder indirect durch die Trace gegen den Caspisee und nach Baku, von wo aus eine Fortsetzung bis zum pers. Hafencapit Rescht fast gar keine Schwierigkeiten bietet. — Die drei andern Endpunkte führen zu den eigentlichen centralasiatischen Linien, wovon jede zugleich »ein Stück continentaler Transitlinie nach Indien« darstellt. Hier eben bieten sich jene Varianten, an welche sich die Namen Lesseps-Cotard, Baranowski und Hochstetter knüpfen. Lesseps nimmt Orenburg als Ausgangspunct, wendet sich dann über Omsk und Tschemkend nach Taschkend und Balch, um von hier aus den Hindukusch in der Richtung auf Kabul zu übersetzen und den Anschluss an das indische Bahnnetz bei Peschawer zu gewinnen. Cotard berechnet die Entfernung von Calais bis Calcutta auf dieser Linie nahe an 12 000 Kilom. und die Kosten des noch zu erbauenden Mittelstücks auf 1 Milliarde Francs.

Die bis jetzt aufgestellten Projecte für die centralasiatische Eisenbahn sind folgende: 1. Das Project des Ingenieurs Baranowski, das von Saratow ausgehend, durch die Kirgisen-Steppe längs des Amu-Darja über den Hindukusch nach Peschawer in Indien führt. Es ist die kürzeste Verbindungslinie von Moskau nach Peschawer. 2. Das Lesseps-Cotard'sche Project geht von Orenburg über Orsk, Taschkend, Chodschend, Samarkand, Balch nach Peschawer in Indien. 3. Das Project Bogdanowitsch oder die sibirische Eisenbahn legt das Hauptgewicht auf eine Verbindung Moskau's mit Peking durch eine Bahn, welche möglichst viel russisches Gebiet berührt. Die Hauptstationen sind Kasan, Katharinenburg, Omsk, Tomsk, Irkutsk, Tschita, Dalai-noor, Peking. 4. Das Project Richt hofen verbindet Schanghai mit Moskau. Es benützt die sibirische Eisenbahn bis Omsk, berührt dann Semipalatinsk, den Saisan-See, führt durch die Wüste Gobi an Chamil, Su-tcheu und Kan-tscheu vorbei bis Si-ngan-fu und erreicht von hier aus in gerader Linie Schanghai, Zweiglinien nach Peking und Hankau aussendend. 5. Das Project des Verfassers Ferd. v. Hochstetter, die sogenannte russische Ringbahn. Sie geht von Nischni-Nowgorod über Kasan, Katharinenburg, Ischim, Omsk (den eventuellen Ausgangspunct einer sibirischen Bahn nach Peking), Semipalatinsk (den Ausgangspunct des Projects Richt hofen nach Schanghai) Sergiopol zum Gebiet des Issikul, über den 2286 M. hohen Kastek-Pass nach Taschkend, Chodschend, Samarkand, Balch und wendet sich von hier wieder nach Westen, nämlich über Mesched nach Teheran und Tiflis, wo sie ihren Anschluss an das theilweise schon vollendete russisch-kaukasische Netz findet.

Wir haben hier einen wohldurchdachten Plan, vor dessen Ausführung nach orientalischem Sprichwort wohl noch viel Wasser durch die Bagdader Brücke fließen wird, allein wenn vor Allem dem Orientalen der Grundsatz gilt, »wir können warten«, so erwidert darauf der Europäer: »wir lassen nicht warten« und so könnte vielleicht die nächste Generation es schon sehen, dass ein Reisender am Schalter in Calais oder Rotterdam eine directe Karte nach Schanghai holt.

Das beigegebene Capitel über die Kohlenschätze Asiens ist, da es sich auf die neuesten geologischen (manche noch nicht veröffentlichte) Daten gründet, von höchster Wichtigkeit. Man staunt über die unerschöpflichen Massen angehäufter Kraft. Diese Kohlenfelder waren auch bei manchen Tracen bestimmend. Die beigegefügte Karte ist für das Verständniss und für die schematische Uebersicht vollkommen hinreichend. Die Ausstattung des Buches ist in jeder Beziehung vorzüglich und der schönen und wichtigen Studie angemessen. Die Widmung lautet an den Kronprinzen Rudolf von Oesterreich, den durchlauchtigsten Protector der k. k. geographischen Gesellschaft in Wien.

Dr. Polak.