

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
DE L'ÉTAT BELGE

A 3662

ASIEN,

SEINE

ZUKUNFTSBAHNEN

UND SEINE

KOHLENSCHÄTZE.

EINE GEOGRAPHISCHE STUDIE

VON

FERDINAND VON HOCHSTETTER,

PRÄSIDENT DER K. K. GEOGRAPHISCHEN GESELLSCHAFT IN WIEN.



WIEN, 1876.

ALFRED HÖLDER,

K. K. HOF- UND UNIVERSITÄTS-BUCHHÄNDLER.

ROTHENTHURMSTRASSE 15.

915 : 385.11(5) + 553.9p(5)

INHALT.

	Seite
Einleitung.	
Asien tritt wieder mehr in den Vordergrund. — Niedergang des türkischen und persischen Reiches. — Die Russen in Centralasien. — Die Culturkraft der Völker Ostasiens. — Neue Bahnen des Weltverkehrs. — Indien's Eisenbahnnetz. — Asiatische Transitlinien der Zukunft. —	1—7
Capitel I. Die Gebirgssysteme und die Bodenplastik Centralasiens.	
Die höchsten Gebirgsketten der Welt. — Die Erforscher Innerasiens. — Das Himälaya-System und der Tiën-schan. — Die Pamir, Hayward's und Fedtschenko's Entdeckungen. — Der Karakorum oder Mustagh. — Der Kwen-lun. — Die Flussläufe im Himälaya. — Gebirgspässe. — Ostturkestan oder Alti-scheher. — Configuration des Landes, Jakub Kuschbeg. — Ausläufer und Fortsetzung des Tiën-schan- und des Himälaya-Systems gegen Westen. — Die Turkmenen-Steppe. — Die Fortsetzung des Himälaya und des Kwen-lun gegen Osten. — Die möglichen Eisenbahnlinien der Zukunft	8—29
Capitel II. Die Zukunftslinien nach Indien durch die asiatische Türkei und durch Persien.	
Englische Forschungsreisende in Vorderasien. — Die Euphratbahn. — Verschiedene Linien, eine Euphrat- und Tigrislinie. — Indische Transitlinien. — Die Eisenbahnen in der europäischen Türkei. — Die Bodengestaltung Kleinasiens. — Das projectirte Bahnnetz der asiatischen Türkei. — W. Pressel als Generaldirector der ottomanischen Bahnen in Asien. — Rückschritt der Cultur in der asiatischen Türkei. — Das Hochland von Iran, die Grenzgebirge, die Bedeutung von Herat, das Flusssystem, das Klima. — Die Projecte einer mesopotamisch-persischen und einer armenisch-persischen Transitlinie nach Indien, der Bolan-Pass, die Bamian- und die Keuber-Pässe. — Eisenbahn-Concessionen in Persien. — Afghanistan. — Theorie und Wirklichkeit.	30—67

Capitel III. Die russisch-centralasiatischen Linien mit eventuellem Anschluss an die indischen Bahnen und eine russische Ringbahn der Zukunft.

Moskau als Centrum des russischen Eisenbahnnetzes. — Die russisch-transkaukasische Linie nach Persien. — Die Unterhandlungen des Generals von Falkenhagen — Am Südufer des Kaspischen Meeres. — Die Aralo-Kaspische Erdsenke und das russische Turkestan, Wüsten und Steppen, die Bevölkerung von Turkestan, central-asiatische Handelswege. — Die russisch-centralasiatischen Linien, das Project Baranowski, das Lesseps-Cotard'sche Project. — Die sibirische Eisenbahn, das Project Bogdanowitsch, die Ural'sche Eisenbahn, eine sibirisch-centralasiatische Linie. — Eine russisch-centralasiatische Linie durch Westsibirien und die Dsungarei, oder das Project einer russischen Ringbahn um das Aralo-Kaspische Depressionsgebiet. — Tjumen und Omsk, der District von Semipalatinsk, Sergiopol und Kopal, russische Forscher im Tiën-schan, Ili-Kuldtscha, transilischer District, die Ringbahn mit radial ausstrahlenden Seitenlinien. — Russland's Herrschaft in Asien. — Russland und England in Asien 68—107

Capitel IV. Die Zukunftslinien nach China.

Die Handelsstatistik der Vertragshäfen von China. — Indisch-chinesische Linien. — Die russisch-sibirischen Transitlinien nach China. — Das Project Meyssel. — Das Project Bogdanowitsch. — Russische Expeditionen nach der Mongolei. — Von Kiachta durch die Mongolei nach Peking, Przewalsky's Schilderungen. — Die Wüste Gobi. — Ney Elias' Beobachtungen. — Von Nertschinsk über Chailar und Dolon-nor nach Peking. — Fritsche's Reisen und Beobachtungen. — Höhen in Sibirien und in der Mongolei. — Eine chinesisch-europäische Transitlinie vom Yang-tsze-kiang aus, nach dem Vorschlage von Ferd. Freih. v. Richthofen. — Richthofen's Reisen in China. — Schanghai, Hankau und Singanfu als Handelscentren. — Die Handelswege von China nach Centralasien. — Sosnowski's Reise 1875. — Die chinesische Zukunftsbahn. — Anschluss an die russische Bahn bei Semipalatinsk. — Die dsungarische Mulde. — Das Gebiet des schwarzen Irtytsch und der Ulungur-See. — Von Urungu nach Hami. — Fliegender Sand. — Das Lössgebiet in China. — Technische Schwierigkeiten. — Kohlenreichthum längs der vorgeschlagenen Linie. — Die Chinesen und die Eisenbahn 108—145

Tabellarische Uebersicht der indischen und chinesischen Transitlinien der Zukunft 146—147

Capitel V. Die Kohlenfelder Asiens.

Eisenbahnen und Kohlen. — Gegenwärtige Kohlenproduction auf der ganzen Erde. — Areale der Kohlengebiete verschiedener Länder. — Asiatische Türkei, die Kohlenlager von Eregli, Kohlen in Kurdistan.

Kohlen in Persien. — Die indischen Kohlenfelder, ihr geologisches Alter. — Russland's Kohlenproduction, die russischen Kohlenterrains. — Die Steinkohlenlager am östlichen Abhang des Ural. — Das Kohlenrevier von Kusnetz am Altai. — Das Kohlenterrain an der Nischne-Tunguska. — Das Bassin der Kirghisensteppe. — Die Kohlenlager am Kaukasus. — Kohlen auf der Halbinsel Mangyschlack. — Die Kohlenvorkommnisse in der Orenburg'schen Kirghisensteppe. — Das turkestan'sche Kohlenbassin. — Die Insel Sachalin. — Der Kohlenreichthum von China. — Das rothe und das gelbe Becken. — Die südlichen Kohlenfelder in den Provinzen Sz'tschwan und Jünnan, in den Provinzen Kwantung und Hunan. — Die nördlichen Kohlenfelder in den Provinzen Schansi, Schensi, Honan, Tschili, Schan-tung und Sching-king. — Nordamerika und China die kohlenreichsten Länder der Erde. — Kohlen auf Formosa. — Kohlen in Japan	148—198
---	---------

Anmerkung. Wo im Text die Höhen in Fussen angegeben sind, sind stets englische Fuss gemeint.

Bemerkung zu der Karte.

Die Einzeichnung der Kohlenfelder von China verdanke ich der Güte meines Freundes Dr. Ferdinand Freih. v. Richthofen, jene der Kohlenfelder in Indien Herrn Forbes Watson, Director des India-Museums in London, jene der Kohlenvorkommnisse im asiatischen Russland Herrn Prof. N. Barbot de Marny in St. Petersburg und endlich jene in Persien Herrn Dr. E. Tietze in Wien.

Druckfehler und Berichtigungen.

- S. 27. Zweite Linie von unten lies nordwestlich statt nordöstlich.
- S. 48. Dritte Zeile von oben lies Von statt Ton.
- S. 62. Die Passhöhe bei Charsan wird von dem Botaniker Buhse viel niedriger, nämlich nur zu 4905 Fuss angegeben. Mendjil am Fuss des Gebirges hat nach ihm eine Meereshöhe von 995 Fuss und Charsan jenseits des Passes eine Meereshöhe von 4872 Fuss, während Kaswin 3572 Fuss hoch liegt. Die plötzliche Steigung würde demnach nur gegen 4000 Fuss betragen, welche auf dem Karawanenweg im Zickzack überwunden wird.
- S. 70. Statt „dass Wladikawkas einen Meridian durchschneidet“ lies „dass Wladikawkas von einem Meridian durchschnitten wird“.
- S. 70. Vierte Zeile von unten lies 8015 Fuss statt 800 Fuss.
- S. 71. Siebente Zeile von oben lies 1050 Werst statt 284 Werst.
- Zu S. 108. Nach den jüngsten Ausweisen, welchen die unter der ausgezeichneten Leitung des Engländers Mr. Hart stehende kaiserlich chinesische Seezollbehörde über den Aussenhandel China's publizirt, bewertheten sich die auf Schiffen unter fremder Flagge in den 14 Vertragshäfen (Nanking figurirt nur nominell als Vertragshafen und King-tschou auf der Insel Hainan wird thatsächlich erst in diesem Jahre dem ausländischen Handel eröffnet) des Reiches im Jahre 1874 importirten Waaren auf 71.395,801 Taels (zu 3 fl. ö. W. Silber), die von diesen Häfen exportirten Waaren auf 74.495,215 Taels. Der Totalwerth des chinesischen Handels in Schiffen unter fremder Flagge betrug somit 145.891,016 Taels. In diesen Zahlen ist mit Ausnahme des Theehandels über Kiachta der continentale Handel zwischen China und Russland nicht eingeschlossen.