

VEREENIGING
TER
BEOEFENING
VAN DE
K R I J G S W E T E N S C H A P.

Vertalingen en Overdrukken.

VIERDE SERIE.

I.

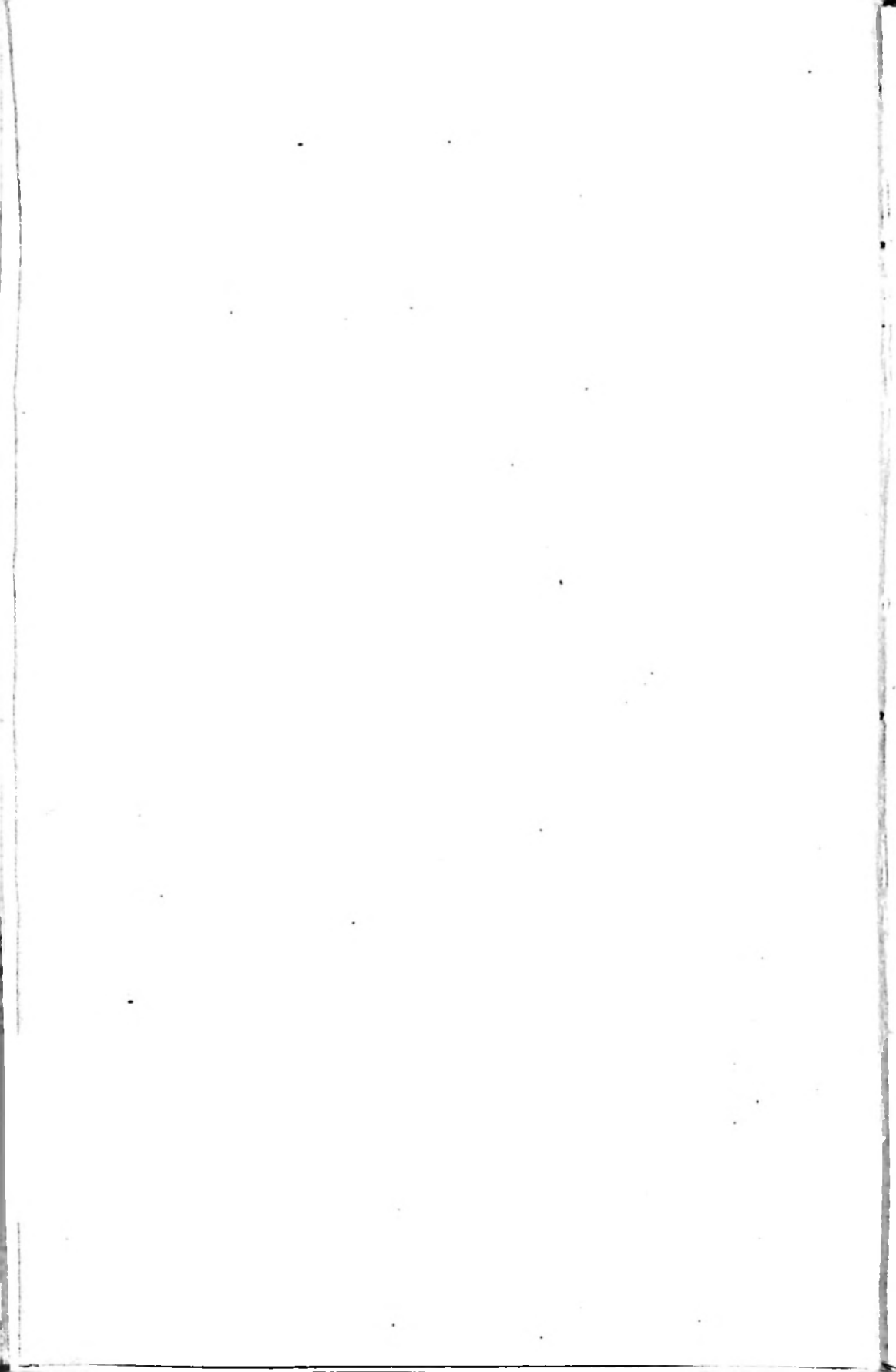
De concurrentie der groote mogendheden in China

EN

De Siberische Spoorweg.

Vertalingen van „*Der Wettbewerb um China*“ door R. v. B. en van „*Die Sibirische Eisenbahn*“ aus dem Nachlass des Oberstlieutenant a. D. NIENSTÄDT in Weimar, beide voorkomende in de internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten,“ begründet von FERD. v. WITZLEBEN-WENDELSTEIN, Sechszehnter Jahrgang. — 8 Heft. Mai 1898.

's-GRAVENHAGE,
FIRMA C. VAN DOORN & ZOON
1898.



De concurrentie der groote mogendheden in China.

Vertaling van „Der Wettbwerb um China“ door R. v. B. voorkomende in de „Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten, begründet von Ferd. v. Witzleben-Wendelstein. Sechszehnter Jahrgang. — 8 Heft. Mai 1898.

Tegenover de overmachtige handels- en andere invloeden van Engeland in Zuid- en Oost-China, heeft Rusland, in het besef dat geen noemenswaardige politieke noch economische afleiding naar het Westen op zijn weg ligt, zich naar het verre Oosten gericht. Het streeft door den aanleg van den Transsiberischen Spoorweg niet alleen naar een voordeelige aanraking met de wereldzee ten Oosten van Azië, maar ook naar een oppermachtige positie aldaar en, naar een tegenwicht tegen de vorderingen van Engeland en van het zich ontwikkelend Japan, bij het in handen krijgen van de Chineesche wereldmarkt.

Het streeft door het tractaat betreffende Mantsjoerije zoowel naar de exploitatie der bergschatten van Noord-China als naar de openstelling van een omvangrijk gebied voor den afzet van eigen producten en naar het ten nutte maken van de grondstoffen van Midden-China, die voor de ontginning van den bodem van Zuidoost-Siberië van belang zouden kunnen zijn. Rusland tracht verder ieder ander bij de openstelling van Noord-China vóór te zijn.

Dewijl het rijk van den Czaar niet zonder machtige concurrenten is, lag daarom wellicht het van de zijde van het gele ras dreigende gevaar een oogenblik niet zoozeer in de nuchtere, arbeidzame, spaarzame bevolking van China, die geheel vrij van veroveringszucht is, dan wel in verwickelingen die zich bij den wedstrijd in de exploitatie van China tusschen

de stoutste, rijkste en machtigste naties konden voordoen; dit gevaar kan tegenwoordig echter als geweken worden beschouwd.

Reeds sedert de dagen van Peter den Groote was Ruslands opmerkzaamheid naar het verre Oosten gericht en sinds het verdrag van Nertschinsk, dat in 1689 voor de Russische kooplieden den handel op het Chineesche grondgebied opende, vormen het verkrijgen van het Ussuri-gebied in 1858, de aanleg der haven van Wladiwostok, de tijdelijke bezetting van Port-Lazareff in 1886 en thans het verdrag betreffende Mantsjoerije en de bezetting van Port-Arthur en Taliën-wans, étappen op den zekeren weg ter bereiking van het voorgenomen doel.

Vóór den Japanschen oorlog waren Rusland, Engeland en Frankrijk de eenige concurrenten, die zich door verwerving van grondgebied aan China's grenzen en door bijzondere handelsmaatregelen tot den strijd om den rijken buit gareedmaakten. Engeland vooral had in de eerste helft dezer eeuw de openstelling van China gezocht door de opening van de verdraghavens, die allengs tot 29 aangroeiden, en beheerschte door zijn handel van uit Hongkong en Shanghai de zuid- en middel-Chineesche markt.

Engeland leverde China instructeurs voor zijne marine en organiseerde de belasting op den invoer, de eenige regelmatig vloeiende bron van inkomsten voor het Middenrijk. Het drong echter aan op nog ruimer openstelling van China, maakte plan tot de bezetting der Tschusaneilanden evenals tot de inbezitneming van het dal der beneden Yang-tse-Kiang en niettegenstaande het Britsch Oost-Aziatisch eskader vóór het uitbreken van den oorlog met Japan, door verkenningen diensten bewees, wendde China zich tegenover dezen drang tot Rusland, in welks belang het was de volledige openstelling van het rijk voor Engeland te vertragen.

Niet weinig droeg tot dezen stap van China bij de gelijkheid zijner belangen met die van Rusland. Terwijl Engeland, de Vereenigde Staten, Duitschland en Frankrijk inderdaad slechts één doel voor oogen hebben, namelijk het uitgestrekte China tot een uitvoergebied voor hunne nijverheid te maken en aldaar

hunne voortbrengselen afzetten, zoekt integendeel Rusland, naast de exploitatie der bergschatten van Mantsjoerije, den uitvoer der Chineesche produkten naar Europa te vergemakkelijken en wanneer de Transsiberische spoorweg voltooid zal zijn de bemiddelaar te worden tusschen China als voortbrenger en Europa als afnemer.

Zijne in opkomst verkeerende industrie heeft van de concurrentie der handenarbeid van het gele ras niets te duchten en zoonoodig zal het daarvan partij trekken om Europa met goedkoope producten te overstroomen.

Als cultuurstaat in wording is het voor de Russen van belang zich met de talrijke bevolking van China in verbinding te stellen. De ruiling van producten door den Transsiberischen spoorweg zal leven en bloei brengen in de Zuid-Siberische steppen en haren vruchtbaren bodem tot een der grootste landbouwstreken van de wereld maken. Rusland kan bij de economische ontwikkeling van China niet anders dan winnen.

Li-Hung-Chang, de vroegere leider der Chineesche politiek, heeft dit zeer juist ingezien. Nadat de resultaten van zijn poging om China door geheel en al onvoldoende leger- en andere hervormingen te moderniseeren, tegen den aanval van Japan niet bestand bleken, wierp hij zich in de armen van Rusland, wyl hij inzag dat China uit eigen kracht zijne wedergeboorte niet kon bewerkstelligen.

Alvorens hij echter het tractaat sloot, hetwelk Rusland Mantsjoerije gaf en den invloed van dien staat op China overwegend maakte, overtuigde hij zich op zijne reis naar Europa dat niemand zekerder garantiën en voordeliger voorwaarden voor de uitbreiding der groote Chineesche markt aanbood dan Rusland. Hij zag hoe de Europeesche mogendheden en de Vereenigde Staten geneigd waren en gedreven werden, om China met de produkten hunner nijverheid te overstroomen, wat met Rusland niet het geval was. Hij begreep dat China en het rijk van den Czaar bij een politiek en economisch samengaan dezelfde belangen hadden. Daarmede was de aansluiting der beide rijken bezegeld.

Zooals bekend is, vond Rusland bij den wedstrijd om de openstelling en exploitatie van China zijn gevaarlijksten tegenstander in Japan. Dit rijk had door den oorlog 1894/95 den toelag niet alleen naar het bezit van het naburige en hem vroeger toebehoord hebbende Korea, waardoor het den Zuidelijken uitgang der Japansche Zee kon beheerschen en aldus aan Rusland den weg tot den Oceaan afsnijden, maar ook om China te beschaven, zijn leger, marine, handel en industrie te organiseeren, zijne havens voor de produkten van het buitenland zoo mogelijk te sluiten, in één woord van China de markt voor zich zelf te maken en de leiding van het rijk op zich te nemen.

De plannen van Japan leden echter schipbreuk door het veto van Rusland, Frankrijk en Duitschland tegen de vredesvoorwaarden van Shimonoseki.

Deze drie mogendheden hadden er het grootste belang bij zich dit belangrijk gebied en deze groote wereldmarkt niet te laten ontgaan; China mocht dus niet in handen van Japan vallen.

Zooals men weet had Frankrijk bereids door bijzondere spoorweg- en handelsconcessiën den toegang tot het zuidelijk deel van China, de provinciën Yünnan en Kwangsi, in handen,

Maar Rusland kreeg door het verdrag van Mantsjoerije bet leeuwenaandeel in de belooning voor hun bemiddelaarsrol en nu heeft het aanleiding gevonden in het bezetten van Kjoatschau door Duitschland om zijn streven tot het verkrijgen van een ijsvrije haven aan de wereldzee, verbonden met het achtergelegen land, door het bezetten van Port-Arthur en Talienwans (dat vermoedelijk wel niet voor één winter zal zijn) door een beslissende daad te bekronen.

De nieuw ontworpen Oostchineseche spoorweg, die met eene bekorting van 550 K.M. van Nertschinsk door Mandsjoerije over Tsi-tsi-car naar Wladiwostok voert, wordt uitsluitend uit Russische en Chineesche middelen aangelegd, door Rusland gedurende dertig jaar geadministreerd en door troepen bezet, waardoor Mantsjoerije zich spoedig geheel in de macht van Rusland zal bevinden.

De lijn Schanghai—Kwan-Tintsin wordt naar Peking, alsmede over Niu-tschuan en Talien-wan naar Port-Arthur verlengd; en Niu-tschuan over Moekden en Kirin met den Mantsjoe-rijschen spoorweg verbonden. De economische omwenteling, die de tegen 1903 te verwachten voltooiing van dit spoorwegnet zal tengevolge hebben, en het voordeel dat zulks Rusland zal aanbrengen, behoeven geen nadere verklaring. Voortaan zal men in 20 dagen van Europa naar Peking kunnen komen, terwijl men met den Transcanadeeschen spoorweg 35, en door het Suez-kanaal 45 dagen noodig heeft,

De nieuwe Transsiberische spoorweg is bovendien te meer te verkiezen, wijl de Russische lijnen haar tarief sedert eenige jaren met $\frac{3}{4}$ verminderd hebben en dit tarief b. v. ongeveer $\frac{1}{4}$ van dat op de Fransche lijnen bedraagt. Buitendien zal door China van de langs de Siberische lijn en de overige lijnen van Noordelijk China ingevoerde producten, door China bijna geen belasting worden geheven, terwijl die, van over zee ingevoerde waren op aandrijven van Rusland, verhoogd zal worden.

Terwijl men in Europa en vooral de westelijke mogendheden van den oorlog van 1895 hoopte dat nu alle afsluitingen van China zouden wegvallen, dat hunne stoombooten de groote rivieren zouden opvaren, dat spoorwegen de produkten van het Westen in de meest verwijderde provinciën zouden brengen, bleef China ten voordeele van Rusland gesloten.

Wijl men dus China niet kon binnendringen, werd beproefd den uitvoerhandel van China te doen toenemen, en zoo ontstond het plan van den Transchineeschen spoorweg van Peking naar Hankau aan den Yang-tse-Kiang, het centrum der theeproduktie en een handelsmarkt van den eersten rang. De Russen hielden zich eerst voor verschalkt, doch spoedig begrepen zij de voordeelen, die de aanleg van dezen spoorweg aan den Transsiberischen zouden brengen.

Indien hun groote Aziatische lijn slechts in een haven als Port Arthur eindigde, waar de produkten alleen toestroomden als zij per scheepsgelagenheid daarheen gebracht werden, zou de Rus-

sische handel in de macht der zeemogendheden zijn en een groot deel van de overvaart der Chineesche produkten hunne kustvaart ten goede komen. Verbonden met de lijn Peking-Hankau daarentegen, zal de Transsiberische lijn de funtie van een groote zuigpomp verrichten, die de rijkdommen van China als: de steenkolen van Schensis, de granen van Hupes en Hu-nang-Kiang-lis, de thee, de zijde, het porcelein uit de dalen der Hoangho en IJang-tse-Kiang pompt, en naar Europa zendt. De Chineesche handel zal zodoende grootendeels niet van de Japansche en Duitsche kustvaart afhankelijk zijn.

Een Fransch-Russisch syndicaat, dat zich in 1896 vormde tot den aanleg van den Transchineeschen spoorweg, en waarvan het Duitsche kapitaal geen deel nam, wyl de ontworpen lijn klaarblijkelijk niet bevorderlijk is voor onze belangen (gelegen in de kustvaart op Port Arthur) mislukte, daar China zijn voorstellen afsloeg. De onderkoning Tschang-Tschi-Tung en de Taotai van Tientsin Sheng namen toen aan met behulp van het Amerikaansche syndicaat Bash, hetwelk de helft van het bedrag der kosten en 20 millioen taels zou leveren, de lijn zelf aan te leggen.

Onlangs bood een Belgisch of Fransch-Belgisch syndicaat zich aan voor den aanleg der lijn Peking-Hankau-Canton, terwijl het syndicaat Bash de lijn Hankau-Shangai zal aanleggen. Hankau zal derhalve het eigenlijke eindpunt van de Transsiberische baan vormen.

Bij dezen toestand van zaken was het meer dan tijd dat ook Duitschland van zijn kant zich niet alleen verzekerde van een veilig vloot- en handelsstennpunt, maar ook van den toegang tot een marktplaats voor zijne produkten in de provincie Shantung en van den uitvoer der zich aldaar bevindende belangrijke steenkolen- en ijzerertsminnen, ten einde als tweede handels- en industriemogendheid der wereld (na Engeland) bij de opening van China niet tekort te komen; het deed dit door de bezetting van de baai van Kjaot-schau. In vergelijking met de kolossale militaire en handelsvoordeelen door Rusland verkregen,

was de bewilliging der concessie in Tientsin een te onbeduidend resultaat voor de bemiddeling van Duitschland ten gunste van China. Wij hebben dan ook, met het oog op de nabijzijnde en goedkoop werkende Japansche concurrentie, versterking onzer handelsbetrekkingen met het Middenrijk noodig. Volgens berichten uit Shantung is deze provincie inderdaad rijk aan bergschatten, zooals steenkool en ijzer, waarbij Hesse-Wartegg onlangs nog kwikzilver, koper, lood en goudmijnen vermeldde. Tot nog toe zijn zout, zijde, vermicelli uit groene boonen en stroovlechtwerk de voornaamste uitvoerartikelen, wijl de mijnontginning nog zeer onbeduidend is; daarbij kunnen boomwol en verschillende granen en vruchten komen.

De voornaamste artikelen die ingevoerd worden, ter gezamenlijke waarde van 30 millioen alleen over Tshifu, bestaan in katoenstoffen, garens, petroleum, boomolie, lucifers, tabak, sniker, geverfde zijdenstoffen, metalen en metaalwaren. Van de in Tshifu komende schepen zijn 23 pct. Duitsche. Wanneer Duitschland zich, gelijk te verwachten is, door de spoorweg- en kanaalconcessies, met name die van Kjao-tshan naar Haitsan aan de golf van Petschili en door de exploitatie der mijnschatten, van een overheerschenden invloed in Shantung verzekert, kan de verkregen baai, nog afgezien van hare waarde als oorlogs- en handelshaven, van groote beteekenis worden, ook al schijnen Duitsche nederzettingen op groote schaal tengevolge der overbevolking van het land niet uitvoerbaar.

Wat de Fransche belangen in het zuiden van China betreft, deze zijn naar verhouding dezelfde als die van Rusland in het noorden. Ook Frankrijk verkreeg door het verdrag van 20 Juni 1895 van het Tsungli-IJamen voordeelen, gericht tegen de uitbreiding van den Engelschen invloed. Daartoe behooren de verlenging van den Tonkinschen spoorweg tot Lang-Tshéou in de provincie Kwang-Si, evenals de op 20 October 1897 tot stand gekomen lijn naar Vuchou-fou en de toekomstige Roode Rivierspoorweg naar Yünan-fou. Frankrijk hoopt hierdoor een gedeelte van het Engelsche transitoverkeer van Canton en Hongkong naar de havens van Tonkin te trekken.

Tot die voordeelen behooren voorts de oprichting van een nieuw consulaat te Mong-tse en de aan een Fransche commissie opgedragen reorganisatie van het arsenaal te Foutschau. Eene Fransche handelszending onderzocht op dezelfde wijze als de Duitsche, die in Maart jl. in China is aangekomen, de exploitatiemaatregelen voor de provincie Yunnau.

Frankrijk heeft echter in het zuiden de concurrentie van Engeland te duchten. Dit rijk tracht de openstelling der Li-Kiangrivier voor den Engelschen handel en concessie voor een spoorweg van Calcutta naar Canton door Yunnan te verkrijgen, die de Fransche en zelfs de Transsiberische en Fransch-Chineesche lijn sterke concurrentie zou aandoen. Tot nog toe verkreëg Engeland evenwel slechts onbeduidende concessies, zooals de afschaffing van den binnen (Likin) tol aan de Li-Kiang, echter slechts tot Yu-tschau-fou, eenige consulaten en een strook grondgebied in het noord-oosten van Birma. De beloften van China betreffende de verbinding van den eventueel aan te leggen Li-Riang spoorweg met de Birmaansche lijnen zijn uiterst vaag en de groote stroom van het handelsverkeer van het Middenrijk, zal, wanneer de van Russische, Fransche en Chineesche zijde ontworpen lijnen voltooid zijn, zijn weg van het Noorden naar het Zuiden nemen, terwijl hij heden de rivieren volgt, die van het Westen naar het Oosten loopen. Alle bij de verdere openstelling van China betrokken mogendheden hebben belang den Engelschen invloed zoo mogelijk terug te dringen, en deze is dan ook reeds sterk geschokt.

De Vereenigde Staten schijnen blijkbaar bij de exploitatie van China weinig geïnteresseerd en staan met dit rijk in goede betrekking. Eenige Amerikanen spelen in China een gewichtige rol, zooals b. v. de Kolonel Derby, de raadgever van Li-Hung-Chang bij de onderhandelingen van Shimonoseki. De verkregen spoorwegconcessie is uitsluitend een gevolg van het Amerikaansch privaat kapitaal en van de Amerikaansche nijverheid.

Buiten Engeland hebben tot nog toe alleen Rusland en Frankrijk beduidende voordeelen verkregen en vooral Rusland zou onbetwist het leenwenaandeel uit de toekomstige verdere open-

stelling van China wegdragen. wanneer niet Japan als een gevaarlijk mededinger opstond en Duitschland eveneens het hem toekomende aandeel handhaafde.

Evenals Duitschland heeft Japan de ontvangen oorlogsschatting besteed voor een buitengewone versterking zijner weermiddelen en voor zijne economische behoeften. Zijn handel bloeide reeds vóór den oorlog op alle Oostelijke zeeën tot aan Indië, en nam nadien nog meer toe. De tonneninhoud der Nippon-Yusen-Kaishamaatschappij steeg van 64000 ton in 1893 tot 126000 in 1896.

Voor het tijdvak 1896—1906 bestemde de regeering 70 milioen yen voor de ondersteuning van handel en nijverheid. In Korea verving Japan den Chineeschen handel geheel door den zijnen en de Chineesche Merchant-Comp. zendt geen schepen meer naar de Koreaansche havens. De Japansche invoer steeg in één jaar (1894/95) van 12.500 pdst. tot 78.000 pdst. Japansche kooplieden verbreiden zich over geheel China; reizigers en ingenieurs onderzoeken de rijkdommen van het land en de geschiktheid tot exploitatie zelfs in de verst verwijderde provinciën. Hunne Europeesche opvoeding, hunne energie, werkzaamheid en ondernemingsgeest staan borg voor het welslagen. Op grond der half zoo goedkoope arbeidsloozen in China hebben zij daar al spoedig fabrieken opgericht; hunne spinnerijen in China geven 15—17 pct., die in Japan slechts 10—11 pct. China begint zijn tot nu toe voor de afpersingen der onderkoningen inproductief gehouden kapitalen in industrieële ondernemingen zooals spinnerijen en lucifersfabrieken te steken, onder de leiding van Japan, gesteund door Japansch kapitaal.

Een deel der voortbrengselen zal in China verbruikt worden, een ander naar Europa gezonden worden. Op industrieel gebied laten de Chineezen zich door hunne overwinnaars leiden en vereenigen zich met dezen om overal, waar ook, zich in economischen zin op Europa te wreken. De kapitalen en schatten van China zullen door zijn goedkoope handenarbeid vruchtbaar gemaakt worden, en daarin ligt zeer zeker het dreigende gevaar van het gele ras.

Op het moment echter dat China voor den uitvoer geschikt zal zijn, komen de Russische waggons te Hankau aan, en zal Rusland den uitvoer der Chineesche producten langs de Transsiberische lijn vergemakkelijken.

Alleen door een zeer belangrijk handelsverkeer tusschen China en Europa is het mogelijk de ontzaglijke kapitalen die door deze lijn zijn besteed, rentegevend te maken. Reeds heeft het gebruik der eerste baanvakken gunstige resultaten opgeleverd. Hoe meer daarom de Japanners de productie van den bodem en de nijverheid van China opbeuren, hoe meer de Transsiberische spoorweg zal vooruitgaan. Om den Russen dit voordeelig transito-verkeer te ontrukken ontwikkelt Japan zijne scheepvaartmaatschappijen; en Russische spoorwegen en Japansche stoombooten kunnen voor de overige mogelijkheden gevaarlijke concurrenten worden. Om dit overwicht op de scheepvaart te verkrijgen, moest Japan zijne tarieven verminderen, zooals in 1895 op de lijn Singapore—Londen. Alle produkten, die voor Rusland zelf bestemd zijn, kunnen reeds wegens de lage vrachtprijzen van de trans-Siberische lijn gebruik maken. Voor de overige Europeesche landen, die hoogere tarieven en andere spoorwijdte hebben, waardoor overgeladen moet worden, zal de zeeweg wellicht de goedkoopste blijven; alleen voor de kostbare produkten, die weinig ruimte noodig hebben en afhankelijk zijn van de marktprijs, zooals zijde en thee, zal men steeds aan den vier weken korteren weg met de Transsiberische lijn de voorkeur geven. De scheepvaartmaatschappijen zullen zich groote en tijdige inspanning moeten getroosten tegenover de concurrentie der Japansche maatschappijen en der Transsiberische lijn. Rusland en Japan zullen zich over de hun aangaande handels- en industriele vraagstukken verstaan en elkander aanvullen, doordien de Japansche technici en ingenieurs de produkten van China blootleggen en hun vaderland een aanzienlijk deel der arbeiders voor het Oostelijk spoorwegnet levert, zooals Rusland daarmede reeds begonnen is.

Echter niet alleen voor deze beide volken, maar ook voor Engeland, Frankrijk en Duitschland blijft nog een ruim arbeids-

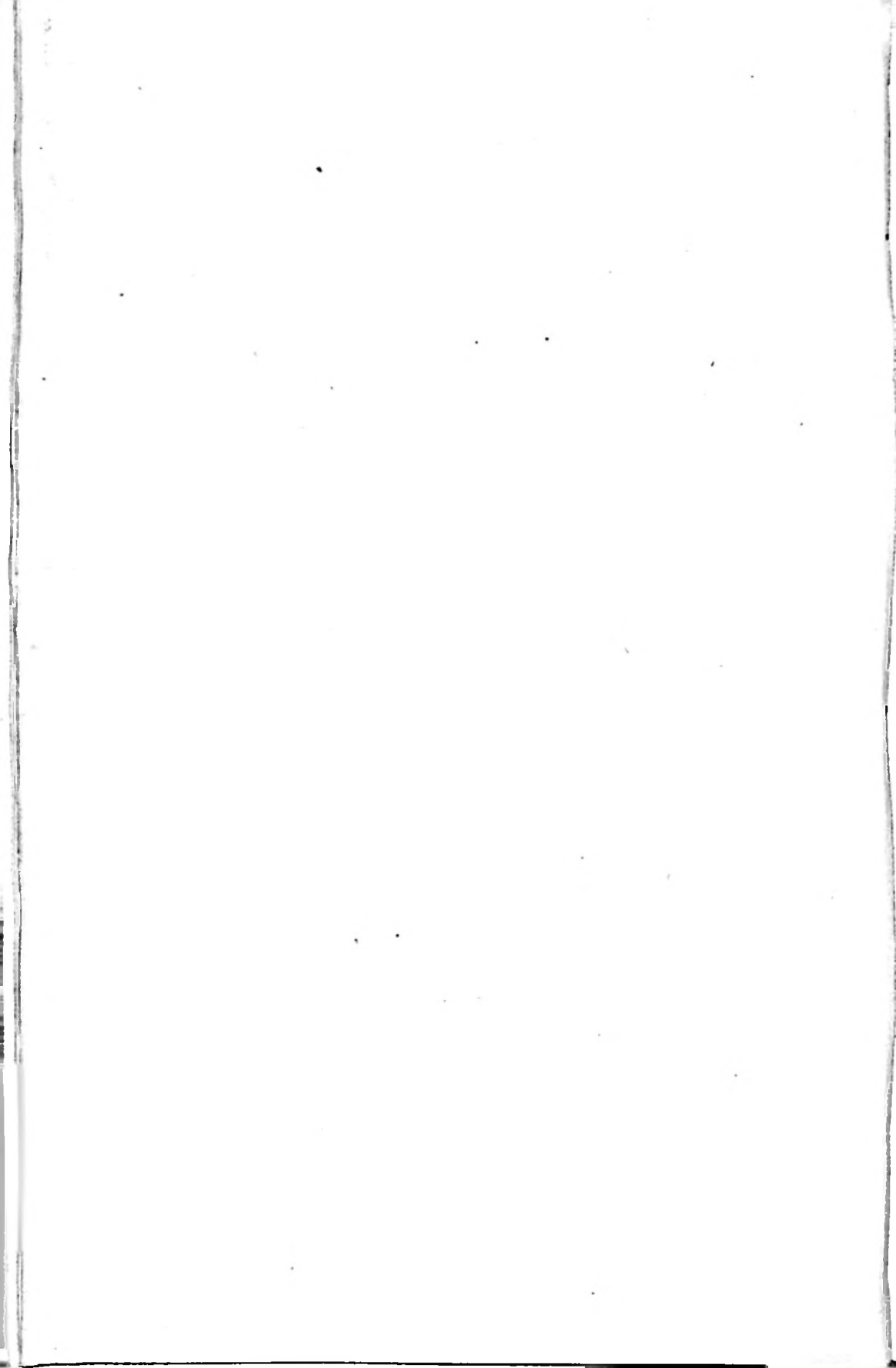
veld over in het uitgestrekte gebied van het Middenrijk, dat in oppervlakte 20 maal grooter is dan Frankrijk. De industriele overproduktie van Japan, die zich aldaar indertijd uitte in de werkeloosheid van 10,000 arbeiders, zal toestaan aan China een aanzienlijk getal ontwikkelde arbeiders te leveren, die even goedkoop werken als de Chineesche.

Binnen vijf jaren, dus omtreeks 1902, zullen de staten die in China het meest op den voorgrond treden, n.l. Rusland en Japan een nieuw tijdperk intreden, door de voltooiing der lijn naar Port-Arthur en der versterking van de Russische strijdkrachten aan de Amoer, evenals van het grootste deel der toerusting van Japan, waarvoor dit rijk 300 miljoen Yen (c. a. 660 miljoen mark) bestemd heeft.

Deze beide staten hebben dan wellicht bepaalde grenzen voor hunne belangen in China en Korea gevonden en eveneens een blijvenden vorm voor hunne gezamenlijke heerschappij in Korea, zoodat zij ter voortzetting van hunne economische en politieke belangen in China niet tegen elkander naar het zwaard behoeven te grijpen.

Nog op het laatste oogenblik komt Duitschland te voorschijn als mede-concurrent op China's ontzachtelijk productie- en afzetgebied en de plaats die het daartoe koos, ligt noch in de sfeer der Engelsche noch in die der Fransche en Russische belangen. Die streek is weliswaar wat overbevolkt, doch rijk aan bergschatten. Duitschland vindt daar een voortreffelijke oorlogsen handelshaven; van nitstekende strategische en voor den handel gunstige ligging, die hem in ieder opzicht tot steunpunt kan dienen en het is derhalve te verwachten dat ook aan dit rijk, als mogendheid van den eersten rang, en de tweede handelsmogendheid der wereld, het rechtmatig aandeel in de concurrentie zal toekomen.

R. v. B.



De Siberische Spoorweg.

Vertaling van „Die Sibirische Eisenbahn“ aus dem Nachlass des Oberst-lieutenants a. D. Nienstadt in Weimar, voorkomende in de „Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten.“
Sechszehnter Jahrgang. — 8 Heft. Mai 1898.

Telkens wanneer in den loop dezer eeuw Rusland zijne grenzen verder naar het Oosten vooruitschoof, ten laatste zelfs tot aan de oevers der Japansche zee, deed zich tegelijkertijd ook de behoefte aan een geschikte verbinding der nieuw verkregen landen met Europeesch Rusland gevoelen; naast de vergemakkelijking van het handelsverkeer met China werd daarbij hoofdzakelijk de economische openstelling voor het algemeen verkeer en de ontwikkeling van de provincie ten westen van het Baikalmeer beoogd.

Aan dit streven dankt de Uralspoorweg van Perm naar Tjumen, dien men oorspronkelijk voornemens was tot Irkutsk te verlengen, zijn ontstaan. Toen het bleek dat dit laatste niet uitvoerbaar was, vatte men het plan op de natuurlijke waterwegen te verbeteren en besloot men door een spoorweg van Perm naar Tobolsk het stroomgebied van de Wolga met dat van de Ob, en door twee spoorwegen n.l. van Tomsk naar Krasnojarsk en van Omsk naar Barnaul het stroomgebied van de Ob met dat der Ienissei te verbinden.

Ook van dit plan kwam men echter terug, daar het ruwe klimaat dier streken slechts betrekkelijk korten tijd in het jaar de stroomen voor het verkeer open laat.

Toen daarna door de verdragen van Aigun en Peking de Russische bezittingen in Oost-Azië nog met de Amoerlanden vergroot werden, was de regeering genoodzaakt ook deze landen

in het verkeer op te nemen, — landen waar het klimaat het gebruik der rivieren nog meer belemmert. Temeer was hiertoe aanleiding, daar men zich voorstelde te Wladiwostok een marine-station te vestigen, dat onmogelijk de hulpbronnen van Europeesch Rusland kon ontberen, omdat de verbinding van dit station met de havens van de Zwarte zee en van de Oost-Zee langen tijd vordert en daarbij van den politieken toestand zeer afhankelijk is.

De voorbereidende werkzaamheden vorderden intusschen weinig en langer dan 20 jaren bleef het bij theoretische beschouwingen. Eerst toen een dergelijk werk, de Pacific-spoorweg voltooid, en generaal Annenkow in een verrassend korten tijd de Transkaspische lijn had aangelegd, werden alle bedenkingen overwonnen, het bevel tot den aanleg gegeven en in Mei 1891 in het vak Wladiwostok—Chaborowka de eerste spade in den grond gestoken.

Zooals uit het bijgevoegd overzichtskaartje blijkt, sluit de Transsiberische lijn te Tscheljabinsk, het meest oostelijk gelegen station van de 2254 K.M. lange lijn St.-Petersburg-Moskou-Samara-Ufa-Slatoust-Tscheljabinsk, aan het spoorwegnet van Europeesch Rusland aan. De Siberische lijn is aangelegd op de grens van de vruchtbare graanstreken van West-Siberië en de noordelijke Tundren en volgt hoofdzakelijk den ouden postweg over Omsk, Kainsk, Atschinsk, Krasnojarsk, Nischne-Udinsk, Irkutsk, Tschita, Neotschinsk, Strjetensk, Pokrowskaja, Chaborowska, Graffskaja, naar Wladiwostok aan de Japansche zee, de beheerscheres aan het Oosten.

De geheele lijn is 7802 K.M. lang en in 6 vakken verdeeld, waarvan de arbeid op verschillende tijdstippen begonnen is.

- | | | |
|---|---|-----------|
| 1 | De Westsiberische Spoorweg van Tscheljabinsk naar Tomsk | 1655 K.M. |
| 2 | de middol-Siberische spoorweg van Tomsk naar Irkutsk | 1793 » |
| 3 | de Baikalspoorweg van Irkutsk naar Mysowskaja | 512 » |

Transporteeren 3960 K.M.

Transport 3960 K.M.

4 de Transbaikalspoorweg van Myssowskaja naar Strjetensk	1127	»
5 de Amoerspoorweg van Strjetensk naar Chaborowka	2147	»
6 de Ussurispoorweg van Chaborowka naar Wladiwostok	768	»

Totaal 7802 K.M.

De beide eerstgenoemde vakken gaan door een grootendeels vlakke en vruchtbare streek, die voor den aanleg geen groote bezwaren oplevert. Deze streek is in het westen goed bebouwd en gaat later, oostelijk van de Tom, over in de Ischimsche steppen, een moerassige streek met gras van manshoogte begroeid en met dichte cedar- en espenbosschen bezet. Daartegenover staat dat belangrijke rivieren, als de Tobol, de Ischim, de Tonda, en andere overbrugd moeten worden, waartoe groote bruggen vereischt worden, over de Irtysh en Ienissei zelfs van 900 en 1000 M. lengte. Door een spoorweg van 90 K.M. in het dal van de Tom wordt de noordelijk gelegen sterk bevolkte hoofdstad Tomsk met de Siberische baan verbonden.

Oostelijk van de Ienissei begint het terrein te stijgen, talrijke heuvelen en dalen verzwaren den arbeid, vereischen dijken van zelfs 70 voet hoogte en maken het opruimen van rotsen door springmiddelen noodig. Nog moeilijker wordt de gesteldheid in het volgende vak, alwaar de weg om den zuidelijken oever van het Baikolmeer door een onbewoond met wouden bedekt bergland voert, en een tunnel van 3 K.M. door rotsige bergkammen moet geboord worden.

Daar dit alles een belangrijke vertraging ten gevolge zou moeten hebben en de lijn tot nog toe niet met zekerheid bepaald is, wordt voorloopig de weg van Irkutzk tot Liswennitschnaja aan den westelijken oever van het Baikolmeer doorgetrokken. Door stoombooten wordt het Baikolmeer, het grootste van alle bergmeeren (met een oppervlakte van meer dan 34000 K.M²., meer dan 1200 M. diep en meer dan 400 M. boven den zeespiegel gelegen) overgestoken. In den winter

wordt het daartoe met behulp van ijsbrekers opengehouden.

Om van den westelijken oever het aan den overkant gelegen station Mypowskaja te bereiken zijn 6 à 7 uur noodig.

Van het Baikalmeer voert de weg door het dal der Selenga en Uda, een woest bergland vol kloven, waar de bodem in den zomer 3 à 4, in den winter 6 à 7 M. diep bevroren is, waarin de aan te leggen dijken een grondverplaatsing van meer dan 21 millioen K.M³. vereischen en over den stroom een brug van 1200 M. moet gelegd worden. De weg voert dan langs den Wabiuskipas over het Jablonowyjgebergte om door de dalen der Ingoda en Schilka Pokrowskaja aan de Amoer te bereiken. Van deze plaats tot Chaborawka moet de baan gelegd worden over de vele waterrijke linkerzijrivieren van de Amoer; kort vóór laatstgenoemde stad wordt zelfs een brug van $2\frac{1}{2}$ K.M. over dezen stroom vereischt en over de geheele lengte van dit vak heeft de weg veel te lijden van de jaarlijksche overstromingen van deze rivier. Dit alles was reden te over om tegen het begin van uitvoering op te zien en om, zooals nu ook feitelijk geschied is, een andere lijn te kiezen.

De Westsiberische spoorweg begint bij Tscheljabinsk, op 238 M. boven den zeespiegel, bereikt in het midden (het Baikalgebied en Trausbaikalë) eene hoogte van 1114 M., om bij Wladiwostok te eindigen nagenoeg op gelijke hoogte met den zeespiegel. Daarmede houden verband de steilte der hellingen van den weg op de verschillende vakken, welke westelijk van de Ob $7\frac{1}{2} : 1000$, in het middengedeelte niet meer dan $15 : 1000$ bedragen. Eveneens is het gesteld met de krommingen in de baan, wier kleinste stralen in die vakken 1750 en 750 bedragen.

Zooals uit het bovenaangevoerde blijkt, zijn bij den aanleg buitengewone moeilijkheden te overwinnen als gevolg van het groote aantal belangrijke rivieren loodrecht op de richting van den spoorweg stroomende, de temperatuur en het gebrek aan arbeiders.

Verreweg het grootste bezwaar is echter dat een groot deel van de benodigde materialen uit Europa moet aangevoerd worden; doch de onderzoekingen die daarvoor noodig zijn

geweest, hebben tot ontdekkingen geleid die heilzaam zullen werken voor de toekomstige ontwikkeling van Siberië.

Daardoor werd bekendheid verkregen van het vaarwater der rivieren Tura, Tobol, Irtysch, Ob en Tom, noodig tot het vaststellen van een waterweg van de stad Tjoemen, langs deze rivieren en de Tschoclim naar de stad Atschinsk, en een van Jenisseisk, langs de rivieren Jenissei, Tunguska en Angara naar Krasnojarsk en Irkoetsk. Van deze plaats verder over het Baikalmeer ende Selenga naar de stad Selenjinsk in Transbaikalië. Het onmiddellijke gevolg was dat een Engelsch handelshuis een vaste agentuur te Jenisseisk vestigde en dat het voor den spoorweg benoodigde materiaal (spoorstaven, lokomotieven, machineriën voor landbouw en mijnontginning) langs den waterweg rechtstreeks uit Engeland tot Krasnojarsk kon gevoerd worden. Over het geheel werd de Jenissei tot op 1600 K.M. van de monding bevaarbaar bevonden voor groote schepen. Van Mei tot October bevaren tegenwoordig $\pm$ 130 stoomschepen de waterwegen van West- en Middel-Siberië.

Het onderzoek naar de noodige brandstoffen voor de spoorlijnen voerde tot de ontdekking van bruin- en steenkolenlagen in West-Siberië en van steenkool en het gebied der Ussoeri niet ver van Wladiwostok.

Oorspronkelijk was het plan met den aanleg van den spoorweg gelijktijdig aan de beide uiteinden te beginnen en besloten het vak Wladiwostok—Graffskaja in 1895, Tscheljabinsk—Irkoetsk in 1900, Graffskaja—Chaborowka in 1898 en Mysowskaja—Strjetensk in 1902 voor het vervoer opentestellen; daarentegen voorloopig nog van de waterwegen gebruik te maken in de vakken Irkoetzk-Mysowskaja en Stjretensk-Chaborowka. Dit kon men te meer doen daar in de ijsvrije maanden op de Schilka, de Amoer ende Simgari reeds een zeer sterke vloot van Russische stoomschepen aanwezig is. De politieke toestand in Oost-Azië maakte echter spoedig noodig dat de aanleg van den spoorweg in een korter tijdsbestek werd uitgevoerd. Een besluit van den

Czaar stelde den termijn voor de opening van het vak Tscheljabinsk-Liswenitschaja (aan het Baikalmeer), Myssowska-Strjetensk en Chaborowka—Wladiwostok reeds op het jaar 1898 vast. Tengevolge hiervan begon het geregeld verkeer in de vakken Tscheljabinsk—Omsk en Wladiwostok—Grafskaja reeds in Januari 1896, alhoewel de groote ijzeren bruggen over de Irtysh en Ob respectievelijk eerst in de lente van 1896 en in den winter van 1896/97 voltooid werden.

Tot October van 1896 werd de lijn Omsk-Irkoetzk met den zijtak naar Tomsk voor het vervoer van materiaal opengesteld, waardoor het mogelijk werd een stoomboot voor den overtocht van het Baikalmeer (van de firma Armstrong in Engeland), uit elkaar genomen per spoor over St. Petersburg, Moskou-Tscheljabinsk naar Irkoetzk te vervoeren. Van hier per slede tot Liswenitschnaja, waar de boot met behulp van een drijvend dok, eveneens van Armstrong uit Engeland, door een ingenieur der firma in elkaar gezet werd. Bij eene waternverplaatsing van 4000 tonnen, een lengte van 96 en een breedte van 19 M., met een snelheid van 13 knopen, kan het schip 25 waggons tegelijk overbrengen en bovendien nog dienst doen als ijsbreker.

Aanmerkelijk minder ver is de Transbaikalbaan gevorderd, waar de grondverplaatsing nog niet afgevoerd is. Evenzoo het vak Grafskaja-Chaborowka waar eerst de rails gelegd zijn, terwijl de richting voor de Baikal- en Amoerlijn nog niet eens definitief vastgesteld is.

De Japansche-Chineesche oorlog en de toestand, die bij den vrede van Shimonoseki in Oost-Azië is ingetreden, hebben den invloed van Rusland in China en Korea buitengemeen verhoogd en ten slotte tot een verdrag tusschen Rusland en het Hemelsche Rijk geleid, dat vóór alles niet zonder nut voor de Siberischen spoorweg gebleven is, aan den anderen kant echter ook voor de ontwikkeling van het Chineesche spoorwegnet van belang kan zijn.

Allereerst is op grond der goede verstandhouding tusschen de Russische en de Chineesche regeering een Oost-Siberische spoorwegmaatschappij opgericht, waarin alleen Russische of Chi-

neesche onderdanen aandeelen kunnen nemen. Aan deze maatschappij is de aanleg en de exploitatie opgedragen van een zijlijn tusschen de stations Tschisa en Strjetensk, gaande van Ustononskaja door het Onondal over Oud Zaruchadtujewsk in het Amoerdal, kort langs de Chineesche grens, naar Zizichar en Ninguta, door de provincie Ho-Lun-Kiang, over Kirin naar Nikolskoje, een station in het vak Graffskaja-Wladiwostok der Ussuribaan, op voorwaarde dat met het werk op den 16 Augustus 1897 een aanvang zou gemaakt zijn en dat de lijn binnen 6 jaar in exploitatie kan genomen worden. Reeds langer dan een jaar geleden werden een aantal Russische ingenieurs tot het doen van opnemingen naar China gezonden.

De concessie voor de exploitatie van dezen spoorweg is voorloopig voor 80 jaar verleend; tevens echter is aan de maatschappij de verplichting opgelegd alle zijtakken te exploiteeren, welke de Russische regeering in de toekomst nog zal aanleggen tot aansluiting aan den Transsiberischen spoorweg. De totale lengte van deze lijn zal 2048 KM. bedragen, waarvan 1500 KM. op Chinesesch grondgebied, en zal bij groote gemakkelijheid van aanleg bovendien den weg naar Wladiwostok 548 KM. verkorten.

Het is dan ook zeer waarschijnlijk dat de aanleg van de Amoerbaan, met het oog op de vele in dat vak moeielijk te bouwen bruggen en de gevaren verbonden aan de jaarlijksche overstromingen, geheel achterwege blijft. Volgens de *North China Daily News* geeft echter het vroeger aangehaalde verdrag, gesloten tusschen Rusland en China, aan eerstgenoemd rijk het recht een spoorweg aan te leggen van het station Kirin over Shankaikwan en Moekden naar Port Arthur. Of Rusland nog meer voordeelen in Mandschoerije en aan de Japansche zee zal behalen, waaronder de gewenschte ijsvrije haven, is dus een vraag, die betrekkelijk spoedig zal kunnen beantwoord worden. ¹⁾

Het is niet van belang ontbloot nu nog eenige cijfers betreffende den spoorweg en het gebruik dat men er van denkt

¹⁾ Zooals bekend is hebben de Russen intusschen Port Arthur bezet. (Noot der Redactie.)

te maken eens nader te bespreken. Voor zoover bekend is, wordt de spoorweg benevens alle zijlijnen aangelegd op Russische spoorbreedte en voorloopig alleen met enkel spoor. De weg wordt echter reeds dadelijk 8 M. breed gemaakt, zoodat later zonder groote moeite een tweede spoor er naast gelegd kan worden, zooals in Europeesch Rusland op vele lijnen reeds geschiedt. De stations liggen tot op 50 KM. van elkander en het maximum der naar beide richtingen vertrekkende treinen zal niet meer dan 5 bedragen; vooreerst zullen echter binnen de 24 uur niet meer dan twee personen- en een goederentrein naar beide richtingen loopen. Tengevolge hiervan is aan rollend materieel voor de geheele lijn niet meer dan 3000 locomotieven met 3000 personen- en 36000 goederen wagens aangeschaft. De leiding van het werk voor den aanleg der Ussuribaan van Chaborowka naar Wladiwostok, is aan den commandeerenden generaal van het militair distrikt opgedragen, de uitvoering aan het nieuw opgerichte Ussurispoorwegbataljon n°. 1. De nummering van deze troepenafdeeling wijst tevens op toekomstige uitbreiding van dit korps.

Om nu een overzicht te krijgen in hoeveel tijd Wladiwostok te bereiken zal zijn na de voltooiing van den Siberischen spoorweg, — waarvoor vroeger van uit Moskou meer dan 2 maanden noodig waren, — zal men niet veel mistasten, wanneer tot grondslag genomen wordt dat de snelheid op de lijnen in Europeesch Rusland ongeveer 36 KM. in het uur bedraagt, terwijl die op de Siberische baan, wanneer alle bruggen gereed zijn, ongeveer 32 KM. zal bedragen; men kan dus rekenen in 13 dagen van St. Petersburg Wladiwostok te bereiken. Men moet hierbij echter niet over het hoofd zien, dat treinen voor troepen-transporten deze snelheid niet bereiken, doch hoogstens 25 KM. in het uur rijden.

De groote voordeelen van deze lijn moeten in ieder geval minder op strategisch gebied gezocht worden, dan wel op dat der beschaving, staathuishoudkunde en handelspolitiek. Door belangrijke verlaging der tarieven wordt beproefd de landverhuizing naar Siberië te bevorderen, waardoor de economische

ontwikkeling bespoedigd wordt, hetgeen blijkt uit het feit dat in het jaar 1888 slechts 9000, in 1891 60,000, daarentegen in de eerste helft van 1898 meer dan 145,000 menschen naar Siberië immigreerden.

Feitelijk wordt de Russische invloed in de Amoerlanden en in het Ussoerigebied het meest bedreigd door de groote landverhuizing van Chineezen naar die streken, daar de Russische boeren, die zich daar gevestigd hebben, geheel onbekend met klimaat en bodemgesteldheid, ook niet in staat zijn zich in de geheel andere eischen van bodemontginning te schikken. Daar zij tegen de van ouds hier wonende en ten gevolge der toenemende landverhuizing zich steeds vermeerderende Chineesche en Koreaansche bevolking, als landbouwers niet concurreeren kunnen, komen zij dikwijls ellendig om.

Uit een strategisch oogpunt beschouwd zal de spoorweg nog lange jaren alleen voor een defensief optreden van Rusland aan de Japansche zee de verbinding met het Europeesche deel van het Rijk van den Czaar verzekeren; om de voor offensieve ondernemingen benoodigde troepen met bijbehorend krijgsmateriaal en trein aan te voeren, is de spoorweg nog niet geschikt, daar alles uit het militair district Moskou moet komen. Westelijk van het Baikalmeer liggen slechts 6 Reserve-Infanterie depôt-bataljons (in oorlogstijd 30.000 man); Oostelijk van het meer stonden bij het uitbreken van den Japansch-Chineeschen oorlog slechts 28000 man Infanterie, 11700 Cavalerie en 78 stukken geschut gereed, welke in de laatste twee jaren door nieuwe formaties en oververplaatsingen uit Rusland tot ruim 43000 man Infanterie, 12600 man Cavalerie en 126 stukken geschut vermeerderd werden.

Een verzwarende omstandigheid hierbij is dat de productie der Amoerlanden bij lange niet voldoende is voor de eigen behoeften, zoodat de invoer uit het buitenland, voornamelijk uit Japan, China en Europeesch Rusland op groote schaal noodig is; in geval van oorlog zal de invoer in hoofdzaak langs de Siberische lijn moeten geschieden. Tot nog toe heeft Rusland alle gebiedsvergrootingen aan den Stillen Oceaan door

handig gebruik te maken van den politieken samenloop van omstandigheden, langs vreedzamen weg verkregen; zeer waarschijnlijk zal dit ook in de toekomst zoo blijven, temeer daar reeds nu, eensdeels door de tegenwerpingen van Japan, aan den anderen kant door den Siberischen spoorweg met de zijlijnen door Mantsjoerije, onder de bevolking van dit deel van het Chineesche rijk, groote sympathie ontstaat voor Rusland. Immers door de uitvoering van het tusschen Rusland en China gesloten verdrag wordt Mandsjoerije met inbegrip der schier-eilanden Liaotong en Korea aan Rusland zoo goed als afgestaan.

Daarentegen zal Rusland wellicht in een niet lang tijdsverloop, genoodzaakt worden zijn tegenwoordige invloedrijke positie in het Noorden van het Chineesche rijk, tegen de groote krijgstoerusting van Japan te verdedigen. Daartoe zal het echter waarschijnlijk met een groot machtsvertoon ter zee en met de troepen oostelijk van het Baikalmeer (met aantrekking der in West-Siberië staande reservetroepen) kunnen volstaan. Mocht later ooit een aanvallende oorlog onvermijdelijk zijn, dan mag men veilig aannemen dat door den Siberische spoorweg het werk der beschaving zoover zal zijn gevorderd, dat de landverhuizing uit Rusland sterk genoeg en de immigranten in Mandsjoerije voldoende Russisch zullen zijn geworden, om de strijdkrachten der Amoerlanden zelfstandig te kunnen organiseren, zonder dat troepen uit Europeesch-Rusland behoeven aan te rukken.

