

GEOGRAPHISCHE INFORMATIONEN

Herausgegeben von der Kartograph. Anstalt Freytag-Berndt und Artaria, Wien
Bearbeitung unter der Leitung von FRITZ AURADA

Entwicklung und Ausbau des neuen chinesischen Eisenbahnnetzes

Mit 1 Falttafel

Von WALTER RIECK

Wie sehr die Verkehrsentwicklung eines Landes von seiner weltwirtschaftlichen Stellung und Erschließung abhängt, zeigt sich kaum irgendwo so eindringlich wie bis zum zweiten Weltkrieg in China, das Jahrhunderte hindurch eine nicht zu unterschätzende Rolle im Handel der alten Welt gespielt hat, lange bevor der Seeweg den Europäern die Erschließung ihrer Kolonialgebiete ermöglichte. Aus dieser Zeit stammen die alten Karawanenrouten, welche von den reichen Ostprovinzen Chinas über Hochländer und Pässe nach Zentralasien und weiter über den Vorderen Orient nach Europa führten. Sie stellen nach wie vor vielfach die günstigsten Verkehrswege im schwierigen Gelände des Landesinneren dar. Die weitgespannten Handelsbeziehungen bildeten zum Teil die Lebensgrundlage der dort mehr oder minder sesshaften Bevölkerung und begünstigten die Entstehung von Paßstaaten wie Bhutan, Nepal, Kaschmir und vor allem Afghanistan. Dieses weitmaschige Netz von Karawanenwegen allein schuf die Verbindung nach dem Westen und ermöglichte eine stärkere Verknüpfung der verschiedenartigen Landesteile. Anders liegen die Verhältnisse im Osten Chinas. Hier übernehmen die schiffbaren Flüsse, allen voran der Jangtsekiang mit seinen Nebenflüssen und der wegen wechselnder Wasserführung und Laufverlagerung weniger geeignete Hoangho die Funktion der großen Handels- und Verkehrslinien. Zentrum eines schon früh angelegten und dicht ausgebauten Kanalnetzes (z. B. Kaiserkanal, gebaut von 486 v. Chr. bis 1320 n. Chr.) sind die „Große Ebene“ am Unterlauf des Hoangho und die Küstenebenen bis zur Mündung des Jangtsekiang. Hier im dicht besiedelten Osten ersetzen verzweigte Kanalsysteme im wesentlichen die Landwege. Diese Verkehrsstruktur hatte für China durch viele Jahrhunderte unveränderte Gültigkeit. Eine Änderung beginnt sich erst dann abzuzeichnen, als es den europäischen Großmächten gelingt, in China politisch und wirtschaftlich Einfluß zu nehmen. Nach dem Opiumkrieg (1840—42), dem „Lorcha“-Krieg (1856—60) und dem chines.-japan. Krieg (1894—95) öffneten sich Großbritannien, das 1842 in den Besitz Hongkongs kam, Frankreich, Rußland, die USA und Deutschland eine ganze Reihe von Seehäfen (Canton, Amoy, Ningpo, Foochow, Shanghai, Tientsin) sowie den Verkehrsweg des Jangtsekiang und es gelang ihnen in Form von Pachtgebieten entlang der Küste Fuß zu fassen (Deutschland 1897 Kiautschou mit Tsingtao, 1898 Rußland die Liautung H. I. mit Port Arthur und Dairen, Großbritannien Weihaiwei und Frankreich Kuangtschouwan).

Mit diesem schrittweisen Vordringen fremder Mächte begann nicht nur eine verstärkte wirtschaftliche Erschließung der Küstenprovinzen und eine Aus-

richtung auf den Weltmarkt, sondern auch ein entsprechender Ausbau des Bahnnetzes. Von den Häfen der Küste wurden zur Erschließung des Hinterlandes Stichbahnen ins Landesinnere vorgetrieben, die in Anlage und Spurweite größte Unterschiede zeigten. Es handelt sich um folgende Strecken: Kurze, heute nicht mehr existierende Linien, ausgehend von den Häfen Swatow, Amoy und Chiangmen (die Trasse dieser ehemaligen Sunning-Bahn wird heute als Straße benützt), und darüber hinaus die Bahnlinien: Vom Tongkingdelta über Hanoi nach Yunnan (Kunming), von Hanoi ins Grenzgebiet von Kwangsi, von Hongkong nach Canton (mit ihren Anschlüssen nach N und W), die Linie Shanghai-Hangchow-Ningpo, die Bahn von Tsingtao nach Tsinan, eine Hauptverbindung von Taku über Tientsin nach Peking und ebenfalls von Taku ausgehend eine Strecke nach NO, sowie die strategisch wichtige Linie von Port Arthur nach NO in die Mandschurei.

Einen anderen Gesichtspunkt verfolgte beim weiteren Ausbau des Bahnnetzes die kaiserliche Regierung Chinas (ab 1910 Republik), der es darum ging, die großen Entfernungen im Landesinneren zu überbrücken, um dadurch auch eine wirksame Zentralgewalt ausüben zu können. Interessant ist dabei, daß fast alle noch innerhalb dieser Zeit ausgebauten Strecken sich in Besitz ausländischer Kapitalgruppen befanden oder von ihnen kontrolliert wurden und damit von vornherein eine gewisse Zusammenhanglosigkeit der Linien untereinander auftritt. Eine Ausnahme ist die Strecke Peking-Kalgan, welche 1905 aus eigenen Kräften gebaut wurde. So entstand im Regierungsauftrag die bedeutende N-S Verbindung (2317 km) Peking-Hankow-Canton, welche allerdings vorerst nur bis Hankow fertiggestellt wurde. Zu Beginn des ersten Weltkrieges fehlten an der Fortsetzung nach Canton noch einige hundert Kilometer in der Provinz Hunan. Damals war die Strecke (Peking)-Tientsin-Nanking-Shanghai (1320 km) bereits in Betrieb und außerdem erschlossen zwei O-W-Linien vom Küstengebiet aus das Landesinnere: Im Norden die Bahn Peking-Kalgan-Paotow am Nordbogen des Hoangho, und südlich davon vom Hafen Laoyao (südl. Tsingtao) eine Strecke über Kaifeng nach Tungkwan ebenfalls an den Hoangho. Der Anschluß an das mandschurische Netz bestand desgleichen schon in der Strecke Tientsin-Mukden (Shenyang). Das chines. Bahnnetz erreichte 1909, also kurz vor dem ersten Weltkrieg, etwa 9.000 km Länge. Von den zahlreichen Bahnprojekten, die nach 1900 auftauchten und vor allem das Ziel hatten, die Verbindung zwischen den von der Küste vorgetriebenen Stichbahnen und den zentralen Hauptlinien herzustellen, mußten die meisten infolge der Bürgerkriegswirren aufgegeben werden, gerieten in Vergessenheit bzw. der Bau wurde unterbrochen. So z. B. jene Linie, die Chengtu mit Hankow verbinden und damit der reichen Provinz Szetschuan einen Weg zum Hochseeschiffhafen am Jangtsekiang öffnen sollte. Der aus ähnlichen Gründen begonnene Bau der Bahnlinie Nanchang-Kiukiang gelangte dagegen noch zur Fertigstellung.

Innerpolitische Machtkämpfe tragen weitestgehend die Schuld daran, daß in den folgenden zwei Jahrzehnten der Neubau von Bahnlinien praktisch zum Stillstand kam. Erst die Kuomintang-Regierung (1928) konnte, gestützt auf ausländisches Kapital, einen, wenn auch nur zögernden Ausbau in Angriff nehmen. So wird vor dem zweiten Weltkrieg das Bahnnetz nur durch wenige Strecken erweitert: Einige Nebenstrecken der Hauptlinie Peking-Hankow nördlich des Hoangho, eine Linie ins Innere der Provinz Schansi nach Taiyuan bzw. Lingshih, die Fortsetzung der Lunghai-Bahn von Tungkwan (am Hoangho) nach Sian (Siking) und die teilweise Fertigstellung der An-

schlußstrecke von Hangchow nach Südwesten über Nanchang zur Linie Hankow-Canton bei Chuchow.

Besondere Beachtung verdient der Bahnbau in der ehemaligen Mandschurei, da er vorerst von strategischen Gesichtspunkten ausgeht und zwar beginnt die Entwicklung 1896 damit, daß die Russen vertragsgemäß hier ein Bahnnetz errichten und betreiben können. Diese Arbeiten gehen Hand in Hand mit dem Bau der Transsibirischen Bahn (1891—1904) und ihrer Verkürzung über chines. Gebiet von Manchouli über Heilar (Hulun), Harbin und Suifenko nach Wladiwostok. An sie schließt bei Harbin (Pinkiang) die von Port Arthur über Shenyang (Mukden) gebaute Südmandschurische Bahn (950 km) an. Beide Linien, aus strategischen Gründen errichtet, bilden die Grundlage des dichten Bahnnetzes, das später nach der japanischen Intervention (1931) von den Japanern aufgebaut wurde und vor allem auf die Verkehrserschließung dieses als Rohstoffbasis so wertvollen Gebietes hinzielte und damit zu einer Engmaschigkeit der Linien führte, wie kaum in einem anderen Teil Chinas. Die Verkehrserschließung brachte aber auch eine Jahrzehnte andauernde chines. Unterwanderung mit sich, sodaß heute die Mandschurei chines. Volksboden geworden ist.

Als die japanische Expansionspolitik 1937 erneut zum Krieg mit China führte und die nördl. Provinzen Schansi, Hopeh und Jehol besetzt wurden, erfolgte dort aus militärischen Gründen der Bau von 1100 km Bahnlinien. Aber auch für die Kuomintang-Regierung ergab sich, als der Krieg auf die südl. Provinzen übergriff, die Notwendigkeit, einen Nachschubweg für alliiertes Material offenzuhalten, nachdem die bestehende Schmalspurbahn von Hanoi nach Yunnan (Kunming) durch japan. Fliegerangriffe nachhaltig zerstört war. Ausgangspunkt wurde auf burmesischem Gebiet der Bahnendpunkt der Strecke Rangun-Mandalay Laschio. Von hier wurde 1937/38 in der Rekordzeit von 12 Monaten die berühmte Burmastraße (1000 km) durch unwegsames Gebiet gebaut.

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges waren die meisten Bahnlinien Chinas teilweise zerstört und der Verkehr konnte kaum aufrecht erhalten werden. Die Kuomintang-Regierung hatte größte Mühe, wenigstens auf den wichtigsten Linien die volle Transportkapazität zu erreichen und einige fehlende Verbindungen aufzubauen. So wurde die Lung-Hai Bahn von Sian (Siking) nach Westen bis Tienshui verlängert. Mittlerweile waren auch zwei wesentliche Hauptstrecken nördlich des Jangtsekiang, die Linie Hankow-Canton und die bereits begonnene Strecke Shanghai-Chuchow nach Canton fertiggestellt, ebenso eine weitere Strecke von Hengyang in südwestl. Richtung nach Laipin mit einer Abzweigung bei Liuchow bis Chinchengkiang. Zuletzt wurde 1947, in Anknüpfung an das alte Projekt der Verbindung der Provinz Szetschuan mit dem mittleren Jangtsekiang, an der 1936 mit französ. Kapital begonnenen Bahnlinie Chengtu-Chungking mit amerikanischen Geldmitteln weitergebaut, bis der einsetzende Bürgerkrieg diese Arbeiten erneut unterbrach.

Nach der Verdrängung der Kuomintang vom Festland (1949) hat die Volksrepublik China im Zusammenhang mit der Ausschöpfung des wirtschaftlichen Potentials in Landwirtschaft, Bergbau und Industrie, erkannt, daß es sich vor allem darum handelt, die Verkehrsschwierigkeiten zu lösen, mit denen die gesamte wirtschaftliche Erschließung steht und fällt. Denn nach wie vor liegt das Problem in den großen Entfernungen zwischen den Produktions- und Verbrauchs- bzw. Verarbeitungsgebieten. Darüber

hinaus bedeutet die intensive Verkehrserschließung eine wesentliche Stärkung der zentralen Regierungsgewalt. Das vordringlichste Problem war damit vorerst die Wiederherstellung des schon bestehenden, aber vielfach unbrauchbar gewordenen Bahnnetzes, eine Aufgabe, die mit Hilfe des Armee-Eisenbahnkorps und dem Einsatz großer Massen von zivilen Arbeitskräften in verhältnismäßig kurzer Zeit zum Großteil bewältigt werden konnte. Grundlage für den Neuausbau des Bahnnetzes bildete sein Zustand von 1950. Nach wie vor liegt der Schwerpunkt im NO, in der Mandschurei mit 11.000 km Normalspurlinien. Vorerst umso mehr, als der Krieg dort nur wenige Teilstrecken in Mitleidenschaft gezogen hatte: So die Aigun-Linie (Peian-Heiho), welche die Japaner 1945, vor dem sowjetischen Einmarsch, zerstörten und Teile der Jehol (Chengteh)-Linie und ihrer nördl. Abzweigung nach Chihfeng. Diese Strecke Peking-Chengteh-Ihsien wird nach ihrer Wiederherstellung neben der doppelgleisigen Hauptverbindung an der Küste (Chinh sien-Taku-Tientsin) die zweite Verknüpfung des mandschurischen Netzes mit dem übrigen chines. Bahnsystem darstellen. Das Rückgrat des gesamten Netzes, die Tschangtschun-Bahn, wurde seit 1945 von China und der UdSSR gemeinsam verwaltet und am 31. Dez. 1952 vertragsgemäß China übergeben. Heute ist diese Linie wieder doppelgleisig, ebenso wie die Strecke Shenyang-Antung (260 km) zur nordkoreanischen Grenze. Vorgesehen, aber noch Planung, ist das Verbindungsstück von Wenchuan nahe der mongol. Ostgrenze nach Hulun (Hailar), eine weitere Verbindung zur Transsib. Eisenbahn hin. Damit scheint im wesentlichen die Entwicklung des mandschurischen Bahnnetzes vorderhand abgeschlossen zu sein.

Die Jahre 1949 — 1952 vor dem ersten Fünfjahresplan sind durch die Anstrengungen gekennzeichnet, auf allen alten Strecken die volle Transportkapazität herzustellen. Folgende Hauptverbindungen werden in diesem Zeitraum durchgehend instandgesetzt und fertiggebaut, bzw. sind vollständig. **Nach Westen:** Die Ching-Pao Bahn von Peking über Tatumg und Tsining nach Paotow (Peking-Paotow 810 km), die Lung-Hai Bahn von Lienyunkang (Laoyao) über Tungshan, Kaifeng u. Siking nach Tienshui (1390 km). **Nach Süden:** Die Pei-Han Linie (Peking-Shihkiachwang-Hankow-Hengyang-Canton, 2.320 km) (Die Brücke über den Hoangho bei Chengchou westlich Kaifeng wird wiederhergestellt); die Ching-Pu Bahn (Peking-Tientsin-Pukow am unt. Jangtsekiang, über Tehsien u. Pengpu mit der Verlängerung über Nanking nach Shanghai). **Nach dem Südwesten:** Die Chiang-nan-Eisenbahn (1140 km) Shanghai-Hangchow-Nanchang-Chuchow (an der Strecke Hankow-Canton). Dieses Hauptverbindungsnetz wird durch eine Anzahl von Nebenlinien ergänzt. **Nördlich des Jangtsekiang:** Die Tung-Pu-Strecke (Tatumg-Taiyuan-Fenglingtu) 860 km, quert die Provinz Schansi; ihr Südteil hat zu dieser Zeit noch Schmalspur. Die W-O Linie Taiyuan-Shihkiachwang-Tehsien (420 km) und die Strecke Tsinan-Tsingtao (400 km). Die beiden letztgenannten Bahnlinien stellen, ergänzt durch ein Teilstück (Tehsien-Tsinan) der N-S Strecke Tientsin-Nanking, eine weitere W-O Verbindung, die der Provinz Schansi mit der Schantung H. I. dar. Außerdem noch die Strecken Pengpu-Shuichiahu (60 km) und Huainan-Shuichiahu-Hofei-Yüchikou (220 km). **Südlich des Jangtsekiang:** Hier waren die Zerstörungen im 2. Weltkrieg besonders groß. Der Betrieb konnte auf folgenden Linien aufgenommen werden: Hengyang-Laipin (600 km) als Verlängerung der Chiang-nan Bahn gegen die Grenze von Vietnam (unter Benutzung der Teilstrecke der Wuhan-Canton Linie zwischen Chuchow und Hengyang als Zwischenstück), die Strecke Liuchow (Maping)-Chinchenchiang (200 km), eine von der vorigen

Linie nach NW gerichtete Abzweigung. Ferner die Linie Canton-Kowloon (150 km) als Anschluß der Strecke Peking-Hankow-Canton nach der brit. Kronkolonie Hongkong; die Bahn Nanking-Wuhu 90 km am Jangtsekiang flußaufwärts führend, sowie zwei Schmalspurstrecken in Jünnan und zwar die Strecke Kunming-Chanyi (170 km) und von Kunming nach Süden (Hokow), die aber infolge der großen Kriegsschäden damals nur teilweise benutzbar blieb.

Über diese eigentlichen Rekonstruktionsarbeiten hinaus ging man noch vor dem ersten Fünfjahresplan dazu über, einige neue Bahnstücke auszubauen, deren Linienführung aber schon vorher festlag: So die Verlängerung der Linie Hengyang-Laipin in der Provinz Kwansi nach Nanning (Yungning) und weiter zur Grenze Vietnams. Die 190 km bis Nanning können bereits nach einjähriger Bauzeit (März 1951) dem Verkehr übergeben werden, der Anschluß zum Grenzort Munankuan (270 km) im Dezember 1951 (die letzten 50 km von der Grenze Vietnams her waren schon im Krieg gegen Japan als Schmalspur gebaut worden und mußten nur mehr auf Normalspur umgenagelt werden). Ebenso die Bahn Chungking-Chengtu (über 500 km), die nach zweijähriger Bauzeit am 14. Juni 1952 endgültig fertiggestellt wird, wobei der fertige Unterbau einschließlich aller Brücken aus der Bauperiode 1947 übernommen werden konnte. 25.000 Soldaten und etwa 100.000 Zivilarbeiter der Landbevölkerung waren beim Bau eingesetzt. Zuletzt die weitere Verlängerung der Lung-Hai Bahn nach Westen. Schon die vorangegangene Wiederherstellung des im Bürgerkrieg teilweise zerstörten Teilstückes Paoki-Tienshui bereitete große Schwierigkeiten, die sich beim Bau der Bahnfortsetzung nach Lanchow (Koalan), welche die 3000 m hohen Ketten des Luschan quert, noch wesentlich steigerten. Im September 1952, nach zweijährige Bauzeit, konnte auch diese Linie (346 km) dem Verkehr übergeben werden.

In der Ausführung des 1. Fünfjahresplanes (1953—57) treten bereits die Richtlinien bezüglich des weiteren Bahnbaues zutage. Freilich in erster Linie ausgerichtet auf Schaffung neuer, durchgehender Hauptverkehrsstränge und Verknüpfung von Wirtschaftszentren, auf die Herstellung von Verbindungsgliedern zwischen den einzelnen isolierten Strecken, auf die Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit durch Ausbau der Doppelgleisigkeit der wichtigsten unter ihnen und durch die Errichtung von Brücken zur Beseitigung des zeitraubenden Fährverkehrs. Darüber hinaus aber auch auf die Verknüpfung des neuen Bahnnetzes nach außen hin, sowohl an die Seehäfen, als auch an das Verkehrssystem der unmittelbaren Nachbarstaaten. Der 2. Fünfjahresplan (1958—62) stellt eigentlich nur eine Fortsetzung im Sinne des ersten, aufbauend auf die dabei gewonnenen Erfahrungen dar und soll daher in diese Darstellung mit seinen Planungen und Perspektiven einbezogen werden. Den neuen Bahnbauten des ersten Fünfjahresplanes gehen zwei Nachträge im Ausbau des alten Systems voraus, nämlich die Umnagelung des südlichen Teiles der Tung-Pu Eisenbahn, der von den Japanern als Schmalspurbahn gebaut wurde, auf Normalspur, sowie die Wiederherstellung bzw. endgültige Fertigstellung der Strecke Hangchow-Ningpo. Als einer der kühnsten Bahnbauten des neuen China kann die schon im Juli 1952 begonnene Strecke Paochi-Chengtu (Pao-Cheng-Eisenbahn, 558 km) angesehen werden, die von der Lung-Hai-Bahn mit Hilfe zahlreicher Tunnelbauten über das unwegsame Djingling-Gebirge hinweg nach Szechuan führt und dort an die Linie nach Chungking anschließt. Sie ist die erste elektrisch betriebene Bahn Chinas. Obwohl sie bereits im Juli 1956 fertiggestellt worden war, konnte der Durchgangsverkehr erst im Jänner

1958 aufgenommen werden, da bis dahin ein Abschnitt von 140 km Länge infolge des schnell, aber weniger sorgfältig ausgeführten Unterbaues durch Rutschungen dauernd unterbrochen war. Ebenfalls in sehr kurzer Zeit fertiggestellt wurden die aus dem Landesinneren nach den Häfen an der Küste vorgetriebenen Bahnbauten im Südosten Chinas. So die Strecke Litang-Tsamkong (314 km), die nach neunmonatiger Bauzeit im Sommer 1955 fertiggestellt werden konnte; ferner die zu Neujahr 1958 eröffnete Bahnlinie Yingtan-Amoy (697 km) mit ihrer Abzweigung nach Foochow, die ebenfalls bereits in Betrieb genommen wurde (siehe Geogr. Informat. Dez. 1958/1). Hierher gehört auch die bei Lantsun von der Strecke Tsinan-Tsingtao zum wichtigen Hafen Chefoo abzweigende Shantung-Eisenbahn (etwa 180 km), die — 1953 begonnen — bereits zu Anfang des Jahres 1956 dem Verkehr übergeben wurde und die gleichnamige Halbinsel wirtschaftlich erschließt. Rein wirtschaftliche Bedeutung haben neuerrichtete Kurzstrecken in der Provinz Schansi, sowie im Bereich nördlich von Peking zur Erschließung des dortigen Kohlenreviers. So entstand bis zum Sommer 1955 auch die Strecke Shacheng-Fengtai (110 km), die Peking im Westen umgeht und so eine kürzere Verbindung für den Kohlentransport aus den Minen von Chahar nach Tientsin schafft. Eine industrielle Stichbahn von größter örtlicher Wichtigkeit ist die Ende 1956 in Betrieb genommene 150 km lange Eisenbahn zwischen den Eisengruben von Bayin Obo und dem neu entstehenden Stahlzentrum Paotow in der Inneren Mongolei.

Der wohl größte und bedeutendste Bahnbau der Volksrepublik China ist zweifellos die **L a n - H s i n E i s e n b a h n**, die an die Lung-Hai Bahn anschließend, seit 1953 von Lanchow aus in nordwestl. Richtung in die Provinz Sinkiang vorgetrieben wird, in der Absicht, die neuentdeckten wertvollen Rohstoffvorkommen im Nordwesten Chinas zu erschließen. Dazu war die Errichtung der Eisenbahnbrücke über den Hoangho bei Lanchow notwendig, die Mitte April 1956 fertiggestellt werden konnte. Die Bahn, deren Bau nach einer Strecke von 800 km im Juli 1956 **Y u m e n**, das Zentrum des Erdölgebietes, erreicht hat und nun schon weit darüber hinausfuhr, durchstößt zwischen Anhsi und Hami die Wüste Gobi, hält sich im Süden des Tienschan, den sie nordwestl. der Turfan-Depression nach N quert und erreicht bei Urumchi, der Hauptstadt Sinkiangs, die Dsungarei. Von hier aus soll sie sich über Manass und Musu, entlang dem Südufer des Ebi-nor und durch die Dsungarische Pforte über die chinesisch-sowjetische Grenze an den Balchasch-See fortsetzen, wo sie bei Aktogai ihren Anschluß an die Turksib-Eisenbahn und damit an das sowjetische Bahnnetz findet. Die „Bahn der Freundschaft“ wie sie auch genannt wird, soll somit auch ein wichtiges Bindeglied zur Sowjetunion werden, ihr Bau wurde durch einen Vertrag festgelegt und von der sowjetischen Seite her (306 km) bereits in Form von Trassierungsarbeiten aufgenommen. Mit ihrer Länge von 2.200 km auf chinesischer Seite ist sie zweifellos eine Transkontinentalbahn, wird aber für China dadurch umso wichtiger, da es mit ihrer Hilfe die peripheren nordwestl. Landesteile, die bisher unter starkem russischen Einfluß standen, stärker an sich binden kann, nicht zuletzt auch durch eine bevölkerungsmäßige Durchdringung und Unterwanderung, ähnlich wie es in der Mandchurei geschah. Die wirtschaftliche Bedeutung der Bahnlinie kann in der Vereinfachung des Transportes bei der Erschließung der neuentdeckten Erdölfelder bei Karamai und der Eisenerz- und Kupferlagerstätten nördlich des Tarim-Beckens in der Nähe von Kucha liegen. Zwei geplante Stichbahnen, eine von Wusu nach Karamai, die

andere von Turfan nach Kucha (650 km) sollen den direkten Anschluß zur Hauptstrecke bringen.

Eine weitere neue Verbindungslinie in die Sowjetunion führt durch den östlichen Teil der Wüste Gobi und konnte nach zweijähriger Bauzeit bereits im September 1955 fertiggestellt werden (Chung-Meng-Eisenbahn). Der 340 km lange chinesische Abschnitt dieser Bahn zweigt bei Tsining von der Eisenbahn Peking-Paotow ab und führt nach dem nördlich gelegenen Grenzort Erhlien. Hier schließt er an eine 710 km lange, gleichzeitig von Ulan Bator, der Hauptstadt der Mongolischen Volksrepublik aus in Breitspur gebauten Strecke an. Von Ulan Bator aus bestand bereits seit längerer Zeit über Kjachta und Ulan Ude der Anschluß an die Transsibirische Eisenbahn. Diese neue Bahnverbindung ist somit die kürzeste von Peking nach der Sowjetunion. Ihre Eröffnung fällt zeitlich (Herbst 1955) mit der Aufnahme des Bahnverkehrs über die Grenzen nach dem südlichen Nachbarstaat Vietnam (Peking-Wuhan-Hengyang-Nanning-Hanoi) zusammen. Eine wichtige Querverbindung entsteht in der Linie Paotow-Lanchow, eine Fortsetzung der Ching-Pao Eisenbahn rund 900 km den Hoangho aufwärts. Sie wurde im Mai 1956 von beiden Endpunkten aus begonnen und zeigt große Fortschritte. Nach ihrer Fertigstellung wird sich eine wesentliche Verlängerung der nördlichsten Ost-West-Durchgangsstrecke als günstigste Verknüpfung der Schwerindustrie-Zentren in der Mandchurei mit den zukunftsreichen Rohstoffgebieten Sinkiangs und des Tsaidam-Beckens ergeben. Letzteres erst seit kurzer Zeit als Gebiet reich an Erzen und Erdöl bekannt, soll ebenfalls in nächster Zeit von einer Bahn erschlossen werden. Die Trasse von Lanchow aus nach Hsining (176 km), der Hauptstadt der Provinz Tschinghai wurde bereits vermessen und ihr Bau steht im Programm des zweiten Fünfjahresplanes. Sie soll in ihrer Fortsetzung nach W am südlichen Rand des Beckens entlangführen. Südlich des Jangtsekiang plant man, das schon mehrmals aufgegriffene, bisher nur im Südabschnitt verwirklichte Projekt der Verbindung Wuhu-Yingtang durchzuführen, was einer Verlängerung der Ching-Pu Eisenbahn bis Amoy entspricht. Weiters geht man daran, von Wuhan aus einen Anschluß zur Strecke nach Nanchang herzustellen.

Größere Vorhaben sind im Bereich des oberen Jangtsekiang im Bau schon weit fortgeschritten. So zunächst die Schaffung einer N-S-Verbindung aus dem „Roten Becken“ heraus über Kweiyang nach Chinchengiang, die eine neue N-S Durchgangsstrecke von Lanchow am Oberlauf des Hoangho bis zum Hafen Tsamkong am Südchinesischen Meer ergibt. Der Bau von Norden her nach Kweiyang (340 km), im April 1956 begonnen, stützt sich auf die Trasse einer bisherigen Kleinbahn, die zum Abtransport der Kohle aus dem Chichiang-Minen nach Chungking diente. Der Anschluß an die Strecke nach Chengtu soll bei Chianchin, unweit oberhalb von Chungking durch den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Yangtsekiang hergestellt werden. Mit dem Bau des Abschnittes südlich von Kweiyang (440 km) war schon früher begonnen worden, sodaß einzelne Teilstücke bereits befahrbar sind. Durch Kweiyang soll schließlich auch die Fortsetzung der Chiang-nan Eisenbahn nach den südwestl. Provinzen geführt werden, wovon zunächst die Strecke Chuchow-Kweiyang (800 km) auf dem Programm des 2. Fünfjahresplanes steht. Schließlich will man auch noch die Strecken Chengtu-Chungking von Neikiang aus mit den Bahnen in Jünnan verbinden, sodaß sich auch von N her ein Anschluß nach Vietnam ergibt. Der Bau (789 km) wurde im Februar 1956 begonnen und hat bereits Iping am Jangtsekiang erreicht. Die Bahnstrecken in Jünnan sind wahr-

scheinlich schon von Schmal- auf Normalspur umgelegt worden; der noch vom japanischen Krieg her zerstörte südliche Abschnitt bis Hokow (an der vietnamesischen Grenze) konnte bis vor etwa einem halben Jahr wiederhergestellt werden.

Ein nicht zu übersehender Beitrag zum Ausbau des Bahnnetzes in China ist der Umbau der Hauptstrecken auf Zweigleisigkeit, der bereits in vollem Gange ist und bis Ende des 2. Fünfjahresplanes (1962) in folgenden Abschnitten abgeschlossen sein soll: Peking-Hankow-Changsha, Chengchow-Paochi (Lung-Hai Bahn), Shihkiachwang-Taiyuan, Paotow-Peking-Tientsin-Shenyang-Harbin und Shenyang-Anshan-Dairen. Eine wesentliche Vereinfachung und Erleichterung im Zugsverkehr wird die Errichtung bzw. Fertigstellung neuer großer Brücken anstelle der bisherigen Flußfähren bringen, wie dies bereits durch die neue Brücke über den Jangtsekiang bei Wuhan der Fall ist (1760 m Spannweite), die nach zweijähriger Bauzeit im Oktober 1957 für den Verkehr freigegeben werden konnte. Im Untergeschoß ihrer zwei Stockwerke verläuft die Bahn Peking-Canton, im Obergeschoß die Straße. Ergänzt durch die beiden neuen Brücken über den Han Fluß verbindet sie erstmalig die 3 Stadteile von Wuhan: Hankow, Hanyang und Wuchang. Weitaus größer werden die Brückenbauten am Unterlauf des Jangtsekiang bei Wuhu und bei Nanking sein, von denen letztere im Zeitraum von 3 Jahren fertiggestellt werden soll. In Bau befindet sich außerdem die vorher angeführte „Paischatou-Brücke“ über den Jangtsekiang oberhalb von Chungking, die Brücke über den Perlfluß bei Canton, sowie eine neue Brücke über den Hoangho nördlich von Chengchow.

Sehen wir schon beim Bahnbau deutlich, wie sehr sich die neuen Trassen im Landesinneren an die alten Handels- und Verkehrswege halten — so folgt die Lan-Hsin Eisenbahn von Lanchow nordwestwärts der alten Seidenstraße durch die Dsungarische Pforte, die Bahn nach Ulan Bator der Mongolenstraße —, umso mehr können wir dies bei der Linienführung der Straßen beobachten, die in den weiträumigen Gebieten Westchinas anstelle der Bahnen treten. Wohl haben wir es dabei nicht mit modernen Autobahnen oder Highways zu tun, sondern vielmehr mit ausgebauten Pisten auf Sand- oder Steinboden, die von Lastkraftwagen befahren werden können, aber ständig instandgehalten werden müssen. Von früher her existiert noch der chinesische Teil der Burmastraße, der unter großem Aufwand ständig ausgebessert werden muß, während die Burmaseite längst verfallen und unbefahrbar geworden ist. Neben dem von den Karawanenwegen seit altersher vorgezeichneten, äußerst lockeren Netz von Pisten, die heute den nordwestlichen Landesteil durchziehen, treten die wenigen hervor, die südlich davon im wesentlich unwegsameren Gelände über das Hochland von Tibet führen. Dies sind vor allem die beiden Straßen nach Lhasa, die eine von N her aus dem Tsaidam-Becken (Hsining-Golmo-Lhasa, rd. 2.000 km), die andere von der Provinz Szetschuan im Osten ausgehend (Chengtu-Yaan-Kangting-Kandse-Chamdo-Lhasa, rd. 2.500 km), die nach einer, für die gegebenen Verhältnisse (zahlreiche Paß- u. Schluchtstrecken) erstaunlich kurzen Bauzeit von 3 Jahren Ende 1954 dem Verkehr übergeben werden konnten. Etwas später wurde die dritte, als Querverbindung aufzufassende Straße (Kangting-Kandse-Hsining, rd. 800 km), fertiggestellt. Ebenfalls 1954 vollendet war nach dreijähriger Bauzeit die Straße Chengtu-Ahpa, die den Nordwesten der Provinz Szetschuan erschließt. Jüngeren Datums ist die Entstehung der Straßen im Südwesten Tibets, so die Verbindung Tibet-Sinkiang von Lhasa westwärts über

Shigatse und Gartok nach Yehcheng (Kagilik), sowie deren Abzweigung von Shigatse über Gyantse nach Yatung an der indischen Grenze unweit Dardjeeling. Wie wichtig diese Straßen auch in politischer Hinsicht sein können, haben die Ereignisse im Frühjahr 1959 in Tibet gezeigt.

Mit diesem Überblick sollte, aufbauend auf verschiedenartigstem, oft widersprechendem Quellenmaterial, versucht werden, Grundlage, Vorarbeiten und neueste Entwicklung des gegenwärtigen Bahnnetzes von China zusammenzufassen. Die heutige Bedeutung des weitgespannten Bahnsystems scheint weit über europäische Verhältnisse hinauszugehen: Neben der erst dadurch überhaupt möglichen Wirtschafterschließung und der Verbindung von weitauseinanderliegenden Produktionsräumen mit den Verarbeitungs- bzw. Verbrauchszentren, liegt seine Bedeutung über die räumlichen Grenzen des eigenen Staates hinaus, in der bisher fehlenden engen Verknüpfung des innerchinesischen Verkehrsraumes einerseits mit dem Küstengebiet, andererseits mit den Nachbarstaaten, vor allem der Sowjetunion. Darüber hinaus aber ermöglicht es diese Verkehrserschließung der zentralen Regierungsgewalt in kultureller und politischer Hinsicht eine enge Bindung auch der ehemaligen „Außenprovinzen“ des Landes zu erreichen.

Literatur

Zeitschr. f. Geopolitik 1952/9 (561), 1957/1 (16). Übersee Rundschau 1955/3 (33). Geogr. Rundschau 1950/12 (484). Mitt. d. Geogr. Ges. Wien 1955/1 (3). Zeitschr. f. d. Erdkundeunterr. 1953/3 (91); 1954/2, 3, 4, 6, Kartenbeilagen; 1955/4 (119), 1958/3 (85). Kartograph. Nachr. 1956/4 (135). Geogr. Review 1951/July (470). Geogr. Journal 1956/Dez. (471). Geogr. v. Skolje 1955/4 (65). China Reconstructs 1958/4 Skizze. Peoples China 1955/18 (12), 1956/Mai Skizze.

Die Ortsnamenschreibung entspricht im Aufsatz den neuen amerikan. u. englischen Kartenwerken und den Empfehlungen des „Board of Names“ um die Auffindung in den verfügbaren Karten zu erleichtern. Die deutsche Transkription wird immer noch sehr uneinheitlich gehandhabt, sodaß hier von ihr Abstand genommen wurde.

KURZNACHRICHTEN

EUROPA

DÄNEMARK

Neue Eisenbahnfähre Hirtshals–Kristiansand

Mitte Dezember 1958 wurde der Betrieb der neuen Eisenbahn- und Autofähre zwischen Hirtshals an der Westküste Nordjütlands und Kristiansand in Norwegen aufgenommen. Der ganzjährige Dienst wird vom Fährschiff „Skagen“ versehen, das neben 6 Eisenbahngüterwagen, 2 Autobussen und 42 Personenkraftwagen auch 700 Reisende zu befördern vermag. Damit ist der langgehegte Wunsch verwirklicht, eine regelmäßige Dauerverbindung zwischen Südnorwegen und dem Norden Dänemarks herzustellen. Die neue Fähre ist nicht nur für den Transit Dänemarks, sondern auch für den internationalen Verkehr von Bedeutung.

Quellen: „Volksstimme“, Wien v. 17. 12. 58; N. Zürcher Ztg. 22. 1. 59.

RUMÄNIEN

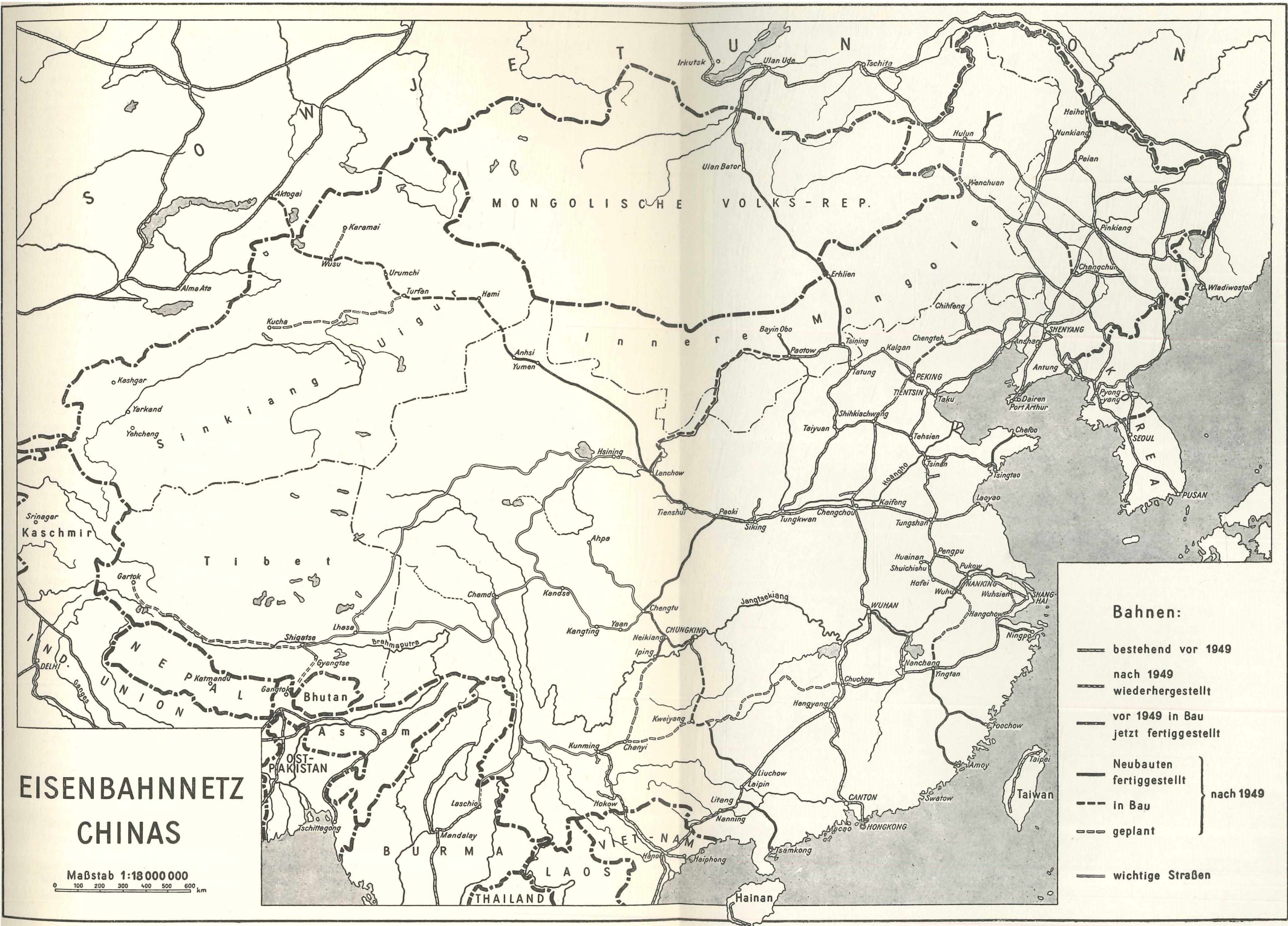
Victoria – Neues Zentrum der Petrochemie

Am Nordfuß des Fägärascher Gebirges, dem Mittelteil der Südkarpaten, etwa 20 km westl. Fägäras entstand in den letzten Jahren ein

neues Industriezentrum, namens Victoria, das Herzstück der rumänischen petrochemischen Industrie. Seine Lage kann mit etwa 45° 43' N und 24° 55' E (Greenw.) angegeben werden. Bereits 1957 wurde berichtet, daß die Stadt aus zahlreichen Wohnblocks besteht, heute hat sie etwa 10.000 Einwohner. Das Erdgas wird über neuverlegte Leitungen aus den Trockengasfeldern von Klausenburg (Cluj) und Mediaş (beide Siebenbürgen) bezogen. Außer der Sowjetunion hat auch die DDR und ungarische Werke zur technischen Einrichtung der Betriebe beigetragen. Beachtenswert ist, daß das Erdgas nicht nur zu Kunststoffen, Plastikwaren und synthet. Gummi verarbeitet wird, sondern auch für die Gewinnung von Stickstoffdünger die wirtschaftlichste Rohstoffquelle darstellt.

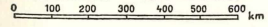
Schilfverwertung im Donaudelta

Eine weitere beachtliche Rohstoffquelle der chemischen Industrie ist das Schilf des Donaudeltas. Anfänge industrieller Verwertung reichen bis in das Jahr 1912 zurück. Während des zweiten Weltkrieges war von deutscher Seite ein großzügiger Ausbau beabsichtigt, jedoch erst 1956 wurde begonnen,



EISENBAHNNETZ CHINAS

Maßstab 1:18 000 000



- Bahnen:**
- bestehend vor 1949
 - - - nach 1949 wiederhergestellt
 - · · vor 1949 in Bau jetzt fertiggestellt
 - Neubauten fertiggestellt
 - - - in Bau
 - · · geplant
 - wichtige Straßen
- } nach 1949

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1959

Band/Volume: [101](#)

Autor(en)/Author(s): Rieck Walter

Artikel/Article: [Entwicklung und Ausbau des neuen chinesischen Eisenbahnnetzes 266-274](#)