

Die Entstehung eines sibirisch-, zentral- und ost-asiatischen Eisenbahnnetzes

Mit 1 Karte

Von NORBERT BISCHOFF, Moskau

Der Eisenbahnbau in Sibirien, Zentral- und Ostasien begann in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts. Als das neue Jahrhundert anhub, bestand bereits der größte Teil der Transsibirischen Bahn. Nur zwischen Sretensk an der Schilka, östlich Tschita, und Chabarowsk klaffte längs der mandschurischen Nordgrenze noch eine etwa 1500 km lange Lücke und ebenso war die südliche Umfahrung des Baikalsees noch nicht geschaffen. An der zentralasiatischen Südgrenze des russischen Reiches aber war, von Krasnowodsk am Kaspisee ausgehend, die Eisenbahn über Aschchabad, Buchara und Samarkand bereits bis an den Mittellauf des Syr Darja vorgedrungen und hatte Taschkent erreicht. In China bestanden im Jahre 1900 nur einige unzusammenhängende Linien, deren Gesamtlänge noch nicht einmal 800 km ausmachte.

Siebzehn Jahre später, beim Ausbruch der Oktoberrevolution, waren die beiden Lücken in der Transsibirischen Bahn bereits geschlossen; es war die wichtige Südabzweigung Nowosibirsk—Barnaul—Semipalatinsk geschaffen, die später durch die Turksibbahn zum Anschluß an die zentralasiatische West-Oststrecke gebracht werden sollte; es war die Linie Jekaterinenburg (heute Swerdlowsk)—Omsk erbaut, so daß noch ein zweiter Schienenstrang aus dem Ural nach Osten führte, der bei Omsk in die Transsibirische Bahn einmündete; und es war vor allem über 2271 km hinweg, ausgehend von der an der Transsibirischen Bahn gelegenen Wolgastadt Samara (heute Kujbyschew) über Orenburg (heute Tschkalow), dann durch Steppen und Wüsten, über die Nordspitze des Aralsees und das Syr Darja-Tal der Anschluß an die zentralasiatische West-Ostbahn bei Taschkent gefunden, so daß die beiden großen Transversalen in Zentralasien und in Sibirien nunmehr miteinander in direkter Eisenbahnverbindung standen.

In China hatte sich während der letzten Jahre des Kaiserreiches und der ersten Jahre der Republik der Eisenbahnbau in einem Tempo von etwa 1000 km im Jahr entwickelt. Am Vorabend des ersten Weltkrieges war die große, allerdings bis heute durch den Jangtse unterbrochene Nord-Südtransversale Peking—Hankou—Kanton (2317 km) bis auf einige hundert Kilometer in der Provinz Hunan bereits fertiggestellt. Die Linie (Peking—)Tientsin—Nanking—Schanghai (1320 km) war in Betrieb, eine Flügelbahn zweigte von ihr nach Tsingtao ab und zwei Ost-Weststrecken führten vom Küstengebiet in die Tiefe des chinesischen Raumes: im Norden von Peking über Kalgan nach Paotou am Nordbogen des Hoangho, in Mittelchina von Langjun über Kaifeng nach Tungwang am südlichen Knie jenes Stromes. Über Mukden fand dieses ostchinesische Eisenbahnsystem Anschluß an das hauptsächlich aus strategischen Gründen wohlentwickelte mandschurische und koreanische und stand über die

mandschurischen Strecken mit der Transsibirischen Bahn in mehrfacher Verbindung. Fast alle chinesischen Bahnen befanden sich im Eigentum ausländischer Kapitalsgruppen oder wurden vom Ausland kontrolliert.

Bahnbau in Sowjetisch-Asien

Nach dem Sieg der Sowjetmacht über die gegenrevolutionären und ausländischen Interventionstruppen wendete die Sowjetregierung dem Bahnbau im zentralasiatisch-kazachisch-südsibirischen Raume im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Aufschließung jener weiten Gebiete besonderes Augenmerk zu.

Drei weitere, im großen und ganzen meridional verlaufende Linien sollen neben der alten Syr Darja-Bahn die Verbindung der zentralasiatischen West-Ostbahn mit dem Ural und Sibirien sicherstellen:

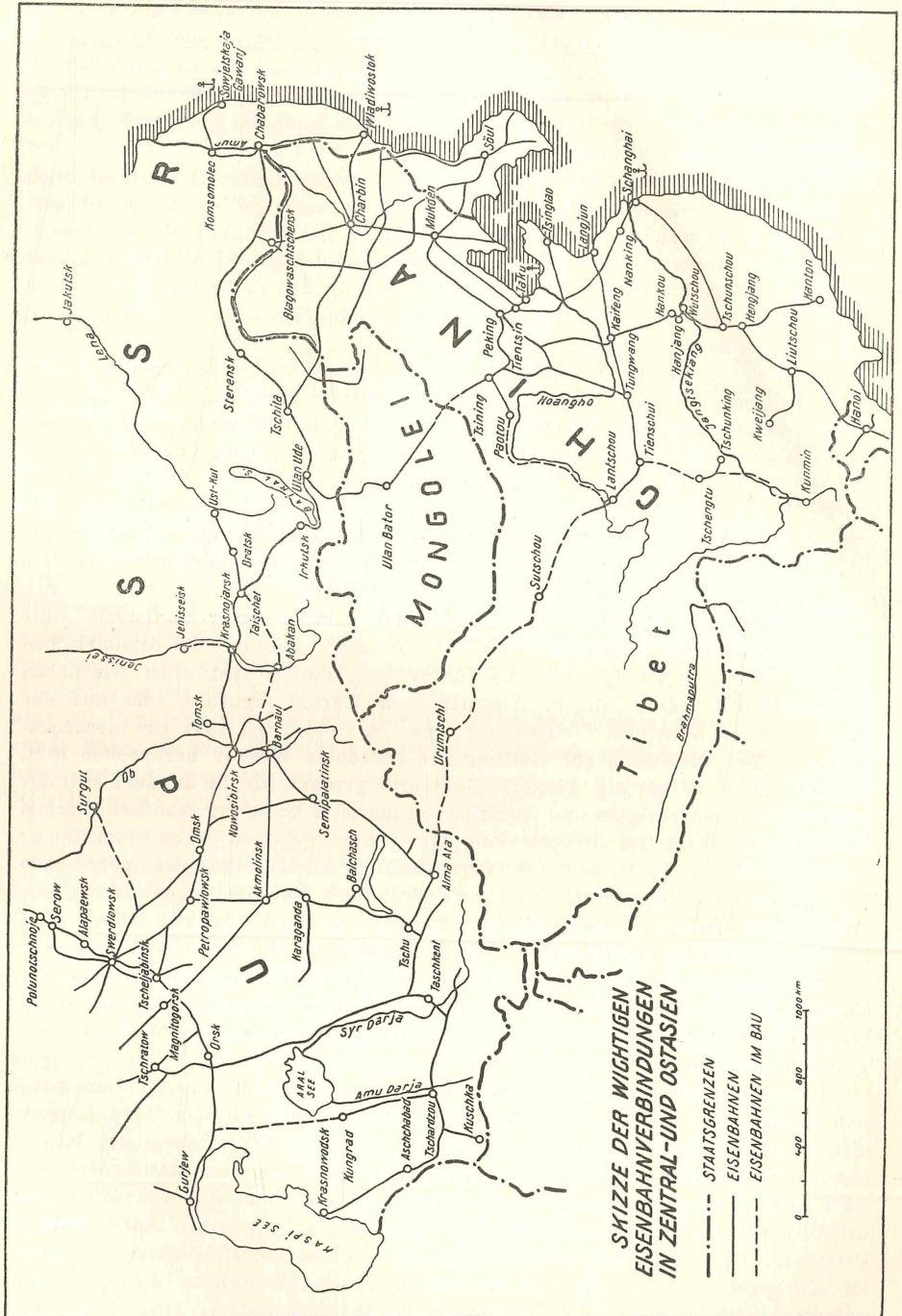
a) Die Turksib-Bahn. Sie führt von Semipalatinsk durch die ostkazachische Steppe an der Ostspitze des Balchaschsees vorbei, durch die Wüste des Semiretschje nach Alma Ata, der Hauptstadt Kazachstans, und von dort in ost-westlicher Richtung längs des Nordabhanges des Tianschengebirges zur Syr Darja-Bahn und zur zentralasiatischen West-Ostbahn. Indem sie die Zufuhr sibirischen Weizens nach Zentralasien im großen ermöglichte, wodurch in den zentralasiatischen Republiken bedeutende Areale für die Baumwollkultur frei wurden, schuf diese Bahn die Voraussetzung für jene stürmische Entwicklung, durch die im Laufe von drei Jahrzehnten das sowjetische Zentralasien zu dem nach dem „cotton belt“ in den Südstaaten der USA. weitaus bedeutendsten Baumwollproduktionsgebiet der Erde werden konnte.

b) Eine bei Petropawlowsk von der Transsibirischen Bahn abzweigende Strecke, die in südlicher Richtung nach Akmolinsk (Aluminium), Karaganda (Steinkohle) und Balchasch (Kupfer) führt und über Tschu den Anschluß an das zentralasiatische Bahnsystem findet. Der südliche Teil dieser Strecke ist erst in den Nachkriegsjahren fertiggestellt worden.

c) Eine Linie, die bei Tschardschou am Amu Darja von der alten zentralasiatischen West-Ostbahn abzweigt, und, den Fluß an seinem linken Ufer begleitend, bisher bis Kungrad im Delta in einer Länge von 615 km fertiggestellt ist. An ihrer Verlängerung bis Gurjew, an der Einmündung des Uralflusses in den Kaspisee, wird gearbeitet.

Noch in den Jahren des zweiten Weltkrieges wurde eine im wesentlichen im Ost-Ural verlaufende Meridionallinie ausgebaut, die sich von Gurjew zunächst nach Nordosten nach Orsk am Uralknien wendet und von dort über Tscheljabinsk und Alapajewsk bis Polunotschnoje verläuft. Dieser gewaltige, über vierzehn Breitgrade greifende Bogen, der in seiner nördlichen Hälfte die alte nord-südliche Urallinie Serow—Swerdlowsk—Tscheliabinsk doubliert, kann im geometrischen Sinne als jene Basislinie betrachtet werden, von der alle in die asiatischen Teile der Sowjetunion ausstrahlenden Bahnen ihren Ausgang nehmen und in die alle über den Ural hinweg aus Europa kommenden Linien an irgend einem Punkte einmünden.

Von hervorragender wirtschaftlicher Bedeutung ist ferner die ihrer Fertigstellung entgegengehende, rund 2800 km lange sogenannte Südsibirische Eisenbahn, die, von Kujbyschew an der Wolga kommend, westlich Magnitogorsk den Ural überschreitet, bei Akmolinsk die zentralkazachische Nord-Südbahn, bei Pawlodar den Irtysch und bei Barnaul den Ob überquert. Sie durchschneidet in west-östlicher Richtung das in den letzten Jahren auch verkehrsmäßig sehr ent-



wickelte Bergbau- und Industriegebiet des „Kuzbass“ und erreicht Abakan, am Oberlauf des Jenissei. Von dort strebt sie über eine außerordentlich schwierige, streckenweise durch ständigen Frostboden (Merzlota) verlaufende Hochgebirgstrasse in nordöstlicher Richtung zur Transsibirischen Bahn, die sie bei Taischet, etwa am 88. Grad östlicher Länge, erreichen wird. Diese Südsibirische Eisenbahn hat nicht nur in ihrem Westabschnitt sowie in ihrem noch nicht fertiggestellten Ostabschnitt eine sehr große Bedeutung für die Entwicklung der dortigen höchst zukunftsreichen Bergbau- und Industriegebiete; sie läuft auch in ihrem Mittelteil, zwischen Akmolinsk und Barnaul, mitten durch die ostkazachisch-südsibirische Steppe, die gegenwärtig der hauptsächlichste Schauplatz der bekannten großen Neulandaktion ist. Von den 28—30 Millionen Hektar Neuland — fast die Größe ganz Italiens — die in den Jahren 1954 und 1955 in Kultur zu nehmen sind, liegt der weitaus größte Teil in dieser bisher so gut wie menschenleeren Steppe.

In Taischet, wo die Südsibirische Eisenbahn von Süden her in die Transsibirische Bahn einmünden wird, nimmt in östlicher Richtung eine Flügellinie ihren Ausgang, die, etwa 700 km lang, über Bratsk (Steinkohle) bei Ust-Kut die Lena erreicht. Durch diese Linie wird das gesamte riesige Lenabecken, d. i. im wesentlichen die Jakutische autonome Sowjetrepublik mit Ausnahme ihres nordöstlichen Teiles, erstmalig an das sibirische Boden- bzw. Flußverkehrssystem angeschlossen. Denn von Ust-Kut aus werden die Waren im Sommer auf dem Wasserwege, im Winter aber über die Eisdecke der jakutischen Ströme und Flüsse in Lastautomobilkolonnen weiterbefördert.

Die seinerzeit vielbesprochene sogenannte „Baikal-Amur-Magistrale“, die über Ust-Kut hinaus angeblich in 1800 km langer Trasse durch den ostsibirischen Urwald nach Sowjetskaja Gawanj führen soll, die in fast allen westlichen geographischen Darstellungen, Atlanten und Karten figuriert und auf der O. C. PFEIFFER in seinem Sibirienbuch sogar im Spätherbst 1941 aus menschenleerem Gebiet Divisionen zur Rettung des bedrohten Moskau heranrollen läßt, existiert nicht und hat nie existiert. Sie wurde geplant, als die Japaner sich der Mandschurei bemächtigten und damit der in nächster Nähe der mandschurischen Grenze verlaufende fernöstliche Teil der Transsibirischen Bahn unmittelbar bedroht erschien. Als sich jedoch zeigte, daß die Stoßrichtung des japanischen Imperialismus von der Mandschurei aus nicht nach Nordost, gegen die sowjetischen Fernostgebiete, sondern nach Südwesten, in das eigentliche China wies, wurden die bereits begonnenen Arbeiten eingestellt. Mit der Vertreibung der Japaner aus der Mandschurei ist der strategische Zweck dieser Planung — der einzige, den sie je hatte — völlig obsolet geworden. Sowjetskaja Gawanj ist inzwischen von Chabarowsk aus über Komsomolsk am Amur an die Transsibirische Bahn angeschlossen worden.

Noch zwei andere Flügelbahnen, die in Räume nördlich der Transsibirischen Bahn führen sollen, und eine, die heute bereits nach Süden führt, müssen hier zur Vervollständigung des Bildes der bisherigen Entwicklung des Eisenbahnbaues bzw. der Eisenbahnplanung in Sowjetisch Asien erwähnt werden. Es ist dies erstens eine aus dem mittleren Ural bis nach Surgut am Mittellauf des Ob zu legende Linie, die vermutlich mit den Großplanungen einer völligen Umgestaltung der natürlichen Gegebenheiten in der westsibirischen Tiefebene im Zusammenhang steht. Die zweite, durch den laufenden Fünfjahrplan geforderte sibirische Flügelbahn zweigt in Krasnojarsk von der Transsibirischen Bahn nordwärts ab und soll nach rund 300 km Jenisseisk erreichen. Es ist anzu-

nehmen, daß sie hauptsächlich den Zwecken der Aufschließung des dortigen ausgedehnten Braunkohlengebietes dienen soll. Die vorerwähnte Flügelbahn nach Süden aber nimmt bei Ulan Ude, östlich des Baikalsees ihren Ausgang und führt nach Ulan Bator, der Hauptstadt der Mongolischen Volksrepublik, die solcherart an das sowjetische Eisenbahnnetz angeschlossen ist.

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, daß in dem großen Dreieck, das durch die Linie Ural—Kaspisee im Westen, durch die Transsibirische Bahn im Norden und durch die Grenzlinie gegen die Mongolei, China, Afghanistan und Iran im Südosten gebildet wird, im Laufe der Sowjetperiode ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz entstanden ist, das einzelne Flügelbahnen, Ansatzstücke künftiger Entwicklungen, nach Nordosten, Norden und Süden aussendet.

Bahnbau in China seit 1914

Die Bürgerkriegswirren und die japanische Invasion haben die Entwicklung des chinesischen Eisenbahnbaues stark gehemmt. Im Jahre 1949, bei der Gründung der Chinesischen Volksrepublik, bestanden in ganz China inklusive der Mandschurei bloß etwa 22.000 km Eisenbahnlinien gegenüber rund 9000 km im Jahre 1909. 12.000 km hievon entfielen auf die Mandschurei, sodaß das gesamte übrige China ein Eisenbahnsystem von kaum mehr als 10.000 km aufwies.

Unter den Hauptlinien, die in der Kouomintang-Periode dem oben beschriebenen alten System zuwachsen, ist außer einer Verdichtung des mandschurischen Netzes vor allem die Weiterführung der mittelchinesischen Ost-Westbahn von Tungwang bis Tienschui am Oberlauf des Weiho und die Herstellung einer weiteren Ost-Westlinie von annähernd 1200 km Länge zu erwähnen, die südlich des Jangtse von Schanghai über Hangtschou nach Tschunschou an der großen Nord-Südmagistrale führt. Westlich dieser Magistrale deuten in Südchina bloß eine bei Hengjang von ihr abzweigende und an die indochinesische Grenze führende Bahn, die eine Flügellinie Liutschou—Kwejang nach Nordwesten sendet, sowie zwei kürzere, isolierte Linien an, wo sich künftig ein südchinesisches Eisenbahnnetz entwickeln wird.

Im Ganzen hat also die Chinesische Volksrepublik von ihrer Vorgängerin ein Eisenbahnnetz geerbt, das, nur die Mandschurei (jetzt Nordostchina genannt) und die küstennahen Provinzen der Mitte und des Südostens umfassend, von dieser Basis aus drei Linien nach Westen vorschickt: im Norden die Linie Peking—Kalgan—Paotou, in Mittelchina die Linie Langjun—Kaifeng—Tungwang und im Süden die eben erwähnte Linie Liutschou—Kwejang.

Dieses Netz ist durch den Krieg weitgehend zerstört worden, weshalb in den ersten Jahren der Volksrepublik bedeutende Wiederherstellungsarbeiten nötig waren. Es wurden aber alsbald auch beträchtliche Neubauten in Angriff genommen. Die isolierte Strecke Tschunking—Tschengtu in der Provinz Szetschuan wurde in den ersten Jahren der Volksrepublik erbaut und wird nun nach Norden weitergeführt, um unweit Tienschui Anschluß an die große mittelchinesische Ost-Westachse zu finden. Diese selbst aber ist nach Überwindung sehr großer Terrainschwierigkeiten bereits über Lantschou hinaus längs des Nordfußes des Nanschanggebirges nach Nordwesten vorgetrieben worden. Demnächst werden die Bauarbeiten auf der Strecke Paotou—Lantschou und auf einer Tschengtu mit Kummin verbindenden Strecke aufgenommen werden. Damit entsteht etwa in der Gegend des 105. Längengrades, eine neue Nord-Linie durch fast ganz China. Besondere Hervorhebung verdient noch ein gegenwärtig in

Gang befindlicher Großbau der Eisenbahningenieurkunst: ein zweistöckiges Brückensystem über den Hanshui und den Jangtse im Weichbild der Städte Hankou, Hanjang und Wutschang, durch das der bisher durch den Jangtse unterbrochene Eisenbahnverkehr auf der Nord-Südmagistrale durchlaufend gestaltet wird und die drei Städte zur Riesenstadt Wuhan zusammengeschlossen werden.

Zwei neue Verbindungsstrecken zwischen dem sowjetischen und dem chinesischen Netz

Das gesamte, im Vorstehenden geschilderte chinesische Eisenbahnnetz steht bis heute ausschließlich über die Mandschurei (Nordostchina) durch den Strang der Transsibirischen Bahn mit dem sowjetischen Netz in Westsibirien, Kazachstan und Zentralasien in weitläufigster Verbindung. Es ist klar, daß diese dem schon jetzt sehr ansehnlichen Warenverkehr zwischen den beiden Staaten nur mit Mühe zu genügen vermag, daß sie aber die mit vollster Sicherheit schon für die allernächsten Jahre zu erwartende bedeutende Steigerung durchaus nicht bewältigen könnte; stellt doch dieser Weg nur für den Verkehr zwischen der Sowjetunion und Nordostchina eine direkte und daher wirtschaftlich befriedigende Transportrelation her, während er im Verhältnis zu allen übrigen Teilen Chinas einen Umweg von tausenden Kilometern bedeutet.

Dieser schwere Übelstand soll nun durch zwei neue Bahnlinien beseitigt werden, deren Errichtung kürzlich von der sowjetischen, der chinesischen und der mongolischen Regierung beschlossen wurde. Es sind dies: a) Eine Linie von Ulan Bator nach Tsining an der nordchinesischen Ost-Weststrecke. b) Eine Linie Alma Ata—Urumtschi—Lantschou.

Die erstgenannte Linie stellt eine Verlängerung der bereits seit mehreren Jahren bestehenden Strecke Ulan Ude—Ulan Bator in südöstlicher Richtung durch den Nordteil der Wüste Gobi dar. Sie hat eine Länge von etwa 1000 km. Der von der mongolischen und der chinesischen Seite gleichzeitig vorgetriebene Bau ist so weit vorgeschritten, daß der Verkehr bereits in den ersten Wochen des Jahres 1955 aufgenommen werden dürfte.

Die zweite Linie erscheint als eine Verlängerung der großen mittelchinesischen Ost-Westachse. Mit ihrem östlichen, etwa 1800 km langen Abschnitt Lantschou—Urumtschi figurierte sie bereits in dem ersten Eisenbahnbauprogramm der chinesischen Volksregierung und die etwa 300 km lange schwierigste Gebirgsstrecke zwischen Lantschou und Uwei (Liangtschou) ist bereits bewältigt. Nun wurde beschlossen, die Bahn noch 700 km über Urumtschi hinaus an die sowjetische Grenze weiterzuführen, wo sie auf die von Alma Ata über etwa 400 km herankommende Anschlußstrecke treffen wird.

Diesen beiden neuen Linien kommt für die wirtschaftliche Aufschließung der von ihnen durchlaufenen Gebiete hervorragende Bedeutung zu. Die mongolische Linie gestattet die rationelle Auswertung der großen Steinkohlenlager in der südöstlichen Mongolei (Sainschanda). Die Sinkianglinie führt durch den an Steinkohlen, Erdöl und Buntmetallen überaus reichen Ostteil des Tianschangebirges und schafft so die wichtigste Voraussetzung für die Industrialisierung des bisher in der Hauptsache bloß Viehzucht treibenden Sinkiang.

Noch größer aber ist die Bedeutung der beiden neuen Linien auf dem Gebiete des internationalen Verkehrs im südsibirisch-zentralasiatisch-mongolisch-chinesischen Raum, wo sich nun ein, zwar noch ungeheuer weitmaschiges,

aber doch bereits geschlossenes Eisenbahnnetz bildet. Ein zweiter transasiatischer Schienenweg, zwischen dem 45. und dem 35. Breitengrad durch den gesamten Kontinent vom Kaspisee bis an die chinesische Küste führend, ist im Entstehen, mit dem ersten, der transsibirischen Magistrale, ebenso wie mit den südchinesischen Linien vielfach verbunden. Damit gewinnen die riesigen Landmassen Westchinas, der Mongolei und der in raschster Industrialisierung begriffenen südsibirischen, ostkazachischen und zentralasiatischen Gebiete erstmals direkten, praktikablen Zugang zu eisfreien Häfen: über die mongolische Strecke zu dem in Ausbau befindlichen, als Welthafen erster Größenordnung geplanten Taku vor Tientsin, über die Sinkiangstrecke vorzüglich nach Schanghai. Die Eisenbahndistanz Moskau—Peking verkürzt sich um 1700 km, die von Taschkent nach Schanghai um etwa 4000 km. Völlig neue Verkehrsrelationen werden geschaffen. Der größte und volkreichste Großraum unserer Erde geht daran, sich auch verkehrsmäßig als solcher zu organisieren.

Manuskript eingegangen im Jänner 1955

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1955

Band/Volume: [97](#)

Autor(en)/Author(s): Bischoff Norbert

Artikel/Article: [Die Entstehung eines sibirisch-, zentral- und ostasiatischen Eisenbahnnetzes 3-9](#)